

## FINANSUTSKOTTETS BETÄNKANDE 26/2014 rd

### Regeringens proposition till riksdagen med förslag till lag om ändring av bilskattelagen

#### INLEDNING

##### **Remiss**

Riksdagen remitterade den 19 september 2014 regeringens proposition med förslag till lag om ändring av bilskattelagen (RP 125/2014 rd) till finansutskottet för beredning.

##### **Beredning i delegation**

Ärendet har beretts i finansutskottets skattedelegation.

##### **Sakkunniga**

Delegationen har hört

- personaldirektör Vesa Lehtonen och jurist Eeva Winter, utrikesministeriet
- regeringssekreterare Markus Teräviänen, finansministeriet
- regeringsråd Irja Vesanen-Nikitin, kommunikationsministeriet
- bilbeskattningsdirektör Tapio Rouhiainen, Tullen
- avdelningsdirektör Juha Kenraali, Trafiksäkerhetsverket Trafi

- utvecklingschef Tiina Pikkarainen, Folkpensionsanstalten
- chefsekonomist Mikael Kirkko-Jaakkola, Skattebetalarnas Centralförbund
- kommunikationschef Jukka Tolvanen, Automobilförbundet
- verkställande direktör Lauri Säynäjoki, Suomen Taksiliitto
- verkställande direktör Tero Kallio, Bilimportörerna rf
- styrelseordförande Lars Lindroos, Suomen Palvelutaksit ry
- styrelseordförande Juha Jonasson, Jonasson Oy.

Skriftligt yttrande har lämnats av

- Ålands landskapsregering
- Finlands Kommunförbund
- Autoalan Keskusliitto ry
- Yleinen Teollisuusliitto ry.

Social- och hälsovårdsministeriet har meddelat att de inte har något att anmärka i saken.

#### PROPOSITIONEN

##### **Regeringens proposition**

Regeringen föreslår att bilskattelagen ändras. Det föreslås att nedsättningen av bilskatt för taxibilar ska slopas. Skattestöden för tillgängliga stortaxibilar med specialutrustning, taxibilar för

skoltransport och invalidtaxibilar föreslås dock kvarstå.

Enligt förslaget ska också skattenedsättningen för fordon som införs till Finland som flyttgods slopas.

En ny bestämmelse föreslås i lagen enligt vilken en person som är stadigvarande bosatt i Finland har rätt att använda ett fordon som är registrerat i ett annat land inom Europeiska ekonomiska samarbetsområdet 14 dagar i Finland utan att behöva betala skatt. Därtill föreslås det bli tillåtet att låna en tjänstebil som är registrerad i ett annat medlemsland till familjemedlemmar.

Enligt förslaget ska ränta betalas på återbetalningen av bilskatt när skatt återbetalas då en i Finland beskattad bil som införts till Finland för användning under en viss tid permanent förs ut ur landet.

Därtill föreslås ändringar i lagen i de fall då Trafiksäkerhetsverket ska uppbära bilskatt efter fordonets första registrering. Dessa bestämmelser gäller till exempel fordonets beskattning i en

situation där en lastbil som inte omfattas av skatt ändras till en paketbil som är skattepliktig eller om en trimmad moped kommer att klassificeras som motorcykel. Sådant fordon ska beskattas på samma sätt som motsvarande fordon som importeras som begagnat.

Propositionen hänför sig till budgetpropositionen för 2015 och avses bli behandlad i samband med den.

Lagen avses träda i kraft vid ingången av 2015. Ett fordon som införs i samband med flyttning till landet och som har registrerats för användning av den inflyttande eller över vilket ett bindande avtal om anskaffning ingåtts innan lagen trätt i kraft ska dock omfattas av en övergångsperiod som går ut vid utgången av 2017.

## UTSKOTTETS ÖVERVÄGANDEN

### *Allmän motivering*

Utskottet godkänner lagförslagen i propositionen, men med ändringar.

Utskottet föreslår att grunderna för det skattestöd som beviljas för vanliga taxibilar bibehålls i sin nuvarande form, men att stödtaket ska sättas vid 4 800 euro. Ändringen ska börja tillämpas från den första mars 2015 efter en övergångsperiod på två månader. Utskottet föreslår dessutom vissa lagtekniska preciseringar som gäller landskapet Åland. I övrigt kan förslaget enligt utskottets mening godkännas sådant det är.

### *Bakgrund till propositionen*

Regeringens proposition gäller i huvudsak två olika skattestöd som enligt förslaget ska slopas som ett led i den allmänna gallringen bland företagsstöden. Det förslag som har mera omfattande verkningar är nedsättningen av bilskatten på vanliga taxibilar, som för närvarande är 9 600 euro. Nedsättningen kan beviljas för enbart en bil för varje trafikstillstånd. Det andra skattestödet gäller fordon som förs in i samband med flyttning. För närvarande är maximibeloppet av ned-

sättningen 13 450 euro för ett fordon som hör till det personliga hushållet.

Dessa skatteförmåner föreslås alltså bli slopade; taxiförmånen vid årsskiftet och flyttningsförmånen efter en övergångsperiod på tre år. Propositionen gäller däremot inte skattefriheten för invalidtaxibilar och tillgängliga stortaxibilar eller stortaxibilar med specialutrustning (1 + 7),<sup>1</sup> som omfattas av ett skattestöd vars belopp är högst 15 000 euro.

Förslagen grundar sig på det strukturpolitiska programmet för statsminister Katainens regering och genomförandet av programmet som ett led i planen för de offentliga finanserna för åren 2015—2018. De riktlinjer som ingår i programmet utgör också grunden för den sittande regeringens program. Att de båda skattestöden ska slopas föreslås i slutrapporten från den ministerarbetsgrupp som på våren 2014 redde ut en reform och omallokering av företagsstöd och övriga stöd av skattenatur. Den centrala tanken är att företagsstöden ska revideras så att de främjar en

<sup>1</sup> Med vanlig taxi jämföras också en tillgänglig taxi med sittplatser för färre än sju personer utöver föraren (1 + 6).

hållbar ekonomisk tillväxt och minskar miljöskador. Propositionen följer dessa principer.

Slopade skattestöd ökar också skatteintäkterna en aning, nästa år med knappt 20 miljoner euro och när övergångsskedet är över med drygt 30 miljoner euro årligen. Vartdera skattestödet står för ungefär lika stor del av intäkterna. De kalkylerade beloppen är emellertid osäkra på grund av att ändringarna kan påverka skattebetalarnas beteende.

#### *Utskottets allmänna ståndpunkt*

Utskottet anser att förslagen att slopa skattestöden i princip är motiverade.

Trafiksektorn är det viktigaste styrojektet i den icke-utsläppshandlande sektorn, och bilskatten utgör en central del av den tillsammans med den årliga fordonsskatten och skatten på drivmedel. Skattestöden är emellertid för närvarande så höga att de i allmänhet täcker hela skatten på bilen oavsett utsläppsnivå. Den genomsnittliga utsläppsnivån för i synnerhet fordon som förs in till landet som flyttgods har därför förblivit på en relativt hög nivå (188 g/km 2013). Den avviker väsentligt även från den genomsnittliga utsläppsnivån för övriga nya personbilar (129 g/km), som har sjunkit med nästan en tredjedel efter det att den utsläppsbaserade bilskatten infördes 2008. Samtidigt har skattstödsbeloppen ökat i relation till andelen fullt ut beskattade skattepliktiga fordon.

Utskottet anser ändå att det fortfarande är befogat att vanliga taxibilar ska åtnjuta ett rimligt skattestöd. Grunderna för det är servicebehovet, såväl på landsbygden som i städerna. Taxiresorna företas nämligen till övervägande del med vanliga taxibilar och den offentliga förvaltningens andel av omsättningen i branschen är sammanlagt betydande och uppgick år 2011 till cirka 418 miljoner euro, alltså 41 procent av branschens totala omsättning på något över en miljard euro. Att slopa skattestödet kan därför åter spegla sig på serviceutbudet och i vilket fall som helst minska de kalkylerade skatteintäkterna. Exempelvis Kommunförbundet och Folkpensionsanstalten har motsatt sig förslaget på just dessa grunder.

När det gäller beskattningen av fordon som förs in i samband med flyttning finns det inte längre några sådana särskilda grunder som berättigar till att behålla skattestödet. Den ursprungliga grunden för skattestödet, som var att undvika dubbelbeskattning, har i praktiken försvunnit i och med att lagstiftningen har ändrats. Det är dessutom bara en rätt liten andel av de som flyttar som utnyttjar skattestödet. Exempelvis 2013 var det bara cirka sju procent av inflyttarna som utnyttjade det. Enligt propositionen har majoriteten av de personer som för in fordon i samband med inflyttning varit en viss tid utomlands och oftast exakt ett år, vilket är villkoret för att få utnyttja förmånen. Det är här i viss mån också fråga om kraven på likabehandling och en rättvis beskattning.

Utskottet anser alltså att propositionen är motiverad till den del den gäller fordon som förs in i samband med beskattning. Rimlighetskraven i samband med lagändringen har dessutom beaktats väl i övergångsbestämmelsen. Den gällande skattelättnaden ska fortfarande tillämpas på de fordon som förs in i samband med flyttning som är registrerade på de personer som flyttar eller om vilket de har ingått bindande avtal om anskaffning innan lagen träder i kraft, alltså före ingången av nästa år. Det förutsätts dessutom att inflyttningen till Finland sker senast den 31 december 2017. Detsamma gäller tillfällig vistelse enligt lagen. På de fordon som omfattas av skattestöd tillämpas fortfarande de specialbestämmelser om bl.a. försäljning som ingår i gällande lag.

Nedan behandlar utskottet i korthet de synpunkter som gäller skattestödet för taxibilar. Utskottet har ingenting att invända mot förslaget i övrigt.

#### *Förslag till ändring*

Utskottet har av de skäl som framgår av den sammantagna bedömningen stannat för att skattestödet för vanliga taxibilar bör kvarstå, men halveras. Maximibeloppet blir då 4 800 euro, vilket räcker för att täcka hela bilskatten för de flesta av de bilmodeller som lämpar sig för taxitrafik. Taxiföretagarna kan i alla händelser själ-

va påverka hur stor del skattestödet täcker genom sitt val av bilmodell. Det bör också noteras att så mycket som en fjärdedel av skattestödet redan nu återgår till staten på grund av reglerna om amorteringstider för skattenedsättning för taxibilar. Det är i praktiken fråga om att den faktiska brukstiden för en taxi är kortare än amorteringstiden på 36 månader.

När stödbeloppet bestäms är det skäl att också komma ihåg att andelen för kapitalavskrivning utgör bara sju procent i det index som beskriver kostnadsfaktorerna inom taxitrafiken och hur de förändras. Skattestödets andel är alltså ännu mindre. Största delen av indexet — cirka 71 procent enligt siffrorna för 2010 — består av direkta och indirekta lönekostnader. Något som också har betydelse är att branschen i sig, bl.a. tillstånd och prissättning, tills vidare är relativt reglerad.

En halvering av skattestödet sänker i någon mån propositionens kalkylerade skatteintäkter. Däremot minskar förslaget de extrakostnader som sloandet av stödet annars skulle ha föranlett samhället. Till det kan läggas att också ett mindre stödbelopp underlättar vid ett bilbyte. Det stöder därmed bilhandeln och håller intäkterna av bilskatt uppe. Taxibilarnas andel utgör nämligen nästan fem procent av de årliga första-registreringarna. Ändringen har av dessa orsaker mycket små konsekvenser för inflödet av skatteintäkter enligt utskottets bedömning. Det är också positivt för samhället att taxibilarna byts ut mot nya i snabb takt, eftersom det förnygar bilparken i Finland och gör att bilarna på våra vägar och gator blir allt mer högklassiga och trafiksäkra.

Ändringsförslaget gäller enbart skattestödets belopp, inte dess struktur, som alltså förblir oförändrad. Utskottet anser detta vara motiverat bl.a. av den orsaken att det högre stödbeloppet på 15 000 euro fortfarande är uppenbart befogat i fråga om stortaxibilar (1 + 7). Anskaffningskostnaderna för dessa bilar är högre än för de tillgängliga mindre taxibilarna, och återförsälj-

ningsvärdet är lägre än för andra taxibilar. Stortaxibilarna behövs ändå för att säkra bl.a. specialtransporterna inom utbildningsväsendet och socialväsendet. Det är också bara en liten del av skattestödet, cirka en miljon euro om året, som gäller dessa taxibilar, medan andelen i fråga om vanliga taxibilar uppgick till nästan 20 miljoner euro 2013.

### **Detaljmotivering**

*28 § 1 mom.* Bestämmelsen gäller nedsättningen av bilskatt för taxibilar. Utskottet föreslår ovan att skattestödet ska kvarstå också för vanliga taxibilar enligt nuvarande grunder men till ett belopp av högst 4 800 euro. Ett tillägg om detta fogas till 1 mom. i paragrafen.

Skattestödet för taxibilar gäller lika mycket landskapet Åland som landet i övrigt. Åland har emellertid en egen landskapslag om yrkesmässig trafik (ÅFS 1976:33). En hänvisning till den bör därför tas in i bestämmelsen. Det är fråga om en lagteknisk precisering, som inte ändrar rådande tillämpningspraxis.

*Ikraftträdandebestämmelsen.* En bestämmelse om hur de föreslagna ändringarna av skattestödet för taxibilar ska tillämpas efter det att lagändringen träder i kraft ingår i 4 mom. Utskottet föreslår en övergångstid på två månader för ikraftträdandet av det sänkta skattestödet, vilket bör beaktas i bestämmelsen.

Bestämmelsen bör dessutom preciseras med avseende på åländsk lagstiftning på motsvarande sätt som i 28 §.

### **Utskottets förslag till beslut**

Riksdagen

*godkänner lagförslaget enligt propositionen men 28 § och ikraftträdandebestämmelsen med följande ändringar (Utskottets ändringsförslag).*

*Utskottets ändringsförslag*

28 §

Bilskatten nedsätts med högst 4 800 euro för en bil som (*utesl.*) vid första registreringen i Finland registreras för beställningstrafik enligt 2 § 1 punkten i lagen om taxitrafik (217/2007) *eller enligt motsvarande landskapslag för Åland* och som i huvudsak används i sådan trafik. *Nedsättningen är högst 15 000 euro, om taxin är tillgänglighetsanpassad eller utrustad med extra bilbälten som är godkända för skoltransporter och godkänd för transport av, utöver föraren, minst sju personer, varav en eller flera kan vara rullstolsburna personer.*

(2 och 3 mom som i RP)

Ikraftträdandebestämmelsen  
(1—3 mom som i RP)

På en bil som senast *den 28 februari 2015* har registrerats för beställningstrafik enligt 2 § 1 punkten i lagen om taxitrafik (217/2007) *eller enligt motsvarande landskapslag för Åland* tillämpas 28 § i den lydelse den hade vid ikraftträdandet av denna lag.

Helsingfors den 18 november 2014

I den avgörande behandlingen deltog

vordf. Pentti Kettunen /saf  
medl. Leena Harkimo /saml  
Pertti Hemmilä /saml (delvis)  
Jouko Jääskeläinen /kd  
Timo Kalli /cent  
Sampsa Kataja /saml  
Anneli Kiljunen /sd (delvis)  
Esko Kiviranta /cent  
Mika Lintilä /cent  
Mats Nylund /sv  
Heli Paasio /sd  
Kari Rajamäki /sd

Matti Saarinen /sd (delvis)  
Sari Sarkomaa /saml  
Osmo Soininvaara /gröna  
Kauko Tuupainen /saf  
Kari Uotila /vänst  
Ville Vähämäki /saf  
ers. Riitta Myller /sd (delvis)  
Raimo Piirainen /sd (delvis)  
Antti Rantakangas /cent  
Janne Sankelo /saml (delvis)  
Harry Wallin /sd.

Sekreterare var

utskottsråd Maarit Pekkanen.

## RESERVATION

**Motivering****Fälla för taxibranschen**

Vi centerledamöter anser att den ändring riksdagens finansutskott gjort i regeringens propositionen är godtagbar. Man ska alltså avstå från att slopa skattestödet för taxibilar och i stället justera maximibeloppet för taxistödet så att det styr taxiföretagarna till att välja mera ekologiska bilar.

Den aktuella skatteändringen är ändå bara en droppe i havet jämfört med den skattefälla som regeringen Stubbs beredningsapparat håller på att gillra för taxibranschen.

Det framgår av propositionen att *"Vid kommunikationsministeriet bereds en regeringsproposition till riksdagen med förslag till ändring av kollektivtrafiklagen och vissa andra lagar som har samband med den. Det är fråga om det första skedet i reformen av persontrafiklagstiftningen vars syfte är att motverka kostnadstrycket på offentligt finansierade persontransporter. De föreslagna ändringarna berör även lagen om taxitrafik och regleringen av antalet tillstånd för tillgängliga taxibilar. Alla sökande som uppfyller förutsättningarna för tillstånd och som ansöker om taxitillstånd för att bedriva trafik med invalidtaxibil eller stora eller små tillgängliga taxibilar kommer att beviljas tillstånd utan kvotbegränsningar. I och med de föreslagna ändringarna ska det också bli lättare att få tillstånd för linjebaserad trafik för busstrafik och för att bedriva trafik med mindre bussar samt möjlighet att använda taxamätare också i busstrafik.*

*I det andra skedet ska beredningen av lagstiftning inledas utgående från att yrkesmässig persontransport fortfarande huvudsakligen ska vara tillståndspliktig men att strikt och begränsande reglering ska slopas."*

Skatteavdelningen vid finansministeriet lämnade den 30 oktober in sin kommentar till fi-

nansutskottet. I den konstateras att avsikten är att lagen om taxitrafik ska ändras så att kvotbegränsningarna för tillstånden ska slopas för alla tillgängliga taxibilar.

Finansutskottet medger också i utkastet till betänkandet att en sådan beredning verkligen pågår. I utkastet konstaterar utskottet att ett projekt i syfte att utreda möjligheterna att omstrukturera de offentligt finansierade persontransporterna pågår. Utskottet påpekar också att projektet ingår i regeringens strukturpolitiska program och att målsättningen är att minska de årliga kostnaderna med cirka 100 miljoner euro. Slutligen konstateras det att projektet också kan ha konsekvenser för den lagstiftning som gäller taxitrafik, om man avstår från de nuvarande tillståndskvoterna. Utskottet ansåg att projektet inte påverkar utskottets ändringsförslag, men att det inte heller är skäl att ändra den nuvarande skattestödsstrukturen. Enligt utskottet måste det övergripande synsättet på skattestödets ställning omvärderas om projektet fortskrider.

**Riksdagen måste stoppa det projekt som hotar hela taxibranschen**

Vi centerledamöter förutsätter att riksdagen omedelbart tar avstånd från nedskrotningen av systemet med tillståndskvoter och kräver att regeringen avbryter en lagberedning som i praktiken helt och hållet ändrar verksamheten inom taxibranschen i dess nuvarande form. Taxiföretagarna behöver sannerligen inte några fler osäkra kort att spela med. Det finländska taxisystemet har med tiden visat sig vara tillförlitligt, smidigt och funktionellt i hela landet. Det som fungerar bra ska man inte förstöra.

Vi uppmanar regeringen att i stället för att hela tiden försämra företagarnas villkor använda all sin tid, energi och kraft på att skapa nya arbetsplatser och tillväxt. Finland måste ändra kurs.

**Förslag**

Vi föreslår

*att lagförslaget godkänns enligt betänkandet och*

*att ett uttalande godkänns (**Reservationens förslag till uttalande**).*

**Reservationens förslag till uttalande**

*Riksdagen förutsätter att regeringen omedelbart upphör med den lagberedning som syftar till att ändra lagen om taxitrafik så att tillståndskvoterna ska slopas för samtliga tillgängliga taxibilar. Regeringen bör samtidigt avstå från det andra beredningsskedet som syftar till att slopa all reglering som gäller yrkesmässiga persontransporter.*

Helsingfors den 18 november 2014

Timo Kalli /cent  
Mika Lintilä /cent

Esko Kiviranta /cent  
Antti Rantakangas /cent