

Finansutskottet

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

INLEDNING

Remiss

Regeringens proposition till riksdagen med förslag till lag om ändring av bilskattelagen (RP 178/2017 rd): Ärendet har remitterats till finansutskottet för betänkande och till kommunikationsutskottet för utlåtande.

Utlåtande

Utlåtande har lämnats av

- kommunikationsutskottet KoUU 6/2018 rd

Beredning i delegation

Ärendet har beretts i finansutskottets skattedelegation.

Sakkunniga

Delegationen har hört

- konsultativ tjänsteman Markus Teräväinen, finansministeriet
- verkställande direktör Pasi Nieminen, Automobilförbundet rf
- verkställande direktör Tero Kallio, Bilimportörerna och -industrin rf
- socialpolitisk sekreterare Tiina Lappalainen, Invalidförbundet rf
- ordförande Bo Karlsson, Matkailuajoneuvotuojat ry
- verksamhetsledare Timo Piilonen, SF-Caravan rf
- sekreterare Matti Norman, Suomen Esteettömät ja Paaritaksit ry
- verkställande direktör Timo Koskinen, Suomen Taksiliitto ry
- ombudsman Aleksi Rustholkarhu, Yhteinen Toimialaliitto ry
- verkställande direktör Pekka Tsupari, Yhteinen Toimialaliitto ry.

Skriftligt yttrande har lämnats av

- kommunikationsministeriet
- Finlands Kommunförbund
- Ålands landskapsregering
- Statens ämbetsverk på Åland
- Autoalan Keskusliitto ry

Betänkande FiUB 3/2018 rd

- Finlands Veterinärförbund
- Finlands Begravningsbyråers Förbund rf
- Suomen Palvelutaksit ry
- Suomen Taksiliitto ry
- Företagarna i Finland rf
- Skattebetalarnas Centralförbund rf.

Inget yttrande av

- social- och hälsovårdsministeriet
- Skatteförvaltningen
- Trafiksäkerhetsverket
- Folkpensionsanstalten
- Tekniska Handelsförbundet rf.

PROPOSITIONEN

Regeringen föreslår att bilskattelagen ändras. Det föreslås att den nuvarande 4 800 euros nedsättningen av bilskatten för taxibilar ska slopas. Skatteförmånen ska slopas stegvis och upphör helt vid utgången av juli 2022. Tillgänglighetsanpassade stortaxibilar med plats för en eller flera rullstolar och taxibilar för skoltransporter ska å sin sida helt och hållet befrias från bilskatt, och samtidigt slopas skattefriheten för invalidtaxibilar. Vissa preciseringar föreslås också beträffande skatteförmånen för husbilar.

Lagen avses träda i kraft den 1 juli 2018.

UTSKOTTETS ÖVERVÄGANDEN

Utskottet tillstyrker lagförslaget, men med ändringar.

Bakgrund

Propositionen är nära knuten till transportbalksprojektet, vars syfte är att genomföra en genomgripande reform av regleringen av trafiksektorn. Som ett led i denna reglering träder lagen om transportservice i kraft i början av juli. Genom den lindras bestämmelserna om utbudet på tjänster inom vägtrafiken och minskas aktörernas administrativa börda. Lagen ska utveckla trafiktjänsterna på marknadens villkor genom konkurrens.

Lagen om transportservice kommer väsentligen att förändra också det nuvarande taxisystemet som är baserat på kvoter och bilspecifika tillstånd, trots att den yrkesmässiga taxitrafiken förblir tillståndspliktig. Det väsentliga är att kvoterna som begränsar antalet taxitillstånd slopas och att de fordonsspecifika taxitillstånden ersätts med aktörsspecifika tillstånd. Samtidigt lindras tillståndsvillkoren när bland annat kravet på företagartutbildning och företagartprov försvinner. Lika så lindras kraven på taxiförare när kravet på utbildning utgår. Dessutom får taxitrafik i fortsätt-

Betänkande FiUB 3/2018 rd

ningen också bedrivs med person- eller godstrafiktillstånd, och tjänsterna kan utöver med personbilar tillhandahållas också med bland annat skåpbil, buss eller lastbil.

Slopat skattestöd för taxibilar

De nuvarande skattestöden för taxi har motiverats bland annat med de begränsningar som följer av att branschen är reglerad, såsom skyldigheter som gäller stationsplats och körningar. Dessa inskränker taxitillståndshavarnas näringsfrihet. Eftersom dessa grunder utgår i och med lagen om transportservice, är det aktuellt och motiverat att se över skattestöden på nytt.

Frågan är således i vilken utsträckning och i så fall vilka skattestöd för taxi som är motiverade i den nya handlingsramen. En bra utgångspunkt är kriterier för bra företagsstöd, vilket förespråkas i propositionen. Sådana är bland annat godtagbara mål, korrekt allokering, verkningsfullhet, kostnadseffektivitet och ändamålsenlighet. Stödet ska också vara behovsprövat, beviljas på viss tid och administrativt vara så enkelt som möjligt.

I propositionsmotiven sägs det rent ut att skatteförmånen för taxibilar i många avseenden inte motsvarar dessa kriterier. Dessutom skulle stödets verkningsfullhet, ändamålsenlighet och allokering försvagas ytterligare med friare konkurrens och prissättning. I ett läge med fri konkurrens är det i princip inte heller motiverat att stödja en viss näringsgren.

Utskottet menar att dessa principiella synpunkter är relevanta vid bedömningen av ärendet.

Dessutom är det att vänta att taxitillstånd kommer att sökas mycket mer än förr när antalet tillstånd inte längre regleras och fri konkurrens införs. Utvecklingen påverkas också av att största delen av bilförarna uppfyller både villkoren för taxitillstånd och kraven på taxiförare. Tillstånden kommer dessutom i fortsättningen att beviljas alla sökande som uppfyller kraven. Allt detta skulle öka skattestödet och risken för missbruk och även kräva extra resurser för handläggning och övervakning, om inte nuläget åtgärdas.

Också dessa fiskala och praktiska skäl talar för propositionens mål att anpassa skattestödet för taxi till förhållanden där det råder fri konkurrens.

Det bör också noteras att stödet har minskat i betydelse till följd av att bilskatten har sänkts betydligt under åren. Dessutom återbetalas ungefär en tredjedel av skattestödet på grundval av bestämmelsen om hur stödet fördelas över tiden, eftersom bilar i typfallet byts ut innan de har använts i tre år. Det har i praktiken inneburit att av skattestödet för vanliga taxibilar, något under 9 miljoner euro, återbetalas årligen cirka 3 miljoner euro¹.

I propositionsmotiven sägs det också att andelen kapitalavskrivning i Statistikcentralens *kostnadsindex* för taxitrafik är cirka sju procent och andelen egentlig bilskatt under en procent. Merparten av kostnaderna är direkta och indirekta lönekostnader och resten löpande kostnader för användning av bilen. Skatteändringens konsekvenser för företagen ser således ut att bli obetydliga. — En annan sak är att de förändringar som följer av lagen om transportservice kan vara betydande.

¹ Antalet vanliga taxibilar som anmälades för beskattning 2016 uppgick totalt till 1 870.

Betänkande FiUB 3/2018 rd

de. Men det är inte en tillräcklig orsak för att upprätthålla strukturer som har skapats för andra förhållanden.

Ändå finner utskottet det inte särskilt sannolikt att de negativa följder som slopat skattestöd har sagts medföra ska bli verklighet. Det finns nämligen inget stöd påståendena om längre tid mellan bilbyte, ökad andel begagnade importbilar eller övergång till billigare bilbestånd när man granskar statistiken över konsekvenserna av 2015 års reform. Själva förändringen i sig väntas således inte öka bilbeståndets genomsnittsålder, öka utsläppen eller försvaga trafiksäkerheten. — Större betydelse än det uteblivna skattestödet kommer det också här att ha hur hela konkurrensmiljön förändras eller exempelvis hur marknaden för diesalbilar utvecklas i Centraleuropa.

Propositionens konsekvensbedömningar kan anses vara förhållandevis tillförlitliga eftersom de iakttagelser och kalkyler som ligger som grund för den täcker alla taxibilar som beskattats i Finland. Dessutom bör det noteras att skattestödet för vanliga taxibilar — i motsats till denna gång — halverades med en gång 2015. Nu kommer omställningen att ske stegvis och övergångstiden varar ända till slutet av juni 2022. Propositionen ger således företagarna en betydande anpassningstid. Propositionens konsekvenser lindras också av att bilskatten enligt ett tidigare beslut sänks ytterligare en gång med verkan från och med ingången av 2019.

Branschen har hänvisat dels till faktorerna ovan, dels också till att skyldigheterna till registrering och dyrare försäkringspremier i samband med yrkesbilism gör att det inte är lockande att missbruka skattestödet. Stödet kan därför även fortsättningsvis allokeras till branschens företagare med tillräcklig precision. Finansministeriet har dock utifrån information från försäkringsbolagen konstaterat att möjligheten till missbruk inte kan uteslutas. Försäkringspremierna varierar nämligen betydligt beroende på var taxin körs. Skillnaden jämfört med privatbilisters försäkringspremier är stor i huvudstadsregionen men minskar allt mer ju mindre ort jämförelsen görs i. Skillnaderna är således inte i samtliga fall stora nog för att förhindra missbruk eller en ökning av skattestödet.

Utskottet anser på grunderna ovan att förslaget om att slopa skattestödet för vanlig taxi är godtagbart. Beloppet på den fiskala besparingen till följd av ändringen uppgår med beaktande av den beräknade återbetalningen av en tredjedel av stödet till cirka 12 miljoner euro på årsnivå. Ändringen inverkar fullt ut från 2023. Det ingår emellertid betydande osäkerhetsmoment i bedömningen, eftersom det inte finns en tillförlitlig prognos om hur antalet taxibilar kommer att utvecklas. Bland annat Sverige kan ge en fingervisning. Där har förändringen av antalet taxibilar exakt följt utvecklingen av bnp.

Eftersom skattestödet enligt utskottets mening i sig inte är motiverat, finns det ingen orsak att tillstyrka den alternativa modell som föreslås för utdelningen. Modellen skulle till yttermera visso vara administrativt tung och dyr.

Skattefrihet för taxibilar som är tillgänglighetsanpassade eller används i skoltransport

Utskottet tillstyrker förslaget också till den del där föreslås skattefrihet för taxibilar som är tillgänglighetsanpassade eller används för skolkörningar. Samtidigt kan den separata bestämmelsen om skattefrihet för invalidtaxibilar slopas som obehövlig.

Betänkande FiUB 3/2018 rd

Ändringen kan framför allt motiveras med att tillgången till tillgänglighetsanpassade taxibilar i fortsättningen inte kan tryggas med tillståndskvoter som nu. Syftet med skattefriheten är således att garantera grupper med särskilda behov möjligheter att förflytta sig och att säkerställa sådana transporter som samhället bekostar.

Propositionen gäller tillgänglighetsanpassade stortaxibilar och taxibilar för skoltransporter som är godkända för transport av minst sju personer utöver föraren. En eller flera av passagerarna kan vara rullstolsburna. Begränsningen är densamma som vid 2015 års reform, då så kallade små tillgänglighetsanpassade taxibilar (1 + 6) i fråga om skatteförmån hänfördes till samma grupp som vanliga taxibilar. Maximibeloppet för skattestödet för dem var således 4 800 euro medan skattestödet för stora tillgänglighetsanpassade taxibilar höjdes till 15 000 euro. Utskottet tillstyrkte då detta linjeval.

Kommunikationsutskottet föreslår i sitt utlåtande en förändring jämfört med nuläget. Enligt det bör små tillgänglighetsanpassade bilar som används som taxi ingå i gruppen för skattefria fordon. Grunden är att slopande av skattestödet sannolikt skulle minska tillgången till små skåpbilar för tillgänglighetsanpassade transporter. Detta beror på att återförsäljningsvärdet för dessa bilar är lägre än för andra taxibilar. Därför är livscykelkostnaderna för dem högre än för vanliga taxibilar.

Finansutskottet instämmer i kommunikationsutskottets ståndpunkt eftersom marknadsläget är nytt. Ändå bör transportererna gå att trygga utan avbrott också framöver. Därför bör 28 § 1 mom. 3 punkten i bilskattelagen ändras så att antalet passagerare är minst *sex* i stället för sju. För att ändringen inte ska ge upphov till nya problem bör 2 punkten i momentet preciseras i fråga om användning för skoltransporter. Enligt den ska fordonet vara tillgänglighetsanpassat eller godkänt för transporter av skol- och dagvårdsbarn enligt de bestämmelser som utfärdats med stöd av 108 § 3 mom. i vägtrafiklagen (267/1981).

Dessutom bör termen ”taxibil” i 28 och 48 § och i ikraftträdandebestämmelsen ändras till ”fordon” så som kommunikationsutskottet föreslår. Också termen ”bil” i 4 mom. i ikraftträdandebestämmelsen bör på motsvarande sätt ändras till ”fordon”. De här ändringarna är rent uttrycksmässiga preciseringar.

Det är sannolikt att utskottets förslag till ändring medför omställningar på marknaden för bilar avsedda för tillgänglighetsanpassade transporter. Det återstår att se i vilken utsträckning det blir en övergång från stora till små tillgänglighetsanpassade bilar med märkbart lägre totalkostnader. Förändringen skulle vara gynnsam med tanke på kostnaderna för samhället² och klimatutsläppen. Samtidigt måste det dock följas upp hur väl fordonen motsvarar användarnas skäliga förväntningar. Invalidförbundet har exempelvis nämnt behovet av tillräckligt rymliga fordon och av lyftanordningar som garanterar en säker flyttning av rullstolar.

Det finns inga detaljerade uppgifter om kostnadseffekterna av utskottets ändringsförslag. Finansministeriet beräknar att det enligt tillgängliga uppgifter kan röra sig om cirka en miljon euro per år. Det har emellertid inte gått att ta hänsyn till effekter på beteendet i kalkylen, vilket gör den osä-

2 Andelen samhällsfinansierade körningar är cirka 40 procent av de årliga taxiresorna. Andelen tillgänglighetsanpassade taxibilar av de nuvarande taxitillstånden är cirka 11 procent.

Betänkande FiUB 3/2018 rd

ker. För jämförelsens skull kan det konstateras att 2016 anmäldes 84 tillgänglighetsanpassade stortaxibilar och taxibilar för skoltransporter för beskattning och de fick 1,2 miljoner euro i skattestöd. Antalet invalidtaxibilar var 288 och skattestödet för dem 9,0 miljoner euro. Antalet registrerade små tillgänglighetsanpassade bilar var i fjol cirka 150. Skattestödet för dem ingår i skattestödet för vanliga taxibilar, dvs. det tidigare nämnda beloppet på cirka 9 miljoner euro med en nettoeffekt på cirka 6 miljoner euro.

Rättvis beskattning

Kommunikationsutskottet påpekar i sitt utlåtande att beskattningen av en verksamhet bör vara rättvis. Utskottet hänvisar dessutom till sitt betänkande KoUB 3/2017 rd, där det betonade behovet av att granska beskattningens enhetlighet när trafikmarknaden utvecklas. — Samma krav har aktualiserats också vid finansutskottets utfrågning.

Det är i och för sig klart, menar utskottet, att när regelverket genomgår större förändringar bör analysen alltid omfatta ändringens hela influensområde, vid behov således också beskattningen. Likaså har den principen uppfattas som självklar att beskattningen ska vara neutral. Valen och ansvaret för dem faller i så fall på dem som bedriver företagsverksamhet. Avvikelser från denna huvudregel kan givetvis behövas och vara godtagbara av bland annat miljörelaterade eller samhällspolitiska orsaker. Enligt dessa principer har man också gått in för att utveckla beskattningen.

Men det är också viktigt att vara noggrann när man hänvisar till likabehandling. Att analysera endast ett kriterium, som till exempel hur något beskattas, ger inte rätt bild av situationen då utgångspunkterna varierar. Därför bör också övrig reglering beaktas, exempelvis skyldigheter och begränsningar för olika fordonskategorier. Efter avregleringen för taxitrafikens del är regleringen för bussar i många avseenden strängare än för taxitrafiken. Det gäller bland annat tillståndskriterier, kompetenskrav för förare, viloperioder, passagerarmängder, olika hastighetsbegränsningar och så vidare. Enbart skillnaden i beskattning ger alltså inte en helhetsbild.

Olika fordonskategorier skiljer sig från varandra också i fråga om hurdan affärsverksamhet som är tillåten eller lönsam att bedriva med dem. Enbart skattefrihet gör det sällan ekonomiskt rationellt att skaffa en alltför stor fordonspark. Exempelvis är priset på taxibilar inklusive bilskatt oftast klart lägre än det bilskattefria priset på små bussar i skåpbilskarosseri. Det blir också betydande skillnader i bränslekostnader. Eftersom reglering ofta bottnar i orsaker relaterade till säkerhet, ändamålsenlighet eller annat, faller valet på företagaren. Att avreglera systemet med taxitillstånd öppnar härvidlag för nya verksamhetsmöjligheter.

Behov av övervakning och uppföljning

Kommunikationsutskottet har sett det som viktigt att följa hurdana konsekvenser propositionen får för tjänsteutbudet och miljön. Utlåtandet nämner också risken för att statens skatteintäkter minskar.

Utskottet har också i sitt betänkande (KoUB 3/2017 rd) om det första lagpaketet som gäller transportbalken behandlat de behov av bedömning och övervakning som omläggningen av taxitrafiken ger upphov till. Betänkandet behandlar bland annat begreppen yrkesmässig transport och för-

Betänkande FiUB 3/2018 rd

värvssyfte och hoten i fråga om svart ekonomi. För taxitrafikens del aktualiseras gränsdragningen mot mycket småskaliga persontransporter.

Finansutskottet anser att synpunkterna både i utlåtandet och i betänkandet är viktiga. Taxitrafiken handlar inte bara om bilskatt utan också om intäkterna av mervärdesskatten till följd av avdragsrätten som gäller produktionsinsatserna.

Bilskattelagen förutsätter också framöver att fordon i taxitrafik huvudsakligen används för det ändamålet. Något motsvarande krav finns däremot inte i mervärdesskattelagen, utan bedömningen sker utifrån de allmänna principerna i lagen. I affärsverksamhet ingår visserligen registreringskyldighet och andra krav som gäller beskattning och bokföring, men övervakning behövs i vilket fall som helst. Rätten att dra av mervärdesskatt och den sänkta momssatsen för persontransporter har nämligen en klart större ekonomisk inverkan än bilskatten. En effektiv och systematisk övervakning är viktig för att skatterna inte ska locka till missbruk.

Skattefrihet för husbilar

I propositionen föreslås vissa preciseringar i kraven på husbilars vikt, inre mått och utrustning för att fordonet ska uppfylla villkoren för skattefrihet. Det har behövs för att eliminera uppenbart missbruk. Därför har turismorganisationer ansett att preciseringarna är befogade. Vissa ändringar ökar urvalet avagnar och främjar på så sätt verksamheten inom branschen. Också detta har setts som en lyckad lösning.

Utskottet tillstyrker ändringarna.

Däremot vill utskottet inte stödja kraven på de ändringar som gäller de inre måtten och som har efterlysts bland annat för att underlätta varutransporter som behövs för bland annat fritidsaktiviteter. Det är inte skattestödets ursprungliga syfte, och att utvidga stödets omfattning är inte ändamålsenligt. Skattestödet för husbilar har utretts i flera omgångar och kritiserats för avsaknad av tillräckliga grunder. Men att avskaffa det beräknas inte leda till den besparing som eftersträvas. Skattestödet — exempelvis cirka 36,4 miljoner euro 2016 — är ändå viktigt både för dem som bygger inhemskaagnar och för turistbranschen överlag.

FÖRSLAG TILL BESLUT

Finansutskottets förslag till beslut:

Riksdagen godkänner lagförslaget i proposition RP 178/2017 rd med ändringar. (Utskottets ändringsförslag)

Utskottet ändringsförslag

Lag

om ändring av bilskattelagen

I enlighet med riksdagens beslut
upphävs i bilskattelagen (1482/1994) 29 §, sådan den lyder delvis ändrad i lag 413/1997, och
ändras 21, 28 och 48 §, sådana de lyder, 21 § i lagarna 413/1997, 266/2003 och 5/2009 samt
28 § och 48 § i lag 1073/2014, som följer:

21 §

Fria från bilskatt är räddningsbilar, ambulanser, veterinärbilar och sådana likbilar som används enbart för transport av lik och blomsteruppsättningar som hör till begravningsverksamheten. Närmare bestämmelser om villkoren för befrielsen från skatt utfärdas genom förordning.

Fria från bilskatt är husbilar vars egenmassa är minst 2 500 kilogram och där inkvarteringsutrymmets inre höjd är minst 1,85 meter på ett område vars bredd är minst 0,4 meter och längd minst 1,30 meter i bilens längdriktning. Utöver den utrustning som anges i 22 § i fordonslagen ska bilens inkvarteringsutrymme dessutom vara utrustat åtminstone med ett ordentligt fastsatt kylförvaringsutrymme och värmeaggregat för inkvarteringsutrymmet.

Bilar i kategori M1 vars egenmassa är minst 6 000 kilogram är skattefria.

Fordon i kategorierna L1, L2, L1e, L2e och L6e är skattefria.

28 §

Fria från bilskatt är **fordon** som

1) vid första registreringen i Finland registreras för taxitrafik enligt I avd. 1 kap. 1 § 1 mom. 3 punkten i lagen om transportservice (320/2017) eller för motsvarande trafik enligt en landskapslag för Åland, och som i huvudsak används i sådan trafik,

2) är tillgänglighetsanpassade eller **godkända för transport av skol- och dagvårdsbarn enligt de bestämmelser som utfärdats med stöd av 108 § 3 mom. i vägtrafiklagen (267/1981)**, och

3) är godkända för transport av, utöver föraren, minst **sex** personer, varav en eller flera kan vara rullstolsburna personer.

48 §

Ett fordon som inte längre uppfyller förutsättningarna för skattefrihet, skatteåterbäring eller skattenedsättning, ska beskattas på nytt enligt de grunder som skulle ha tillämpats på ett begagnat fordon av samma slag vid den tidpunkt då skattskyldigheten uppkom. När det gäller ett fordon som avses i 2 mom. debiteras dock det belopp som vid den första beskattningen hade bort uppbäras i full skatt för fordonet, minskat med den skatt som redan har betalats för det.

Den skatt som ska debiteras för en bil för vilken skatten har nedsatts med stöd av 51 § samt för en ambulans som avses i 21 § 1 mom. och **ett fordon** som avses i 28 § minskas med en trettiosjättedel för varje hel månad som fordonet har varit registrerat. Från skatten för en räddningsbil, veterinärbil och likbil som avses i 21 § 1 mom. avdras en fyrtioåttendedel för varje hel månad som bilen har varit registrerad.

Betänkande FiUB 3/2018 rd

Denna lag träder i kraft den 20 .

Bilskatten för andra än i 28 § avsedda **fordon**, som vid första registreringen i Finland registreras för taxitrafik enligt I avd. 1 kap. 1 § 1 mom. 3 punkten i lagen om transportservice (320/2017) eller för motsvarande trafik enligt en landskapslag för Åland, och som i huvudsak används i sådan trafik, ska nedsättas med

- 1) högst 3 000 euro, om **fordonet** har registrerats senast den 30 juni 2019,
- 2) högst 2 400 euro, om **fordonet** har registrerats senast den 30 juni 2020,
- 3) högst 1 200 euro, om **fordonet** har registrerats senast den 30 juni 2022.

Skattenedsättningen minskas dock med en trettiosjättedel för varje hel eller påbörjad kalendermånad som fordonet varit i bruk någon annanstans än i Finland innan det registrerades för ovan nämnt bruk.

På **fordon** som senast den 30 juni 2018 har registrerats för beställningstrafik enligt 2 § 1 punkten i lagen om taxitrafik (217/2007) eller motsvarande trafik enligt en landskapslag för Åland tillämpas 28 § sådan den gällde vid denna lags ikraftträdande.

På bilar som avses i 1 och 3 mom. tillämpas 48 § sådan den gällde vid denna lags ikraftträdande.

Helsingfors 3.4.2018

I den avgörande behandlingen deltog

ordförande Timo Kalli cent
vice ordförande Ville Vähämäki saf
medlem Timo Harakka sd
medlem Timo Heinonen saml
medlem Kauko Juhantalo cent
medlem Toimi Kankaanniemi saf
medlem Pauli Kiuru saml
medlem Esko Kiviranta cent
medlem Kari Kulmala blå
medlem Elina Lepomäki saml
medlem Mats Nylund sv
medlem Antti Rantakangas cent
medlem Markku Rossi cent
medlem Eero Suutari saml
medlem Matti Torvinen blå
medlem Kari Uotila vänst
medlem Pia Viitanen sd
medlem Ozan Yanar gröna
ersättare Olavi Ala-Nissilä cent
ersättare Riitta Myller sd
ersättare Harry Wallin sd.

Betänkande FiUB 3/2018 rd

Sekreterare var

utskottsråd Maarit Pekkanen.

Betänkande FiUB 3/2018 rd
Reservation 1 /sd, vänst, sv

RESERVATION 1 /sd, vänst, sv

Motivering

Lagförslaget har ett nära samband med den reform i samband med den nya lagen om transport-service 2017 där regleringen av taxitrafiken ändrades bland annat genom att göra det lättare att få taxitrafiktillstånd och prissättningen inom branschen liberaliserades. När den lagen stiftades lyfte oppositionen fram bland annat de problem som reformen kan medföra för konkurrensen och det regionala tjänsteutbudet.

Som en följd av reformen tvingas man nu slopa nedsättningen av bilskatten för taxi eftersom den är svår att avgränsa på ett ändamålsenligt sätt i det nya systemet. I denna situation kan reformen anses vara motiverad, men den medför vissa risker.

Vid beredningen har det framgått att slopandet av sänkningen kan fördröja förnyandet av bilparken inom taxitrafiken. Det är problematiskt med avseende på de nationella klimat- och energimålen, eftersom nyare bilar belastar miljön mindre. I fortsättningen bör det följas hur den slopade bilskattenedsättningen påverkar taxibeståndet och utsläppen. Att slopa nedsättningen kan också ytterligare tillspetsa den regionala ojämlikhet som taxireformen orsakar. Därför bör också reformens konsekvenser för jämlikheten följas och vid behov åtgärder vidtas.

Om man vill trygga det regionala utbudet på transporttjänster för rullstolsburna är det motiverat att små tillgänglighetsanpassade skåpbilar inkluderas i gruppen skattefria fordon. Med denna ändring i propositionen säkerställs det också att arbetstillfällena i anslutning till upprustningen av dessa fordon inte försvinner från Finland. Samtidigt har bland annat Invalidförbundet uttryckt sin allvarliga oro över att reformen kan försämra tillgången till invalidtaxibilar med bättre servicenivå. Dessa tjänster är nödvändiga för många rullstolsburna med avseende på säkra transporter och hälsa. Därför är det absolut nödvändigt att se till att dessa specialbehov beaktas tillräckligt också efter reformen och att eventuella missförhållanden rättas till omedelbart.

Förslag

Vi föreslår

att riksdagen godkänner två uttalanden. (*Reservationens förslag till uttalanden*)

Reservationens förslag till uttalanden

1. Riksdagen förutsätter att regeringen följer reformens konsekvenser för fordonsparken, framför allt med avseende på de nationella klimat- och energimålen, sysselsättningen och den sociala och regionala jämlikheten och att den vid behov vidtar åtgärder för att lösa konstaterade problem.

Betänkande FiUB 3/2018 rd
Reservation 1 /sd, vänst, sv

2. Riksdagen förutsätter att regeringen följer hur reformen påverkar resesäkerheten och hälsan hos rullstolsburna och att den vid behov vidtar åtgärder för att lösa konstaterade problem.

Helsingfors 3.4.2018

Timo Harakka sd
Pia Viitanen sd
Kari Uotila vänst
Harry Wallin sd
Mats Nylund sv
Riitta Myller sd

Betänkande FiUB 3/2018 rd
Reservation 2 /gröna

RESERVATION 2 /gröna

Motivering

Regeringen föreslår att bilskattelagen ändras så att den nuvarande nedsättningen av bilskatten på 4 800 euro slopas stegvis. Vidare ska enligt propositionen tillgänglighetsanpassade stortaxibilar med plats för en eller flera rullstolar och taxibilar för skoltransporter å sin sida helt och hållet befrias från bilskatt, och samtidigt föreslår regeringen att skattefriheten för invalidtaxibilar slopas.

De gröna anser att bilskatteförmånen ändå inte bör gälla taxibilar med mindre än två rullstolsplatser. Invalidförbundet påpekar i sitt yttrande att många taxibilar med bara en rullstolsplats, exempelvis små skåpbilar, inte uppfyller kraven för resesäkerhet eller hälsa för den som är rullstolsburn. Säkerhetskriterierna uppfylls inte heller av taxibilar med sju passagerarplatser och bara en rullstolsplats. Dessa fordon kan då inte räknas som tillgänglighetsanpassade taxibilar, och skatteförmånen för dem är inte motiverad.

Skattefriheten bör gälla stortaxi med två eller flera rullstolsplatser, vilket skulle utgöra ett starkare incitament att skaffa bilar som lämpar sig bättre för rullstolsburna passagerare.

Kriterier för bra företagsstöd är exempelvis korrekt allokering, verkningsfullhet och ändamålsenlighet. Om befrielsen från bilskatt utvidgas till att omfatta också de nämnda tillgänglighetsanpassade stortaxibilarna med en rullstolsplats och små skåpbilar, uppfyller skattestödet inte längre kriterierna för bra företagsstöd, eftersom det varken allokeras korrekt eller är ändamålsenligt.

Förslag

Jag föreslår

att riksdagen godkänner lagförslaget enligt betänkandet, men 28 § med följande ändringar:

28 §

Fria från bilskatt är taxibilar som

1) vid första registreringen i Finland registreras för taxitrafik enligt I avd. 1 kap. 1 § 1 mom. 3 punkten i lagen om transportservice (320/2017) eller för motsvarande trafik enligt en landskapslag för Åland, och som i huvudsak används i sådan trafik,

2) är tillgänglighetsanpassade eller utrustade med extra bilbälten som är godkända för skoltransporter, och

3) är godkända för transport av, utöver föraren, minst **sju** personer, varav **två** eller flera kan vara rullstolsburna personer.

Betänkande FiUB 3/2018 rd
Reservation 2 /gröna

Helsingfors 3.4.2018

Ozan Yanar gröna