

KOMMUNIKATIONSUTSKOTTETS UTLÅTANDE 14/2007 rd

Regeringens proposition med förslag till lag om ändring av bilskattelagen

Till finansutskottet

INLEDNING

Remiss

Riksdagen remitterade den 6 november 2007 en proposition med förslag till lag om ändring av bilskattelagen (RP 147/2007 rd) till finansutskottet för beredning och bestämde samtidigt att kommunikationsutskottet ska lämna utlåtande i ärendet till finansutskottet.

Sakkunniga

Utskottet har hört

- konsultativ tjänsteman Merja Sandell, finansministeriet
- konsultativ tjänsteman Tuomo Suvanto, kommunikationsministeriet
- överingenjör Magnus Cederlöf, miljöministeriet
- enhetschef Olli Lindroos, Fordonsförvaltningscentralen AKE

- trafikdirektör Niilo Järviluoma, Huvudstadsregionens samarbetsdelegation SAD
- verkställande direktör Pentti Rantala, Autoalan Keskusliitto
- verkställande direktör Pasi Nieminen, Automobilförbundet
- verkställande direktör Heikki Kääriäinen, Bussförbundet
- logistikchef Sakari Backlund, Finlands Transport och Logistik SKAL rf
- miljöskyddschef Jouni Nissinen, Finlands Naturskyddsförbund rf
- verkställande direktör Pekka Puputti, Bilimportörerna r.f.
- professor Harri Kallberg, Tieliikenteen Tietokeskus.

Dessutom har skriftligt utlåtande lämnats av
— Liikenneympäristöyhdistys
— Sähköajoneuvoyhdistys.

PROPOSITIONEN

Regeringen föreslår att bilskattelagen ändras så att skattesatsen för personbilar graderas lineärt enligt bilens specifika koldioxidutsläpp. Samtidigt ska den genomsnittliga skattenivån för personbilar sänkas med cirka en sjättedel. De fasta avdragen i beskattningen av personbilar föreslås bli slopade.

Den föreslagna skatten ska vara 10—40 procent av det allmänna värdet i detaljhandeln, be-

roende på bilens koldioxidutsläpp. Skatten på de personbilar som det inte finns utsläppsuppgifter om ska fastställas utifrån de beräknade utsläppen enligt bilens totalmassa och drivkraft. De föreslagna skattesatserna ska tillämpas både på nya importbilar och på importbilar som beskattas som begagnade.

Inga ändringar föreslås i beskattningen av paketbilar och motorcyklar.

Propositionen hänför sig till budgetpropositionen för 2008 och avses bli behandlad i samband med den.

Lagen avses träda i kraft den 1 januari 2008.

UTSKOTTETS ÖVERVÄGANDEN

Motivering

Propositionen om ändring av bilskattelagen hör samman med propositionen om ändring av fordonsskattelagen RP 146/2007 rd, som överlämnades samtidigt.

Båda går ut på att fordonsbeskattningen ska baseras på koldioxidutsläppen. Ur trafik- och klimatpolitisk synvinkel är det en ändring i rätt riktning, för den motiverar konsumenterna att köpa bilar med mindre utsläpp. Koldioxidutsläppen från trafiken har klart ökat i EU på senare år, medan man inom andra sektorer bättre har lyckats få kontroll över utvecklingen. Även om utsläppen från trafiken har ökat mindre markant hos oss än i EU i genomsnitt, har de de facto ökat. Personbilar är en viktig kategori i trafiken och därför är det befogat att åtgärda utsläppen just när det gäller dem.

Skattemodellen

I framtiden kommer bilskatten att bestämmas dels utifrån bilens allmänna värde i detaljhandeln, dels utifrån dess specifika koldioxidutsläpp. Skattesatsen ska förändras lineärt enligt utsläppen. Skattemodellen ska inbegripa minimi- och maximinivåer så att skatten är 10–40 procent av bilens allmänna värde i detaljhandeln. Dessutom föreslås den genomsnittliga bilskatten på personbilar bli sänkt med ungefär en sjättedel.

Utskottet anser att modellen är bra eftersom skatten bestäms lineärt enligt utsläppen. Dessutom går det lätt att modifiera den i strängare eller lindrigare riktning.

Brytpunkt. Utskottet anser att den valda brytpunkten i beskattningen bör utvärderas noga utifrån erfarenheterna av reformen. I jämförelse med nuläget börjar skattenivån stiga för bilar

som släpper ut över 220 gram koldioxid per kilometer, vilket är betydligt mer än den nuvarande genomsnittliga utsläppsnivån för nya personbilar. Syftet är ju att sänka bilskatten, som fortfarande kommer att vara bland de högsta i Europa trots reformen. Sakkunniga har ansett att brytpunkten ligger för högt och därför inte är effektiv ur miljösynvinkel.

Bättre miljöstyrande insatser är enligt sakkunniga en hög bränsleskatt, en kännbar höjning av trafikavgifterna och ökad användning av biobränslen. I enlighet med utskottets tidigare ståndpunkter kommer användningen av biobränslen att byggas ut. Utskottet anser att den föreslagna reformen är ett steg i rätt riktning och att modellen är bra eftersom det med hjälp av den går att skärpa beskattningen så att den får en större miljöstyrande effekt.

Den väntade förnyelsen av bilbeståndet

Sakkunniga har påpekat att bilskatten kommer att sjunka för drygt 80 procent av de personbilsmodeller som finns på marknaden. Ett nyare bilbestånd betyder bättre trafiksäkerhet. Visserligen kan bilbeståndet också komma att öka, med konsekvenser som strider mot propositionens huvudsakliga syfte.

Trafiksäkerhetsaspekt. Utskottet välkomnar reformen också i det avseendet att bilarna kommer att bli miljövänligare och säkrare. Utskottet har i olika sammanhang lyft fram att ett nyare bilbestånd inverkar positivt på trafiksäkerheten också.¹ Nya bilmodeller utvecklas med större

¹ KoUU 14/2006 rd — E 46/2006 rd, KoUU 7/2006 rd — SRR 5/2005 rd, KoUU 15/2005 rd — U 29/2005 rd

hänsyn till trafiksäkra konstruktioner och lösningar.

Trafikutvecklingen

En sänkt bils katt kan leda till att bilbeståndet ökar och samtidigt också till att miljöskador och problem i trafiken ökar. Utskottet anser att de här biverkningarna bör förebyggas på olika sätt.

Kollektivtrafikutvecklingen. Sakkunniga har påpekat att en sänkt bils katt kommer att inverka negativt på användningen av kollektivtrafik. Kommunikationsministeriet har meddelat att det separat kommer att undersöka hur kollektivtrafikens konkurrenskraft kan säkerställas i samband med bils kattereformen. Det handlar då bl.a. om stöd till kollektivtrafiken i stora städer.

Utskottet ser det som nödvändigt att kollektivtrafiken utvecklas, särskilt i stora städer men också i hela landet. Regeringsprogrammet är inne på rätt väg när det gäller stödet till kollektivtrafiken, men satsningarna är nog inte tillräckligt stora för att bilister ska välja kollektivtrafik i stället för personbil. Det är speciellt viktigt att utvecklingen av den regionala kollektivtrafiken ingår som ett led i den övergripande samhällsplaneringen.

Prissättningsmodeller som baserar sig på användning. I sitt program uppger sig regeringen ha för avsikt att utreda möjligheterna att ta i bruk sådana modeller för prissättning av trafiken som baserar sig på användning och att göra försök med intelligenta system för vägavgifter. Den föreslagna skattereformen är ett stort steg mot en sådan modell, anser utskottet.

Andra modeller som baserar sig på användning bör undersökas i samband med den trafikpolitiska redogörelsen, menar utskottet. Utgångspunkten bör vara att konsekvenserna av de olika modellerna analyseras i kombination med en vidareutveckling av kollektivtrafiken. För att förbättra kollektivtrafiken kommer man också att satsa på att bygga ut spårtrafiken. Utredningarna inför eventuella försök bör utgå från detta och bidra till en övergripande utveckling av kollektivtrafiken.

Uppföljning. Vi bör ge akt på hur bils kattereformen inverkar på trafiken och undersöka andra möjliga åtgärder som tjänar samma syfte som reformen.

Övrigt

Hybridbilar. Det är bra att hybridbilar får en förmånligare skatt än andra bilar då beskattningen i och med reformen blir direkt baserad på koldioxidutsläppen. Hybridbilar släpper ju ut mindre mängder koldioxid än vanliga bilar.

Dieslbilar. Utskottet har blivit uppmärksammat på utsläppen av koldioxid respektive kväveoxid och partiklar från dieslbilar. För närvarande släpper dieslbilar ut mer kväveoxid och partiklar än bensindrivna bilar i samma storlek och ålder. När de nya normerna Euro 5 och Euro 6 träder i kraft² kommer skillnaderna mellan bensin- och dieseldrivna bilar att minska helt klart när det gäller utsläpp av kväveoxid och partiklar. Euro 5 kräver partikelfilter och sänker gränsvärdena för partiklar till en femtedel av vad de är idag. Följden blir att utsläppen av partiklar från dieslbilar kommer att minska till samma nivå som utsläppen från bensindrivna bilar. Partikelfiltren gör visserligen att bränsleförbrukningen ökar. Undersökningar visar att förbrukningen ökar med 2—4 % om man använder filter av typen CR-DPF, som används i tunga fordon. Enligt en rapport som forskningscentret TNO lämnat till kommissionen uppskattas förbrukningen öka med bara 1—2 % om man använder DPF-filter, som troligen kommer att bli vanligast. Därför bör vi försöka minska partikelutsläppen från dieselmotorer bl.a. genom att främja en övergång till partikelfilter redan innan de blir obligatoriska.

Elbilar. Elbilar har på särskild ansökan blivit befriade från bils katt. Det har motiverats med den nya teknologi som tas fram. Elbilar har också tillverkats i Finland. Utskottet påpekar att bil-

² Euro 5 år 2009 och Euro 6 år 2014

skatten för elbilar nu föreslås sjunka från 26 procent till 10 procent och att det fortfarande ska vara möjligt att befria dem från skatt på särskild ansökan.

Vidareutveckling av lagstiftningen

Utskottet ser positivt på den föreslagna lagstiftningen och anser att bilbeskattningen bör ut-

vecklas vidare. Det finns skäl att undersöka om den föreslagna modellen kan tillämpas på tunga fordon och motorcyklar också.

Utlåtande

Kommunikationsutskottet anser

att finansutskottet bör beakta vad som sägs ovan.

Helsingfors den 22 november 2007

I den avgörande behandlingen deltog

ordf. Martti Korhonen /vänst
vordf. Saara Karhu /sd
medl. Mikko Alatalo /cent
Marko Asell /sd
Leena Harkimo /saml
Mats Nylund /sv
Reijo Paaajanen /saml
Markku Pakkanen /cent

Lyly Rajala /saml
Pertti Salovaara /cent
Janne Seurujärvi /cent
Johanna Sumuvuori /gröna (delvis)
Anne-Mari Virolainen /saml
ers. Esa Lahtela /sd
Sari Palm /kd.

Sekreterare var

utskottsråd Mika Boedeker.