

Regeringens proposition till Riksdagen med förslag till lag om ändring av 10 § i lagen om ändringar av fordonsskattelagen

PROPOSITIONENS HUVUDSAKLIGA INNEHÅLL

I propositionen föreslås en ändring av fordonsskattelagen. Fordonsskattens grundskatt som uppbärs för paketbilar föreslås bli ändrad så, att den på samma sätt som för personbilar baseras på bilens specifika koldioxidutsläpp. Paketbilar för vilka det inte finns uppgift om utsläppen beskattas på basis av bilens totalmassa enligt samma skattetablell som för personbilar.

Husbilar och specialbilar som registrerats före 1993 föreslås bli beskattade enligt samma grunder som person- och paketbilar.

Lagen avses träda i kraft vid en tidpunkt som fastställs genom förordning samtidigt med motsvarande skatteändring för personbilar. Målet är att lagen ska träda i kraft i mars 2010.

Propositionen hänför sig till budgetpropositionen för 2010 och avses bli behandlad i samband med den.

ALLMÄN MOTIVERING

1 Nuläge

1.1 Bestämmelserna om fordonsskatt på paketbilar och husbilar

Fordonsskattens grundskatt uppbärs enligt fordonsskattelagen (1281/2003) för person- och paketbilar. Grundskatten uppbärs per dag och bestäms för 12 månader långa skatteperioder på grundval av uppgifter om bilen i fordonstrafikregistret, i fortsättningen *registret*. Skatt uppbärs inte för de dagar då bilen enligt anmälan varit avställd från trafik. Skatten kan betalas på en gång eller på den skattskyldiges begäran i två eller fyra rater. Grundskatten är en fiskal skatt baserad på bilens ålder. Den är indelad i två skatteklasser så, att skattenivån för bilar som tagits i användning före 1994 är lägre, dvs. 26 cent per dag, medan skatten på nyare bilar är 35 cent per dag. På årsbasis blir dessa skattebelopp 94,90 euro respektive 127,75 euro per bil. Intäkterna av fordonsskattens grundskatt beräknades 2008 till cirka 315 miljoner euro för personbilar och cirka 37 miljoner euro för paketbilar. Skatteuppbörden sköts av Fordonsförvaltningscentralen.

Grundskatten på personbilar har ändrats genom lagen om ändring av fordonsskattelagen 1311/2007 så, att skatten baseras på bilens specifika koldioxidutsläpp. I samband med det ändrades skattegrunderna för paketbilar så, att grundskatten på paketbilar är 35 cent per dag oberoende av bilens ålder. Skatten på paketbilar är dock alltjämt fast utan samband med utsläppen. Specialbilar och husbilar som i fråga om fordonskategori räknas till personbilar beskattas som paketbilar, medan bilar avsedda för två ändamål, vilka räknas till kategorin paketbilar men som i fråga om sina användningsegenskaper motsvarar personbilar, ska beskattas enligt skattegrunderna för personbilar.

Nyss nämnda lag träder i kraft vid en tidpunkt som fastställs genom förordning av statsrådet efter att de ändringar av Fordonsförvaltningscentralens datasystem som behövs för beskattningen har genomförts. Målet är att lagen ska träda i kraft i mars 2010.

För dieseldrivna paketbilar uppbärs dessutom grundskatt fordonsskattens drivkraftsskatt som bestäms på grundval av bilens totalvikt och som är lindrigare än för personbilar. För paketbilar är drivkraftsskatten 0,9

cent per dag för varje påbörjat hundratal kilogram totalmassa och för personbilar är den 6,7 cent per dag. Drivkraftsskatten för en paketbil vars totalmassa är 3 000 kilogram är cirka hundra euro per år, medan den för en dieseldriven personbil vars totalmassa är 2 000 kilogram är cirka 500 euro per år. Drivkraftsskatten för husbilar bestäms enligt skattegrunderna för paketbilar och för bilar avsedda för två ändamål enligt skattegrunderna för personbilar.

1.2 Paketbilsbeståndet

Största delen av bilbeståndet, dvs. 86 procent, utgörs av personbilar. Andelen paketbilar är cirka 10 procent. I slutet av 2008 fanns det enligt uppgifter från Statistikcentralen 318 797 paketbilar i registret. Antalet första registreringar av paketbilar uppgick 2008 till 15 601, vilket var cirka åtta procent färre än året innan. Den genomsnittliga åldern för paketbilar i registret 2008 var 10,5 år och deras genomsnittliga skrotningsålder 18 år. De flesta paketbilar är dieseldrivna.

Paketbilsbeståndet i Finland avviker från motsvarande i Mellaneuropa. De små distributionsbilarna som är lämpade för stadsförhållanden och fordonen i kategori N₁ som är jämförliga med personbilar utgör endast cirka 10 procent av beståndet. Totalmassan för dessa paketbilar är mindre än 2 000 kilogram och bärförmågan, dvs. skillnaden mellan totalmassan och egenmassan, är 500—600 kilogram. De flesta paketbilar som är införda i registret placerar sig i viktintervallet 2 500—3 000 kilogram. Ungefär en femtedel av alla paketbilar har en totalmassa som ligger i intervallet 2 700—2 800 kilogram och deras bärförmåga är cirka 1 000 kilogram.

1.3 Koldioxidutsläppen från paketbilar

2007 uppgick utsläppen av koldioxid från trafiken till cirka 13,3 miljoner ton, vilket är ungefär en femtedel av de totala koldioxidutsläppen i Finland. Merparten, dvs. cirka 90 procent av trafikutsläppen, härrör från vägtrafiken varav cirka 60 procent, dvs. cirka sju miljoner ton koldioxid emitteras från personbilar. Koldioxidutsläppen från paketbilar

uppgick till cirka 1,2 miljoner ton, dvs. cirka en tiondedel av vägtrafikutsläppen.

Koldioxidutsläppen står i direkt proportion till bränsleförbrukningen och den påverkas av fordonens specifika bränsleförbrukning, körsätt och trafikprestationer. Den förbättrade bränsleeffektiviteten hos bilarna har minskat deras specifika bränsleförbrukning och därmed utsläppen av koldioxid. De ökade trafikprestationerna har dock förtagit en del av den nytta som kan uppnås genom den tekniska utvecklingen i och med att den totala bränsleförbrukningen har ökat med permanent högre koldioxidutsläpp som följd. För varje liter dieselolja ett fordon förbrukar bildas 2 660 gram koldioxid och för varje liter bensin på motsvarande sätt 2 350 gram koldioxid.

De specifika utsläppen av koldioxid från paketbilar mäts på harmoniserad basis genom fordonstillverkarens försorg i enlighet med den metod som anges i Europaparlamentets och rådets direktiv 2004/3/EG, nedan *utsläppsdirektivet*, om ändring av rådets direktiv 70/156/EEG och 80/1268/EEG med avseende på mätning av koldioxidutsläpp och bränsleförbrukning hos fordon i kategori N₁. Koldioxidutsläppen och bränsleförbrukningen mäts på det sätt som bestäms i direktivet, dvs. på samma sätt som för personbilar. Mätmetoden beaktar inte fordonets faktiska last och inte heller körsättets inverkan på utsläppen. Den utsläppsutgift man enligt mätmetoden i direktivet får är dock en objektiv och jämförbar faktor som gör det möjligt att skilja åt individuella fordon.

Enligt utsläppsdirektivet trädde det första obligatoriska kravet på mätning av utsläppen från ibruktagna paketbilar i kategori N₁ i kraft vid ingången av 2006, men det gällde bara en liten del av de lätta paketbilarna i kategori N₁, undergrupp I. I praktiken började merparten av paketbilarna att omfattas av direktivet vid ingången av 2008, då uppgifter om koldioxidutsläpp blev obligatoriska för paketbilar i kategori N₁, undergrupp II och III, som tagits i bruk efter den nämnda tidpunkten. Enligt direktivet måste koldioxidutsläppen från nya paketbilstyper börja mätas redan ett år efter den förstnämnda tidpunkten. Å andra sidan innehåller direktivet bestämmelser om senarelagt ikraftträdande i

fråga om paketbilar framställda genom s.k. flerstegsförfarande. Utsläppsuppgifter måste dock föreligga för alla paketbilar som tas i bruk efter ingången av 2009.

Även om paketbilarna så sent som våren 2009 började omfattas av EU-typgodkännandet av hela fordonet, har tillverkarna varit förpliktade att lämna motsvarande utsläppsuppgifter om paketbilar som om personbilar i den omfattning utsläppsdirektivet förutsätter. I Finland har man i samband med det nationella typgodkännandet av paketbilar krävt uppgifter om koldioxidutsläppen genom ett intyg om överensstämmelse utfärdat av tillverkaren. Uppgifter om bränsleförbrukning och koldioxidutsläpp antecknas i registret som tekniska uppgifter om bilen enligt de dokument som ligger till grund för bilens typgodkännande.

Uppgifter om de specifika utsläppen av koldioxid från paketbilar finns att tillgå bara för det allra nyaste bilbeståndet. De genomsnittliga utsläppen från paketbilar som var införda i registret 2008 låg på nivån 212,5 gram per kilometer. I praktiken är utsläppsmedeltalet högre, eftersom en stor del av de mätningar som utfördes gällde kategorin mindre paketbilar. Utsläppen av koldioxid från mindre s.k. stadspaketbilar ligger mellan 160—180 gram per kilometer, vilket motsvarar en specifik förbrukning av dieselolja om cirka 6,2—6,9 liter per hundra kilometer. Utsläppen från en typisk för godstransport avsedd paketbil, vars totalmassa ligger mellan 2 700—2 800 kilogram och vars bärförmåga är cirka tusen kilogram, ligger på nivån 220—240 gram per kilometer. Sistnämnda utsläpp av koldioxid uppstår hos en paketbil, vars bränsleförbrukning vid blandad stads- och landsvägskörning är 8,5—9,2 liter dieselolja per hundra kilometer.

Som ett led i gemenskapens helhetsmässiga strategi att minska på utsläppen av koldioxid från lätta nyttofordon är man på gemenskapsnivå på väg att uppställa bindande gränsvärden för koldioxidutsläppen från nya personbilar. Något motsvarande förslag har än så länge inte lämnats för paketbilar. För nya paketbilar har man dock på gemenskapsnivå uppställt ett genomsnittligt utsläppsmål, som för 2012 ligger på högst 175 gram koldioxid per kilometer.

2 Propositionens syfte och de viktigaste förslagen

Syftet med propositionen är att utvidga miljöstyrningen av fordonsbeskattningen till att omfatta paketbilar så, att den för närvarande fasta grundskatten liksom för personbilar ändras till att baseras på utsläppen av koldioxid. Genom lagändringen kompletteras styrningen av den bilskatt som tas ut i samband med anskaffningen av paketbilar, i syfte att understöda strävandena att reducera koldioxidutsläppen från trafiken genom att påverka bilisterna i riktning mot köp av fordonsmodeller med lägre bränsleförbrukning. På så sätt kan man bättre än hittills dra nytta av den tekniska utvecklingen och minska på utsläppen. Skattemodellen kan anpassas till den fordons- och bränsletekniska utvecklingen samt behovet att efterhand effektivera styrningen.

Avsikten är att förverkliga skattestyrningen så, att grundskattens grunderna för paketbilar överensstämmer med skattegrunderna för personbilar. Indelningen av fordon i personbilar och paketbilar grundar sig på definitionerna i olika direktiv om typgodkännande och den klassificering som fordonstillverkaren gjort. Flertalet av de bilar som vanligtvis klassificeras som personbilar kan alternativt klassificeras som paketbilar, antingen utan ändringar eller efter smärre ändringar, genom att t.ex. avlägsna baksätena och ändra det bakre utrymmet så att det lämpar sig för godstransport. Med hjälp av enhetliga beskattningsgrunder undviks de skattemässiga olägenheter som följer av fordonsklassificeringen samt ändringsbesiktningen av fordon till för stunden skattemässigt fördelaktigare kategorier, något som dagens fordonslagstiftning i vissa avseenden ger möjlighet till.

På grund av att alla utsläpp har samma skadliga inverkan föreslås att grundskatten bestäms på grundval av paketbilarnas specifika koldioxidutsläpp enligt samma skatteta-bell som för personbilar. Skatten stiger därmed progressivt i takt med ökade utsläpp. Skattens belopp anges separat för varje gram i skattetabellen, där skattens belopp tydligt framgår och skattenivåerna för olika bilmodeller kan jämföras. Oberoende av tekniska lösningar gynnar denna skattemodell paket-

bilsmodeller med låg bränsleförbrukning i alla storlekskategorier.

För att undvika en styrning av efterfrågan till fordon med större utsläpp utanför den aktuella skattemodellen är det liksom i fråga om personbilar angeläget att utvidga skatten även till det befintliga paketbilsbeståndet. I de fall där uppgifter om paketbilens koldioxidutsläpp saknas bestäms skatten för varje påbörjat hundratal kilogram av fordonets totalmassa enligt samma skattetablell som för personbilar. Än så länge gäller det största delen av paketbilsbeståndet.

Med totalmassa avses bilens egenmassa ökad med bilens bärförmåga. I sig kan det verka inkonsekvent att använda bilens totalmassa inklusive bilens bärförmåga som skattegrund, när den på utsläpp baserade skatten enligt metoden för mätning av utsläpp bestäms utan beaktande av fordonets last. Bilens egenmassa kunde anses mera överensstämmande med metoden för mätning av utsläpp. Fordonets totalmassa är dock ett exakt och entydigt tal som tillverkaren uppgett. Totalmassan framgår av handlingarna för paketbilens typgodkännande och den duger som sådan som skattegrund och finns som registreringsavgift att tillgå för alla paketbilar. Uppgifter om egenmassan finns däremot inte för alla paketbilar. Därför talar administrativa skäl för att totalmassan används som skattegrund. På grund av det stora antalet fordon bör skattegrunderna väljas så, att de på ett heltäckande och tillförlitligt sätt finns direkt tillgängliga i registret för alla bilar som ska beskattas. Totalmassan korrelerar även i tillräcklig grad med utsläppen, även om det kan uppstå betydande skillnader mellan enstaka bilmodeller. För att minska felmarginerna har den på totalmassan baserade skattetablellen liksom för personbilarna anpassats till en lägre nivå än den på utsläpp baserade skatten.

På grund av stora olikheter i totalmassan hos personbilar och i synnerhet större paketbilar kunde det även vara motiverat att för paketbilar lagstifta om en egen skattetablell baserad på totalmassan eller att för paketbilar bestämma en högsta skattenivå som är lägre än för personbilar, varvid ökad totalmassa inte skulle påverka skattebeloppet. För att behålla styreffekten ingår något sådant förslag inte i propositionen och föreslås inte heller

av den anledningen, att en skattetablell som baseras på totalmassan är synnerligen måttfull. Det bör även beaktas, att större paketbilar har en beskattningsmässig förmån i samband med bilbeskattningen när de anskaffas.

Man kan anlägga samma synpunkter på användningen av totalmassan som skattegrund för paketbilar som för personbilar. Efterhand som motorens energieffektivitet förbättras kan en skatt som baseras på totalmassan gynna lätta bilar, även om de på grund av sina tekniskt föråldrade motorer inte är energieffektiva. En skatt som baseras på totalmassan borde även i teorin vara lägre för dieslbilar än för bensindrivna bilar. Fastän en dieselmotor vanligtvis är något tyngre än en bensinmotor, har den bättre verkningsgrad och lägre bränsleförbrukning än motsvarande bensindrivna bil. För enkelhetens skull föreslås både för bensin- och dieseldrivna paketbilar en enhetlig koefficientmodell baserad på totalmassan i enlighet med den linje som antagits i skattemodellen för personbilar. Det föreligger inte skäl att i beskattningen gynna bilar med dieselmotorer ens av den orsaken, att kväveoxid- och partikelutsläppen i synnerhet från äldre dieslbilar är anmärkningsvärt höga.

Av ovan anförda skäl leder användningen av skattegrunder som är bundna till utsläppen av koldioxid och totalmassan nödvändigtvis inte i alla förekommande fall till en likvärdig behandling av paketbilar med samma vikt men olika utsläpp eller paketbilar som annars är likadana men är av olika årsmodell. Efterhand som bilbeståndet förnyas är problemet dock av övergående karaktär, även om utvecklingen sker långsamt.

Enligt förslaget ska samma på fordonens utsläpp och totalmassa baserade skattetableller tillämpas på alla de fordonskategorier som omfattas av fordonsskattens grundskatt, varvid specialbestämmelserna i vissa fordonskategorier kan slopas. Husbilar, som i fråga om fordonskategori räknas till personbilar, samt specialbilar registrerade före 1993 beskattas enligt samma skattegrunder som övriga person- och paketbilar, men skatten bestäms i praktiken på grundval av deras totalmassa eftersom uppgifter om utsläppen saknas.

3 Propositionens konsekvenser

3.1 Ekonomiska konsekvenser

Den föreslagna ändringen av beskattningen av paketbilar innebär, att intäkterna av grundskatten stiger till uppskattningsvis 87 miljoner euro, medan intäkterna enligt nuvarande skattegrunder ligger på cirka 37 miljoner euro. Motsvarande skatteintäkter av husbilar stiger från nuvarande cirka fyra miljoner euro till cirka 14 miljoner euro. Beräkningarna har gjorts utgående från nuvarande bilbestånd.

Beroende på de specifika koldioxidutsläppen från paketbilen beräknas den på utsläpp baserade skatten variera mellan cirka 20 euro per år och 605,90 euro per år. Utgående från nuvarande bilbestånd är den lägsta skatten cirka 52 euro (utsläpp 113 gram per kilometer) och den högsta cirka 420 euro per år (utsläpp 332 gram per kilometer). Skatten på paketbilar i de vanligaste utsläppsklasserna varierar mellan cirka 195 euro (224 gram per kilometer) och cirka 234 euro per år (246 gram per kilometer).

Den på paketbilens totalmassa baserade skatten varierar mellan 75,92 euro per år och 485,45 euro per år. Skatten på en typisk för godstransport avsedd paketbil, med en totalmassa mellan 2 700—2 800 kilogram, är cirka 317 euro per år.

Utgående från nuvarande bilbestånd stiger skatten på en paketbil till i genomsnitt cirka 280 euro per år. Enligt nu gällande lag är skattens belopp 94,90 eller 127,75 euro per år beroende på bilens ålder. Enligt lagen om ändring av fordonsskattelagen 1311/2007 är skattens belopp för alla paketbilar 127,75 euro per år.

Skattemodellen gynnar paketbilar med låga utsläpp. Dieseldrivna paketbilar drar på grund av sin energieffektivitet nytta av den på utsläpp baserade skatten, medan den på totalmassan baserade skatten gör att bilens vikt ökar på skattebördan.

Målsättningen är att skatteändringarna leder till ökad efterfrågan på bilar med lägre bränsleförbrukning. Om så sker kommer även verksamhetsförutsättningarna för företag som sysslar med import och återförsäljning av bilar i viss mån att påverkas, men

dessa företag måste även i övrigt anpassa sin verksamhet till EU:s skärpta klimatpolitiska åtgärder.

De höjda skattenivåerna berör en stor mängd paketbilar. Skattehöjningen riktar sig i första hand mot aktörer på det ekonomiska området, eftersom merparten av paketbilarna används av dem. Skattehöjningen kan dock inte anses vara så betydande att den skulle ha betydelse för deras verksamhetsförutsättningar.

I och med övergången från fast skatt till den nya skattemodellen stiger skatten på husbilar. Med hänsyn till att husbilarna väger mycket stiger skatten till mellan 300—485 euro per år. Typiskt för husbilar är att de används bara en del av året. Det är möjligt att avställa dem från trafik för den tid de inte används och då de är skattefria.

3.2 Konsekvenser för myndigheterna

För att propositionen ska kunna genomföras måste Fordonsförvaltningscentralens datasystem ändras. När Fordonsförvaltningscentralens data- och skatteuppbördssystem skapades förberedde man sig på vissa ändringar i skattegrunderna. Som en följd av ändringen av beskattningen av personbilar har en revidering av datasystemen inletts så, att de beaktar en ändring av skattebeloppen och skattegrunderna. Detta har förverkligats genom att i systemen bygga in en flexibilitet som möjliggör användningen av två olika skattegrunder under samma skatteperiod varvid även framtida ändringar av skattebeloppen underlättas. Revideringen av datasystemen blir klar i början av 2010. En ändring av skattegrunderna för paketbilar så, att de enligt det tidsmässiga målet för beredningen blir baserade på utsläpp är möjlig, om grunderna för påförande av skatt till sin struktur överensstämmer med skattegrunderna för personbilar.

Även datainnehållet i registreringsintyget måste ändras så, att de bilspecifika uppgifterna om koldioxidutsläpp även framgår av intygen för paketbilar. Den uppgiften har matats ut på registreringsintyget för personbilar alltsedan augusti 2008.

Propositionen antas öka behovet av skatterådgivning, eftersom skattegrunderna blir

mer komplicerade än idag. Detta gäller i synnerhet medan man övergår till de nya skattegrunderna och debetsedlarna innehåller skatter som påförs enligt två separata skattegrunder. När det gäller rådgivningen bedöms propositionen dock inte leda till behov av mera personal för skötseln av beskattningsuppgifterna.

Enligt kommunikationsministeriets beslut om placering av Trafiksäkerhetsverket regionaliseras fordonbeskattningen som helhet till Rovaniemi. Ett lyckat genomförande av de föreslagna ändringarna med bibehållen servicenivå ökar temporärt personalbehovet hos fordonbeskattningen fram till slutet av 2015, som är den bortre gränsen för regionaliseringen.

3.3 Miljökonsekvenser

Propositionen bedöms ha positiva effekter på miljön.

Genom de föreslagna ändringarna försöker man påverka konsumenterna i deras beslut om köp av paketbilar så, att efterfrågan styrs till bilar som med tanke på transportbehovet är ändamålsenliga och vilkas koldioxidutsläpp är så låga som möjligt. Att fordonsskatten på paketbilar genom propositionen blir miljörelaterad effektiviserar miljöstyrningen av den på utsläpp baserade bilskatten som påförs i samband med bilanskaffningen. Bilskatten på paketbilar blev utsläppsbaserad fr.o.m. den 1 april 2009, varför effekterna än så länge inte kan presenteras tillförlitligt. Det är svårt att kvantitativt bedöma de direkta miljöeffekterna av de nu föreslagna ändringarna. När man för de båda skatternas vidkommande bedömer effekterna av styråtgärderna bör man beakta, att koldioxidutsläppen förutom av fordonens specifika utsläpp även påverkas av fordonens storlek, trafikprestationerna och körsätten. Därtill ska läggas att ändringar i de specifika utsläppen kan åstadkommas bara på längre sikt, eftersom det tar tid att förnya fordonbeståndet.

Effekterna av de olika på koldioxidutsläpp baserade skattemodellerna har undersökts med hjälp av en dansk beräkningsmodell som beskriver konsumenternas beteende vid val av nya bilar. Modellen avser personbilar, men resultaten kan trots det vara riktgivande

även för den skattstyrning som gäller paketbilar. Med tanke på effekterna av skattstyrningen är det av avgörande betydelse hur kraftigt skatten reagerar på relativt små ändringar i nivån för utsläppen av koldioxid. Ju större skillnaderna i skattebeloppen är desto bättre styrverkan har skatten. Den omständigheten är viktigare än frågan hur stora skillnaderna i beskattningen blir mellan utsläppsskalans yttersta värden. Detta talar för att den inledda och på en progressiv skatteta-bell baserade skattstyrningen utsträcks även till paketbilar. Vid behov kan skattemodellen relativt enkelt ändras i syfte att effektivisera styrningen.

Den föreslagna skatten baseras på fordonets specifika bränsleförbrukning och där beaktas inte antalet kilometer som körts med fordonet. Därmed kan det förmodas att förslaget inte direkt kommer att påverka de totala trafikprestationerna. När skatten enligt standarderna baseras på uppmätt specifik bränsleförbrukning bör det dessutom konstateras, att det kan finnas betydande divergenser mellan den specifika bränsleförbrukningen och de verkliga utsläppen av koldioxid från fordonet, beroende bl.a. på körsätt, hur fordonet lastats och dess servicehistorik. Andra medel, som t.ex. att främja s.k. ekokörning och påverka attityderna hos konsumenterna, kan vara effektivare sätt att minska på utsläppen av koldioxid än den nu föreslagna skattstyrningen. Företagens policy att genom sina kvalitetssystem gynna bilar med låg bränsleförbrukning samt att främja ekokörning torde för sin del stöda målsättningen att minska på de koldioxidutsläpp som emitteras av biltrafiken. Även de urvalskriterier som skapas för den offentliga upphandlingen är av betydelse när det gäller att sätta fokus på en miljövänligare bilism.

Den föreslagna och på fordonets totalmassa baserade skatten kommer i jämförelse med den fasta fordonsskatten att gynna småbilar. På grund av bilarnas förbättrade bränsleekonomi kommer skatten i praktiken även att gynna äldre bilar, för vilka den på fordonets vikt baserade skatten kan anses i viss mån för lindrig med hänsyn till den faktiska bränsleförbrukningen. Detta torde dock inte i någon nämnvärd grad styra efterfrågan till sådana äldre bilar. Efterhand som bilbeståndet för-

nyas är problemet även i övrigt av övergående karaktär.

3.4 Samhälleliga konsekvenser

Som en följd av de föreslagna ändringarna sjunker skatten på vissa paketbilar och stiger på vissa, beroende på de specifika utsläppen från bilen eller dess totalmassa. I de flesta fall stiger skatten på de paketbilar som redan är införda i registret.

Den på bilens totalmassa baserade skatten för den del av paketbilsbeståndet som togs i bruk före 2008 gynnar i viss mån småbilar, medan skatten på större och tyngre bilar stiger klart i jämförelse med dagens fasta fordonsskatt.

Det är omöjligt att bedöma hur de ändrade skatterna påverkar olika grupper av paketbilanvändare t.ex. på grundval av bilens användningsändamål, eftersom sådana faktorer inte framgår av de tillgängliga registeruppgifterna om fordonet. Merparten av paketbilarna används dock av företag eller enskilda näringsidkare som bedriver ekonomisk verksamhet. För ingendera gruppen av användare bedöms konsekvenserna vara oskäliga.

För husbilarnas vidkommande skärps den på bilens vikt baserade beskattningen i jämförelse med nuvarande fasta fordonsskatt. Effekten lindras dock av att husbilarna även i fortsättningen kommer att åtnjuta en bety-

dande skatteförmån i fråga om drivkraftsskatten, eftersom drivkraftsskatten alltså bestäms enligt skattegrunderna för paketbilar. Typiskt för husbilar är dessutom att de kan avställas från trafik för en del av året, varvid de är befriade från skatt.

Informationen till bilisterna om de föreslagna skatteändringarna föreslås ske samtidigt med informationen om revideringen av beskattningen av personbilar.

4 Beredningen av propositionen

Propositionen har beretts vid finansministeriet i samarbete med Fordonsförvaltningscentralen.

Propositionen har samband med programmet för statsminister Matti Vanhanens andra regering. Enligt regeringsprogrammet ska trafikbeskattningen utvecklas i syfte att minska på utsläppen, spara energi och förbättra energieffektiviteten. Propositionen överensstämmer även med den av regeringen i november 2008 antagna klimat- och energistrategin på lång sikt.

5 Samband med andra propositioner

Propositionen har samband med budgetpropositionen för 2010 och avses bli behandlad i samband med den.

DETALJMOTIVERING

1 Lagförslaget

10 §. Grundskatt. I paragrafens 1 mom. föreskrivs om vilka fordonskategorier som omfattas av grundskatten. Liksom idag påförs grundskatt för person- och paketbilar samt dessutom för specialbilar, vilkas största tillåtna totalmassa är 3 500 kilogram. Kategorin specialbilar, som ända sedan början av 1993 enligt fordonslagstiftningen inte längre har varit ett alternativ för nya bilar, behöver nämnas i lagen eftersom sådana tidigare i registret införda specialbilar finns kvar i registret under den nämnda kategorin.

Eftersom grunderna för grundskatten på person- och paketbilar förenhetligas, behöver

paragrafen inte längre innehålla en bestämmelse om att grundskatten för bil som är avsedd för två ändamål (kategori N₁) påförs enligt samma grunder som för personbil (kategori M₁). I fråga om drivkraftsskatten ingår en sådan bestämmelse fortsättningsvis i lagens 11 § 2 mom.

Grundskattens belopp framgår av de bifogade skattetabellerna sådana de lyder i lagen om ändring av fordonsskattelagen 1311/2007. Inga ändringar föreslås i skattetabellerna.

Enligt paragrafens 2 mom. ska den på koldioxidutsläpp baserade tabell 1 tillämpas på personbilar, som beroende på bilens totalmassa första gången har tagits i bruk efter in-

gången av 2001 eller 2002 och vilkas koldioxidutsläpp har mätts i enlighet med de krav som föreskrivs i gemenskapens lagstiftning vid tidpunkten för bilens första ibruktagande. Begränsningen är i linje med det som har antagits i lagen om ändring av fordonsskattelagen 1311/2007. Den på utsläpp baserade skatten tillämpas således tidigast på sådana personbilar för vilka det enligt direktiv 1999/100/EU finns uppgifter om koldioxidutsläpp fastställda i samband med bilens typgodkännande. Utsläppsmätningar som till äventyrs har gjorts innan direktiv 1999/100/EU trädde i kraft är inte jämförbara med de mätningar som har gjorts efter att direktivet trädde i kraft och kan därför inte utgöra skattegrund.

Dessutom föreskrivs att tabell 1 ska tillämpas på paketbilar som tagits i bruk första gången vid ingången av 2008 eller därefter och vilkas utsläpp har mätts i enlighet med de krav som föreskrivs i gemenskapens lagstiftning.

Mätningen av koldioxidutsläpp för bilar avsedda för två ändamål, vilka räknas till kategorin paketbilar, har i enlighet med utsläppsdirektivet som regel inletts redan vid ingången av 2006. Det innebär att tabell 1 ska tillämpas på bilar avsedda för två ändamål som har tagits i bruk första gången efter nämnda tidpunkt och vilkas utsläpp har mätts i enlighet med de krav som föreskrivs i gemenskapens lagstiftning.

Den på fordonets totalmassa baserade tabell 2 tillämpas på andra än i 2 mom. nämnda bilar. Vid sidan av att tabell 2 tillämpas på äldre personbilar tillämpas den även på husbilar under kategorin personbilar, eftersom de är framställda genom s.k. tvåstegsförfarande och hittills i allmänhet inte är föremål för utsläppsmätningar. Den på totalmassan baserade tabellen kommer tillsvärdare att tillämpas på merparten av alla paketbilar och bilar avsedda för två ändamål, eftersom de endast en kortare tid har varit föremål för utsläppsmätningar. I praktiken kommer den på totalmassan baserade tabellen även att tillämpas på bilar som är införda i registret som specialbilar, eftersom de med hänsyn till sin ålder inte har varit föremål för utsläppsmätningar.

Även om registret innehåller uppgifter om utsläppen från bilar som är äldre än de som avses i 2 mom. kan uppgifterna inte användas som skattegrund, utan nämnda bilar beskattas enligt skattetabell 2.

Tabell 2 tillämpas även i sådana fall då registret inte tillhandahåller anteckningar om bilens koldioxidutsläpp fastställt i samband med bilens typgodkännande. Om det är fråga om en bil som har varit föremål för utsläppsmätningar, men där uppgifter saknas på grund av felaktig anmälan av importören, kan en uppgift som fallit bort vid typgodkännandet ändå beaktas i samband med beskattningen. Den skattskyldige bör då ansöka om rättelse av uppgiften på besiktningsstället och uppgiften kan där tillfogas registret på grundval av fordonstillverkarens intyg om överensstämmelse med kravspecifikationerna.

Om ett fordon inte är typgodkänt inom EU eller om fordonet saknar relevanta uppgifter om utsläpp av annan orsak än felaktig anmälan, ska bilen beskattas på basis av sin massa enligt skattetabell 2. Den skattskyldige har inte ens på egen begäran möjlighet att åberopa en utredning som han eller hon låtit göra om fordonets specifika utsläpp.

Genom att de föreslagna begränsningarna inom respektive fordonskategori har betydelse för om skatten ska påföras på basis av koldioxidutsläpp eller totalmassa, kan det dyka upp fall där någon i syfte att nå en skatteförmån t.ex. bygger om en paketbil till personbil eller vice versa. Av administrativa skäl sker beskattningen dock alltid enligt skattegrunderna för den fordonskategori dit fordonet enligt registret hör. Benägenheten att bygga om fordon skulle dock minska avsevärt om samma skattetabell tillämpades på samtliga skattepliktiga fordonskategorier.

Om man ändrar bilens effekt eller utrustning ändras även utsläppen från bilen. Ändrad effekt påverkar inte omedelbart fordonets bränsleförbrukning, men ofta kan gränserna för fordonets avgasutsläpp överskridas. Trimning av fordon leder nödvändigtvis inte enbart till högre effekt, utan fordonets övriga egenskaper kan också ändras. Om ett fordons egenskaper ändrats efter att fordonet blivit typgodkänt behöver detta inte påverka de uppgifter om koldioxidutsläpp

som används som skattegrund för fordonet, utan beskattningen verkställs med de ursprungliga utsläppsuppgifterna som grund.

2 Ikraftträdande

Skattemodellen föreslås bli införd som snart som möjligt. Skattens införande förutsätter att Fordonsförvaltningscentralens datasystem revideras. Tidtabellen för ändringarna preciseras senare. Eftersom fordonsskatten betalas per dag och uppbärs för en löpande 12 månaders skatteperiod genom på förhand utsända debetsedlar, kommer inkörningen av de nya skattegrunderna att kräva ytterligare en 12 månader lång övergångspe-

riod, för att de nya skattegrunderna oberoende av skatteperiod ska kunna sättas i kraft vid samma tidpunkt för samtliga skattskyldiga. Detta motiveras av att alla skattskyldiga bör behandlas på ett enhetligt sätt. Eftersom man i dagens läge inte kan avgöra när exakt lagen träder i kraft, föreslås att lagen sätt i kraft vid en tidpunkt som senare fastställs genom förordning. Målet är dock att lagen ska träda i kraft i mars 2010. Den första dagen som skatten uppbärs för enligt de nya skattegrunderna infaller således i mars 2011.

Med stöd av vad som anförts ovan föreläggs Riksdagen följande lagförslag:

Lag

om ändring av 10 § i lagen om ändring av fordonsskattelagen

I enlighet med riksdagens beslut
ändras i lagen av den 31 december 2007 om ändring av fordonsskattelagen 10 § som följer:

10 §

Grundskatt

Grundskatt påförs för person- och paketbilar (kategorierna M₁, N₁, M₁G och N₁G) samt för specialbilar vilkas största tillåtna totalmassa är högst 3 500 kilogram. Grundskattens belopp per dag bestäms enligt de bifogade skattetabellerna.

Tabell 1 tillämpas på bilar vilkas koldioxidutsläpp vid blandad körning har fastställts i enlighet med de krav som föreskrivs i gemenskapens lagstiftning vid tidpunkten för bilens första ibruktagande när det är fråga om

1) personbilar vars totalmassa är högst 2 500 kilogram och som har tagits i bruk första gången den 1 januari 2001 eller däref-

ter eller personbilar vars totalmassa är över 2 500 kilogram och som har tagits i bruk första gången den 1 januari 2002 eller därefter,

2) bilar avsedda för två ändamål som har tagits i bruk första gången den 1 januari 2006 eller därefter, eller

3) paketbilar som har tagits i bruk första gången den 1 januari 2008 eller därefter.

Tabell 2 tillämpas på övriga bilar. Tabell 2 tillämpas även om fordonstrafikregistret inte innehåller sådana uppgifter om bilens koldioxidutsläpp som uppfyller förutsättningarna enligt 2 mom.

Denna lag träder i kraft vid en tidpunkt som bestäms genom förordning av statsrådet.

Helsingfors den 15 september 2009

Republikens President

TARJA HALONEN

Finansminister *Jyrki Katainen*

Bilaga
Parallelltext

Lag

om ändring av 10 § i lagen om ändring av fordonsskattelagen

I enlighet med riksdagens beslut

ändras i lagen av den 31 december 2007 om ändring av fordonsskattelagen 10 § som följer:

Gällande lydelse

Föreslagen lydelse

10 §

10 §

Grundskatt

Grundskatt

Grundskatt påförs för person- och paketbilar (kategorierna M_1 , N_1 , M_1G och N_1G) samt för specialbilar vilkas största tillåtna totalmassa är högst 3 500 kilogram. För en i 11 § 2 mom. avsedd bil som är avsedd för två ändamål (kategori N_1) påförs grundskatt enligt samma grunder som för personbil (kategori M_1).

Grundskattens belopp per dag för personbilar (kategori M_1 och M_1G) samt för en i 11 § 2 mom. avsedd bil som är avsedd för två ändamål (kategori N_1 och N_1G) bestäms enligt de bifogade skatttabellerna. Tabell 1 tillämpas på bilar vilkas koldioxidutsläpp vid blandad körning har fastställts i enlighet med de krav som föreskrivs i gemenskapens lagstiftning vid tidpunkten för bilens första ibrukttagande när det är fråga om personbilar vars totalmassa är högst 2 500 kilogram som har tagits i bruk första gången den 1 januari 2001 eller därefter, personbilar vars totalmassa är över 2 500 kilogram som har tagits i bruk första gången den 1 januari 2002 eller därefter eller bilar avsedda för två ändamål som har tagits i bruk första gången den 1 januari 2006 eller därefter. Tabell 2 tillämpas på övriga bilar. Tabell 2 tillämpas även då fordonstrafikregistret inte innehåller sådana uppgifter om bilens koldioxidutsläpp som uppfyller ovan nämnda förutsättningar.

Grundskatten för paketbilar (kategori N_1 och N_1G), husbilar och specialbilar är 35 cent per dag.

Grundskatt påförs för person- och paketbilar (kategorierna M_1 , N_1 , M_1G och N_1G) samt för specialbilar vilkas största tillåtna totalmassa är högst 3 500 kilogram. *Grundskattens belopp per dag bestäms enligt de bifogade skatttabellerna.*

Tabell 1 tillämpas på bilar vilkas koldioxidutsläpp vid blandad körning har fastställts i enlighet med de krav som föreskrivs i gemenskapens lagstiftning vid tidpunkten för bilens första ibrukttagande när det är fråga om

1) personbilar vars totalmassa är högst 2 500 kilogram och som har tagits i bruk första gången den 1 januari 2001 eller därefter eller personbilar vars totalmassa är över 2 500 kilogram och som har tagits i bruk första gången den 1 januari 2002 eller därefter,

2) bilar avsedda för två ändamål som har tagits i bruk första gången den 1 januari 2006 eller därefter, eller

3) paketbilar som har tagits i bruk första gången den 1 januari 2008 eller därefter.

Tabell 2 tillämpas på övriga bilar. Tabell 2 tillämpas även om fordonstrafikregistret inte innehåller sådana uppgifter om bilens koldioxidutsläpp som uppfyller förutsättningarna enligt 2 mom.

Denna lag träder i kraft vid en tidpunkt som bestäms genom förordning av statsrådet.
