

MILJÖUTSKOTTETS UTLÅTANDE 13/2007 rd

Regeringens proposition med förslag till lag om ändring av fordonsskattelagen

Till finansutskottet

INLEDNING

Remiss

Riksdagen remitterade den 6 november 2007 en proposition med förslag till lag om ändring av fordonsskattelagen (RP 146/2007 rd) till finansutskottet för beredning och bestämde samtidigt att miljöutskottet ska lämna utlåtande i ärendet till finansutskottet.

Sakkunniga

Utskottet har hört

- konsultativ tjänsteman Merja Sandell, finansministeriet
- trafikråd Risto Saari, kommunikationsministeriet
- överingenjör Magnus Cederlöf, miljöministeriet

- professor Jyri Seppälä, Finlands miljöcentral
- specialforskare Hanna Kalenoja, Tammerfors tekniska universitet
- verkställande direktör Pekka Puputti, Bilimportörerna r.f.
- verkställande direktör Heikki Kääriäinen, Bussförbundet
- miljöskyddschef Jouni Nissinen, Finlands naturskyddsförbund rf
- ombudsman Antti Rainio, Älykkään liikenteen verkosto - ITS Finland ry.

Dessutom har skriftligt utlåtande lämnats av

- Villmanstrands tekniska universitet
- Olje- och Gasbranschens Centralförbund
- Liikenneympäristöyhdistys.

PROPOSITIONEN

Regeringen föreslår en ändring i fordonsskattelagen. Fordonsskattens grundskatt som uppbärs för personbilar föreslås bli ändrad så, att den baseras på bilens specifika koldioxidutsläpp. För personbilar som det saknas utsläppsuppgifter om bestäms skatten på basis av bilens totalmassa. Beloppen av den grundskatt som uppbärs per dag framgår av en skattetabell som tas in i lagen som bilaga.

Den grundskatt som uppbärs per dag för paketbilar som tagits i användning före 1994 föreslås bli höjd till 35 cent. Fordon som hör till paketbilskategorin och som utöver förarsätet och sätena bredvid detta är utrustade med andra säten eller fästanoordningar för sådana säten föreslås bli beskattade som bil avsedd för två ändamål på samma sätt som personbil.

Lagen avses träda i kraft vid en tidpunkt som senare ska fastställas genom förordning.

UTSKOTTETS ÖVERVÄGANDEN

Motivering

Allmänt

Utskottet ser positivt på att fordonsskatten omstruktureras och blir baserad på bilens specifika koldioxidutsläpp. Det är en åtgärd som leder utvecklingen i rätt riktning så att utsläppen av växthusgaser från trafiken minskar, vilket är nödvändigt för att vi ska kunna hejda klimatförändringen. Utsläppen från trafiken har ökat också i Finland även om utvecklingen här inte har varit lika markant som i EU överlag.

Syntesrapporten från den mellanstatliga panelen för klimatförändringar IPCC i Valencia den 17 november 2007 befäster uppfattningen att vi snarast möjligt måste få till stånd ett internationellt avtal om att minska utsläppen av växthusgaser och att alla länder skyndsamt måste börja förbereda utsläppsminskningar inom alla sektorer. EU har redan förbundit sig att minska utsläppen med minst 20 procent fram till 2020, vilket förutsätter en väsentlig minskning också inom de sektorer som inte är med i utsläppshandeln.

Enligt EU:s strategi från 1995¹ ska koldioxidutsläppen minskas enligt tre principer. För det första har man genom frivilliga förbindelser av biltillverkarna siktat på att nå utsläppsmålet 140 g/km senast 2009. För det andra ska konsumentuppllysningen om bränsleeffektivitet utökas och för det tredje främjas bränsleeffektiviteten genom skatteåtgärder, dvs. koldioxidutsläppen beaktas i skatten för personbilar. Kommissionen har fortfarande som mål att nå nivån 120 g/km senast 2012. Kommissionen hänvisar till sitt förslag till direktiv om beskattning av personbilar² och uppmanar medlemsländerna att godkänna det så snart som möjligt och ändra bilbeskattningen så att bränsleeffektiva bilar främjas i hela EU och det blir lättare för tillverkarna att följa de

kommande kraven på bränsleeffektivitet. Europaparlamentet har i sina slutsatser den 24 oktober 2007 beslutat stanna för målet 125 g/km senast 2015.³

Brytpunkten i den föreslagna skatten kan anses vara 180 g/km. Skatten sjunker om bilen har mindre utsläpp än så och stiger om utsläppen är större. Propositionen utgår från en nivå där minskningen blir betydande på lång sikt förutsatt att ökningar i bilbeståndet, fordonens storlek eller trafikprestationerna inte förtar utsläppsminskningen. Enligt propositionen kan brytpunkten senare sänkas t.ex. med siktet på EU:s strategiska mål 130 g/km.⁴

Utskottet påpekar att förslaget syftar till att minska koldioxidutsläppen från personbilar men utgår från en fiskalt neutral ändring när det gäller statsekonomi, så som sägs i motiven till propositionen.⁵ Det här begränsar den styrande effekten betydligt. Propositionen är inte avsedd att ta ställning till att eventuellt prioritera bilskatten högre än fordonsskatten. Regeringen intar heller ingen ståndpunkt visavi den samlade skatobelastningen på trafiken.

Utskottet anser att den föreslagna skattemodellen är strukturellt motiverad. En rörlig koefficient gör det nämligen möjligt att flexibelt ändra skatten för bilar med mycket små eller stora utsläpp utan att mista den styrande effekten på bilar som hör till kategorin familjebilar. Det är lätt att ändra skatten och målnivån efter skärpta mål för utsläppsminskning. Det är av största vikt att bilbeståndet förnyas för att koldioxidutsläppen från trafiken ska kunna hejdas. Enligt livscykelanalyser borde vi nämligen inte vänta på att gamla bilar ska sluta fungera förrän vi tar dem ur bruk. Det bör alltså finnas incitament till att göra sig av med de äldsta bilarna. Med tanke på natur-

¹ Gemenskapsstrategi för minskade koldioxidutsläpp från personbilar och förbättrad bränsleekonomi - KOM(95) 689.

² KOM(2005)261, ännu inte godkänt.

³ Parlamentets slutsatser av den 24 oktober 2007 om gemenskapens strategi för minskade koldioxidutsläpp från personbilar och lätta nyttofordon (2007/2119(INI)).

⁴ RP 146/2007 rd s. 35/II.

⁵ RP 146/2007 rd s. 24/I.

resurserna är det viktigast att bilbeståndet inte ökar. Därför är utskottet oroat över att reformen trots allt inte kommer att leda till någon betydlig utsläppsminskning. Det är mycket möjligt att bilbeståndet kommer att öka ytterligare och leda till att trafikprestationerna ökar samtidigt som kollektivtrafiken blir mindre populär. Dessutom kan det tänkas att fordonsskatteformen får mindre genomslag därför att sänkningen av bilskatten över hela linjen inte är miljöstyrande (utom i det avseendet att bilbeståndet förnyas). Därför kan det relativt snabbt behövas ytterligare insatser för att få utsläppsutvecklingen att börja gå nedåt. Därför föreslår utskottet att

finansutskottet i sitt betänkande förutsätter att regeringen noga ger akt på reformens konsekvenser och i förekommande fall vidtar åtgärder för att få fordonsskatten att bli mer miljöstyrande om målen att få utsläppen att börja minska inte verkar kunna nås.

Det är viktigt med information

Konsumenterna bör effektivt få information om de skärpta målen för framtiden så att de kan göra sina val med beaktande av den väntade utvecklingen. Det behövs också en informationskampanj för att åstadkomma en attitydförändring bland konsumenterna. Många låter fortfarande sina egna uppfattningar styra valet av bil och prioriterar inte miljösynvinklarna. Vi kan och bör påverka attityderna för att öka betydelsen av miljöhänsyn. Dessutom behövs det information om ekologiskt effektiva körvanor och överhuvudtaget hållbara sätt att färdas i vardagen.

Utskottet framhåller att konsumenterna bör få en klar signal om att ökningen i koldioxidutsläppen måste stoppas och börja avta också inom trafiksektorn. Det betyder att brytpunkten i beskattningen måste justeras relativt snart. Det väsentliga är alltså att konsumenterna börjar prioritera små bilar i stället för stora. Konsumenterna borde också bli hänvisade att välja en av de utsläppssnålaste bilarna i storleksklassen. Enligt trafikstatistiken har det blivit mycket vanligare att det finns två och rentav tre bilar i samma hus-

håll. Eftersom man enligt undersökningar kör lika mycket med den andra bilen som med den första vore det viktigt att den är så utsläppssnål som möjligt. Det finns överlag ett stort behov av information för att konsumenterna ska inse bilens ekonomiska aspekter och betydelse för miljön. Det finns ett särskilt behov av information inte minst därför att fordonsskatten av tekniska skäl föreslås träda i kraft först 2010. Därför föreslår utskottet att

finansutskottet i sitt betänkande lyfter fram betydelsen av effektiv information för att nå miljömålen med reformen.

Kollektivtrafiken måste bli mer attraktiv

Utskottet är bekymrat över hur lagändringen kommer att påverka kollektivtrafikens popularitet. Vid sidan av ett förnyat bilbestånd kan ändringen nämligen leda till att fordonsbeståndet och alltså också trafiken ökar. Om privatbilismen ökar kommer körprestationerna också att öka samtidigt som användningen av kollektivtrafik minskar betydligt. Det är alltså påkallat att göra kollektivtrafiken attraktivare för att reformen inte ska leda till minskad användning av allmänna kommunikationer. Enligt trafikundersökningar gör resenärerna sina dagliga val främst utifrån vad det kostar och hur trafiken löper. Genom att påverka de här faktorerna kan vi alltså effektivast styra medborgarnas val. Om stödet till kollektivtrafiken höjs påverkar det priset. Kollektivtrafiken löper smidigare om t.ex. bussfiler och spårtrafik förbättras.

När regeringen överlämnade sina propositioner om bilbeskattningen beslutade den också tidigare lägga stödet för kollektivtrafiken i städerna till 2009. Utskottet anser att regeringen är inne på rätt linje och framhåller att det går att hindra ett ökat bilbestånd och ökad rusning särskilt i huvudstadsregionen och i några av de största städerna om kollektivtrafiken och gång-, cykel- och mopedtrafiken kan fås att fungera bättre. Det viktigaste är att satsa på smidig och praktisk kollektivtrafik och att komma ihåg att de som anlitar spårtrafik ofta kommer med bil till stationen där de stiger på. Utöver priset är det

viktigt att prioritera välfungerande pendelparkeringar och korta väntetider för att det inte ska bli mer lockande att ta bilen än att åka kollektivt. För att pendelparkeringarna i regiontrafiken ska kunna förbättras behövs det metropolpolitiska lösningar, alltså styrning av planläggning och byggande över ett större område än en enskild kommun, understryker utskottet. Utskottet föreslår att

finansutskottet i sitt betänkande förutsätter att stödet och verksamhetsbetingelserna för kollektivtrafiken förbättras så att denna blir mer konkurrenskraftig i förhållande till privatbilismen.

En samlad syn på kontrollen över utsläppen från trafiken

Utskottet har behandlat propositionen om ändring av fordonsskattelagen tillsammans med propositionen om ändring av bilskattelagen (RP 147/2007 rd). Också ändringen i lagarna om bränsleaccis, som utskottet redan har lämnat utlåtande om (MiUU 10/2007 rd), hör till samma helhet som erbjuder möjligheter att påverka utsläppen från trafiken. Utskottet ser det som nödvändigt att drivkraftsskatten och beskattningen av tjänstebilar i framtiden ingår i den helhet som granskas med tanke på utsläppen från trafiken och att en översyn övervägs i syfte att införa miljökriterier eller villkor i fråga om koldioxidutsläpp. Tjänstebilarna utgör en stor andel av de nya bilar som registreras första gången, nästan

en fjärdedel. Därför bör vi med fog fundera på om det är motiverat att lämna dem utanför regleringen bara därför att en skattestyrning skulle göra beskattningen komplicerad, så som sägs i propositionen.⁶ Utskottet vill också uppmuntra till en utveckling av intelligenta trafiksystem t.ex. i form av försök med elektroniska vägavgifter där man påför en kilometerskatt utifrån satellitbaserad positionering och trådlös dataöverföring. Kilometerskatten kan vara lägre eller tas alternativt inte alls ut på områden där kollektivtrafiken saknas eller är anspråkslös, så det vore också möjligt att beakta de sociala synvinklarna. Där de allmänna kommunikationerna är bra kunde kilometerskatten för privatbilar vara högre, vilket skulle vara ett incitament till att åka kollektivt.

Utskottet anser att styrmedlen för utsläppen från trafiken bör ses som en helhet och att den trafikpolitiska redogörelsen, klimat- och energistrategin samt den klimat- och energipolitiska redogörelsen är bra verktyg i det här avseendet.

Utlåtande

Miljöutskottet anför

att finansutskottet beaktar vad som sägs ovan.

⁶ RP 146/2007 rd s. 23/II.

Helsingfors den 22 november 2007

I den avgörande behandlingen deltog

vordf. Pentti Tiusanen /vänst
medl. Christina Gestrin /sv
Susanna Haapoja /cent
Rakel Hiltunen /sd
Timo Kaunisto /cent
Timo Korhonen /cent (delvis)
Merja Kuusisto /sd
Tapani Mäkinen /saml

Sanna Perkiö /saml
Tanja Saarela /cent
Janne Seurujärvi /cent
Tarja Tallqvist /kd
Oras Tynkkynen /gröna
Pauliina Viitamies /sd
Henna Virkkunen /saml.

Sekreterare var

utskottsråd Marja Ekroos.