

MILJÖUTSKOTTETS 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 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 att bilskattelagen ändras så, att skattesatsen för personbilar graderas lineärt enligt bilens specifika koldioxidutsläpp. Samtidigt sänks den genomsnittliga skattenivån för personbilar med cirka en sjättedel. De fasta avgifter som tillämpas i beskattningen av personbilar slopas.

Den föreslagna skatten är 10—40 procent av det allmänna värdet i detaljhandeln beroende på bilens koldioxidutsläpp. Skatten på de personbilar som det inte finns utsläppsuppgifter om fast-

ställs 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

Allmänt

Utskottet ser positivt på att bilskatten omstruktureras och blir baserad på bilens 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 konsumentupplysningen 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

Den föreslagna skattemodellen bygger på bilens värde men skattesatsen varierar utifrån koldioxidutsläppen i gram per kilometer. Samtidigt sjunker bilskattenivån överlag med ungefär en sjättedel. Brytpunkten går vid 220 g/km. Om bilen släpper ut mer koldioxid än så stiger alltså skatten. Så som det står i propositionen⁴ beror det här på att skattens statsfinansiella betydelse är en av utgångspunkterna för reformen. Ett av de viktigaste målen är att ta fram en tillräckligt enkel och administrativt välfungerande skattemodell som bygger på koldioxidutsläppen och anpassar sig efter de EG-rättsliga kraven. Den höga bilskatten har inte bidragit till någon förnyelse i bilbeståndet fastän detta skulle styra utsläppsutvecklingen i rätt riktning.

Utskottet ser positivt på den strukturella principen att skattemodellen relativt sett prioriterar små, utsläppssnåla bilar. Propositionen utgår från en nivå där minskningen blir betydande på lång sikt om personbilarnas specifika utsläpp sjunker systematiskt förutsatt att ökningarna i bilbeståndet, fordonens storlek eller trafikprestationerna inte förtar utsläppsminskningen.⁵ Dessutom sägs det att om inte bilbeståndet eller dess

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 147/2007 rd s. 11/I.

⁵ RP 147/2006 rd s. 15/II.

struktur ändras på det sätt som var tänkt kan styrningen av skatten senare ökas av miljöhänsyn.⁶

Utskottet anser att den föreslagna skattemodellen är ett stort steg framåt eftersom varje gram koldioxid inverkar på skattesatsen, som förändras lineärt enligt utsläppen på så sätt att den stiger med en procent per tio gram koldioxid. 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 naturresurserna är det viktigast att bilbeståndet inte ökar. Därför är utskottet oroad 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 reformens miljöstyrande effekt minskar 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 bilskatten att bli mer miljöstyrande om målen att få utsläppen att börja minska inte verkar kunna nås.

Normen Euro 5, som kräver att nya dieslbilar ska förses med partikelfilter, träder i kraft 2009. Reformen leder till att man måste betala full bilskatt för partikelfilter som tillval. Utskottet anser att finansutskottet bör undersöka om det går att införa incitament för konsumenterna att skaffa partikelfilter innan de blir obligatoriska, så att

bilbeståndet inte ökar så mycket nästa år att det blir problematiskt med tanke på partikelutsläppen.

Utskottet uppmärksammar dessutom finansutskottet på att det bör klarläggas om man kan undvika att elbilar och hybridbilar får en relativt sett ofördelaktigare beskattning än förut.

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 hushåll. 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 bilismens 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.

⁶ RP 147/2006 rd s. 16/1.

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 bilskattelagen tillsammans med propositionen om ändring av fordonsskattelagen (RP 146/2007 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.⁷ 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.

⁷ RP 146/2007 rd s. 23/II.

Utlåtande

Miljöutskottet anför

*att finansutskottet bör beakta vad som
ovan framförts.*

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
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.

AVVIKANDE MENING 1

Motivering

Vår största utmaning är att bekämpa klimatförändringen. För att bemöta den krävs det snabba och effektiva insatser. Sådana behövs också inom de sektorer som inte är med i utsläppshandeln. Exempelvis måste vi stoppa ökningen i utsläppen från trafiken och få dem att börja avta. I vårt land härstammar 14–15 procent av koldioxidutsläppen från personbilstrafiken.

I och med propositionen sjunker medelnivån på bilskatten med ungefär en sjättedel. Den prioriterar nya bilar även om nyttan av reformen kringskärs av att värdet på bytesbilar sjunker. Samtidigt sjunker också priset på begagnade bilar, vilket kommer att leda till ett ökat bilbestånd.

En sänkt bilskatt leder till ökade koldioxidutsläpp av följande orsaker:

- tillverkningen av nya bilar ökar utsläppen av växthusgaser

- bilbeståndet ökar, för även om man köper en ny bil betyder det inte automatiskt att den gamla bilen tas ur bruk även om byteskedjan är lång

- det sänkta inköpspriset gör det möjligt för flera att skaffa större bilar med starkare motorer och leder till en övergripande ökning i bilbeståndet, vilket omintetgör nyttan med att motorerna blir mer bränsleekonomiska

- användningen av kollektivtrafik minskar.

Det är däremot positivt att bilskattesatsen graderas lineärt utifrån bilens specifika koldioxidutsläpp. Skatten är fortfarande baserad på värdet men nu bestäms skattesatsen enligt koldioxidutsläppen (i gram per kilometer).

Brytpunkten går vid 220 gram koldioxid per kilometer. De bilar som släpper ut mer koldioxid får högre bilskatt än i dagsläget. Den här nivån är klart högre än den genomsnittliga utsläppsnivån för personbilar. Den motsvarar en

konsumtion på ca 9,4 liter per hundra kilometer för bensindrivna personbilar och en konsumtion på ca 8,5 liter per hundra kilometer för dieseldrivna personbilar. Bilskatten sänks för 80 procent av de personbilsmodeller som finns på marknaden. Två tredjedelar av alla personbilar ligger på utsläppsnivån 150–200 gram så skatten på dem kommer att sjunka från 26 % till ca 16–17 %.

Förslaget är ineffektivt när det gäller att styra koldioxidutsläppen nedåt. I praktiken innebär det en sänkning med 250 miljoner euro i bilskatten. Med tanke på naturresurserna är det väsentligt att bilbeståndet inte ökar.

Ståndpunkt

Därför anser vi att utskottet borde ha godkänt följande uttalande.

Miljöutskottet ser positivt på att bilskatten omstruktureras och blir baserad på utsläppen samtidigt som skatten bestäms lineärt enligt koldioxidutsläppen. Utifrån sakkunnigutlåtanden noterar utskottet emellertid att propositionen kommer att leda till ett kraftigt ökat bilbestånd och ökade koldioxidutsläpp. Därför anser utskottet att brytpunkten vid 220 g koldioxid per kilometer är för hög och att bilskatten bör skärpas vid en avsevärt lägre mängd koldioxid i gram per kilometer. En sådan brytpunkt är 140 gram, vilket ligger nära EU:s mål för de genomsnittliga koldioxidutsläppen för bilar. Det är också det utsläppsmål som biltillverkarna frivilligt kommit överens om. Utskottet föreslår att riksdagen godkänner att bilskattens brytpunkt ligger vid 140 g/km koldioxid i stället för vid 220 g/km.

Avviknde mening 1

MiUU 14/2007 rd — RP 147/2007 rd

Helsingfors den 22 november 2007

Pentti Tiusanen /vänst
Tarja Tallqvist /kd

AVVIKANDE MENING 2

Motivering

Utskottet har behandlat propositionen om ändring av bilskattelagen tillsammans med propositionen om ändring av fordonsskattelagen (RP 146/2007 rd). Bilskatten är en skatt av engångsnatur som påförs nya bilar och bilar som importeras som begagnade. Syftet med den föreliggande propositionen är att gradera bilskattesatsen liksom utifrån bilens specifika koldioxidutsläpp.

Trafikmängden och följaktligen också koldioxidutsläppen väntas öka om det inte sker någon förändring till det bättre i fordonstekniken och övergången till mer energieffektiva bilar. I sitt utlåtande framhåller utskottet att vi måste uppmuntra konsumenterna att välja mindre och utsläppssnålare bilar för att koldioxidutsläppen ska börja minska. Det betyder att brytpunkten i beskattningen måste justeras relativt snart.

Enligt utskottet prioriterar skattemodellen små och utsläppssnåla bilar. Skattesatsen varierar utifrån koldioxidutsläppen i gram per kilometer. Brytpunkten går vid 220 g/km. Om bilen släpper ut mer koldioxid än så stiger alltså skatten. Utskottet menar att det är lätt att ändra skatten och att målnivån därför enkelt kan uppdateras senare för att motsvara skärpta mål för utsläppsminskning. Men i själva verket är gränsvärdena inte tillräckligt miljöstyrande eftersom bilbeståndet inom kort väntas bli förnyat i stor

utsträckning. De bilar som nu blir köpta kommer att vara i bruk i årtal och därför vore det av avgörande betydelse att åstadkomma en tillräcklig miljöstyrande effekt genom att slå fast ett stramt gränsvärde redan nu. Varje gram i gränsvärdet har betydelse för miljön.

Bilskattenivån sjunker överlag med ungefär en sjättedel och därför finns det en risk att bilbeståndet ökar. Då det inte föreskrivs något adekvat incitament för utsläppssnålhet kommer följden att bli att koldioxidutsläppen från trafiken ökar och inte minskar så som det var tänkt.

De nya personbilarnas specifika koldioxidutsläpp har hos oss på senare år stabiliserat sig på nivån 180 gram per kilometer och därför anser vi att den föreslagna brytpunkten i skatten inte är tillräckligt miljöstyrande och inte utgör ett incitament för konsumenterna att välja tillräckligt utsläppssnåla bilar. Således anser vi att gränsvärdet för koldioxidutsläpp åtminstone bör sänkas till 180 gram per kilometer för att styra konsumenternas val i rätt riktning.

Ståndpunkt

Med stöd av det ovan anförda föreslår vi

att finansutskottet beaktar vad som anförts ovan.

Helsingfors den 22 november 2007

Rakel Hiltunen /sd
Merja Kuusisto /sd

Pauliina Viitamies /sd