

RP 144/2024 rd

Regeringens proposition till riksdagen med förslag till lag om ändring av 11 § i fordonsskattelagen

PROPOSITIONENS HUVUDSAKLIGA INNEHÅLL

I denna proposition föreslås det att fordonsskattelagen ändras så att fordonsskattens drivkraftsskatt som tas ut för husbilar i fortsättningen bestäms på motsvarande sätt som drivkraftsskatten för andra personbilar i kategori M1. I motsats till för andra personbilar föreslås det emellertid att när drivkraftsskatten för husbilar bestäms, ska fordonets totalmassa som beaktas begränsas till 7 500 kilogram.

Drivkraftsskatten för en genomsnittlig dieseldriven husbil med en totalmassa på cirka 3 500 kilogram höjs i enlighet med förslaget med cirka 590 euro per år, om husbilen används i trafik året om. Om husbilen används i trafik den uppskattade genomsnittliga tiden, det vill säga cirka 190 dagar, blir höjningen i genomsnitt cirka 310 euro per år. Drivkraftsskatten för en genomsnittlig husbil blir efter höjningen cirka 700 euro per år, om husbilen används i trafik året om. Om husbilen används i trafik den genomsnittliga tiden, blir drivkraftsskatten cirka 370 euro per år. Drivkraftsskatten för en dieseldriven husbil blir högst cirka 1 500 euro per år, om husbilen används i trafik året om. Om en dieseldriven husbil används i trafik den genomsnittliga tiden, blir drivkraftsskatten högst cirka 800 euro per år.

Den föreslagna ändringen ökar skatteintäkterna av fordonsskatten med cirka 10,5 miljoner euro per år. Skatteintäkterna kommer uppskattningsvis att öka med cirka 3 miljoner euro 2025 tack vare skatt för 2026 som debiteras i förväg.

Propositionen hänför sig till budgetpropositionen för 2025 och avses bli behandlad i samband med den.

Den föreslagna lagen avses träda i kraft den 1 januari 2025. Den höjda drivkraftsskatten tillämpas dock först i fråga om skatt som tas ut den 1 januari 2026 och senare.

INNEHÅLL

PROPOSITIONENS HUVUDSAKLIGA INNEHÅLL	1
MOTIVERING	3
1 Bakgrund och beredning	3
2 Nuläge och bedömning av nuläget	3
2.1 Fordonsskatten	3
2.2 Fordonslagstiftningen	5
2.3 Bilskattefriheten för husbilar	7
2.4 Husbilsbeståndet, husbilsbranschen och skatteintäkterna	8
2.5 Bedömning av nuläget	9
3 Målsättning	11
4 Förslagen och deras konsekvenser	12
4.1 Förslagen	12
4.2 De huvudsakliga konsekvenserna	12
5 Alternativa handlingsvägar	15
5.1 Handlingsalternativen och deras konsekvenser	15
5.2 Lagstiftning i utlandet	19
6 Remissvar	21
7 Specialmotivering	22
8 Ikraftträdande	22
9 Förhållande till andra propositioner	22
9.1 Samband med andra propositioner	22
9.2 Förhållande till budgetpropositionen	23
LAGFÖRSLAG	24
Lag om ändring av 11 § i fordonsskattelagen	24
BILAGA	25
PARALLELLTEXT	25
Lag om ändring av 11 § i fordonsskattelagen	25

MOTIVERING

1 Bakgrund och beredning

Vid statsminister Petteri Orpos regerings överläggningar om planen för de offentliga finanserna för 2025–2028 kom man överens om åtgärder för att förbättra hållbarheten i de offentliga finanserna och skapa förutsättningar för att bromsa skuldsättningen ([Finansministeriets publikationer 2024:30](#)). Planen för de offentliga finanserna behandlades vid statsrådets allmänna sammanträde den 25 april 2024.

Som en del av de överenskomna åtgärderna beslutade regeringen att gradvis slopa bilskattestödet för husbilar under en övergångsperiod på 15 år. En statisk ökning av skatteintäkterna med 15 miljoner euro på 2028 års nivå ställdes upp som mål för ändringen. Den sammantagna statistiska effekten av åtgärden för åren 2025–2028 dimensionerades i planen om de offentliga finanserna till sammanlagt 38 miljoner euro.

Vid beredningen bedömde man att det uppställda skatteintäktsmålet säkrare kan uppnås genom att man höjer fordonsskatten för husbilar än genom att man slopar bilskattefriheten för husbilar, eftersom det är sannolikt att en höjning av fordonsskatten för husbilar får färre negativa beteendeeffekter som minskar skatteintäkterna än ett slopande av bilskattestödet för husbilar. I samband med behandlingen av statens budgetproposition för 2025 beslutade regeringen därför att höja fordonsskattens drivkraftsskatt för husbilar i stället för att slopa bilskattestödet för husbilar.

Ärendet har beretts vid finansministeriet.

Propositionen var ute på remiss i tjänsten utlåtande.fi mellan den 26 augusti och den 6 september 2024. På grund av propositionens brådsakande natur har det varit nödvändigt att avvika från anvisningarna om hörande vid lagberedning i fråga om remisstidens längd.

Begäran om utlåtande, ett sammandrag av remissyttrandena och yttrandena från organisationerna finns tillgängliga i den offentliga tjänsten på adressen <https://valtioneuvosto.fi/sv/projekt> med projektkoden VM106:00/2024.

2 Nuläge och bedömning av nuläget

2.1 Fordonsskatten

I fordonsskattelagen (1281/2003) finns bestämmelser om fordonsskatt. Fordonsskatten består av en grundskatt och en drivkraftsskatt, som tas ut för andra fordon än bensindrivna bilar. Fordonsskatt tas ut för de fordon i kategorierna M och N som i Finland är införda eller borde ha varit införda i trafik- och transportregistret eller i motsvarande register som avses i lagstiftningen för landskapet Åland, nedan *register*. Fordonsskatt tas också ut för ett fordon som antecknats som avställt, om fordonet används i trafik.

Grundskatten är en skatt som av statsfinansiella orsaker tas ut för person- och paketbilar som omfattas av fordonsskattelagen (kategorierna M1, N1, M1G och N1G) och för specialbilar vilkas största tillåtna totalmassa är högst 3 500 kilogram. Grundskatten har också en styrande effekt som baserar sig på koldioxidutsläppen från fordon. Grundskatten bestäms i första hand på basis av det specifika koldioxidutsläpp som uppmätts på det sätt som anges i EU-lagstiftningen och som fordonstillverkaren har angett. Den grundskatt som bestäms på basis av fordonets koldioxidutsläpp infördes 2010 för person- och paketbilar.

År 2018 anpassades skattenivåerna av fordonsskattens grundskatt till den i EU-lagstiftningen avsedda nya globalt harmoniserade provcykeln för lätta fordon, dvs. Worldwide Light Vehicles Test Procedure, nedan *WLTP*, som ersatte den europeiska körcykel som gällde tidigare, dvs. New European Driving Cycle, nedan *NEDC*. Genom en lag om ändring av fordonsskattelagen (571/2018) togs i bilagan till lagen in en ny skattetabell, som från och med den 1 januari 2020 har tillämpats vid beskattningen av fordon vars utsläpp uppmätts enligt den nya metoden. Efter ändringen finns det i bilagan till fordonsskattelagen två på fordonets koldioxidutsläpp baserade skattetabeller som gäller grundskatteandelen av fordonsskatten och som tillämpas på fordon som används i trafik på basis av huruvida fordonens koldioxidutsläpp har uppmätts enligt WLTP-metoden eller enligt någon annan mätmetod som avses i EU-lagstiftningen.

Grundskattebeloppet har i skattetabellerna fastställts för varje gram koldioxid så att skatten stiger när utsläppen ökar. Som mest är grundskattebeloppet 654,44 euro per år när utsläppen från bilen är 400 gram eller mer per kilometer. För en bil som använder enbart el eller väte som drivkraft, dvs. en bil som har ett koldioxidutsläpp på 0 gram, är grundskatten 53,29 euro per år. Om en sådan bil har tagits i bruk första gången den 1 oktober 2021 eller därefter, höjs grundskatten ändå med 64,97 euro per år, vilket gör att grundskattebeloppet blir 118,26 euro per år. Höjningen infördes samtidigt som bilskatten för renodlade elbilar slopades.

Som en del av de åtgärder som regeringen kom överens om vid sina överläggningar om planen för de offentliga finanserna 2025–2028 beslutade man att höja fordonsskatten för renodlade elbilar och laddhybrider. Utkastet till regeringspropositionen om detta var på remiss från den 26 juni till den 15 augusti 2024, och beredningsunderlaget finns tillgängligt i den offentliga tjänsten på adressen <https://valtioneuvosto.fi/sv/projekt> med projektnumret VM105:00/2024. Den föreslagna höjningen är cirka 35 miljoner euro på 2026 års nivå och den gäller i huvudsak grundskatten och drivkraftsskatten för elbilar och laddhybrider.

Om utsläppsdata inte finns att tillgå bestäms grundskatten på basis av fordonets totalmassa. Skatten är 222,65 euro per år vid tabellens nedre gräns, dvs. när fordonets totalmassa är högst 1 300 kilogram, och 632,18 euro per år vid tabellens övre gräns, dvs. när totalmassan är 3 401 kilogram eller mera. Enligt regeringsprogrammet för statsminister Petteri Orpos regering har man beslutat att lindra nivån på fordonsskattens grundskatt med sammanlagt 50 miljoner euro. Det föreskrivs om lindringen i den lag om ändring av bilagan till fordonsskattelagen (1223/2023) som trädde i kraft den 1 januari 2024. Eftersom fordonsskatten tas ut i förväg för en skatteperiod på tolv månader, tillämpas dock den sänkta skattegrunden för fordonsskatten först i fråga om den skatt som tas ut den 1 januari 2025 och senare. Fordonsskattens viktbaserade grundskatt enligt de nya skattegrunderna är 170,82 euro per år vid skattetabellens nedre gräns och 580,35 euro per år vid tabellens övre gräns.

Drivkraftsskattens andel av fordonsskatten tas ut för person-, paket- och lastbilar som drivs med annat bränsle än motorbensin. Utöver att drivkraftsskatten har ett statsfinansiellt syfte så jämnar den ut de kostnader som beror på att drivkraft beskattas på olika sätt utifrån en genomsnittlig årlig körsträcka. Nivåerna på drivkraftsskatten på personbilar är kopplade till skattenivåerna på trafikbränslen.

Drivkraftsskatten bestäms utifrån fordonets högsta tillåtna totalmassa. För dieseldrivna personbilar är drivkraftsskatten 5,5 cent för varje påbörjat hundratal kilogram totalmassa per dag. Skatten är 1,5 cent om fordonets drivkraft är el. För bensindrivna laddhybrider är skatten 0,5 cent och för dieseldrivna laddhybrider 4,9 cent. Drivkraftsskatten för bensindrivna laddhybrider bestäms inte för den andel av drivmedlen som utgörs av bensin. För gasdrivna bilar som använder metan som drivmedel är drivkraftsskatten 3,1 cent.

Drivkraftsskatten på paketbilar och lastbilar har inte samma utjämnande inverkan på bränslebeskattningen som drivkraftsskatten på personbilar. Drivkraftsskatten på paketbilar är 0,9 cent för varje påbörjat hundratal kilogram totalmassa. Genom drivkraftsskatten på lastbilar (kategorierna N2 och N3) genomförs den årliga skatt på tunga fordon som förutsätts i EU-lagstiftningen. När drivkraftsskatten på lastbilar bestäms beaktas utöver totalmassan och dessutom axlarnas antal om fordonet används för att dra en släpvagn.

Drivkraftsskatten per dag för andra än bensindrivna husbilar är densamma som för andra än bensindrivna paketbilar, dvs. 0,9 cent för varje påbörjat hundratal kilogram totalmassa.

Fordonsskatten är en skatt som tas ut per dag, och den tas ut i förväg för en skatteperiod på tolv månader utifrån de uppgifter om fordonet som finns i registret. Skatt tas inte ut för de dagar för vilka fordonet har anmälts som avställt. Den som i registret har antecknats som fordonets ägare eller innehavare är skyldig att betala fordonsskatt för tiden som registrerad ägare eller innehavare. Skattemyndighet är Transport- och kommunikationsverket, nedan *Traficom*. Skattemyndighet i landskapet Åland är Statens ämbetsverk på Åland.

Fordonsbeskattningen har inte harmoniserats i EU-lagstiftningen med undantag för den årliga fordonsskatt som tas ut för tunga fordon. Utöver harmoniserade skatter kan medlemsstaterna nationellt ta ut detta slag av skatter på fordon, förutsatt att bestämmelserna i fördraget om Europeiska unionens funktionssätt (FEUF) beaktas i beskattningen. Principen om icke-diskriminering och bestämmelserna om statliga stöd i FEUF utgör de viktigaste begränsningarna för den nationella fordonsbeskattningen.

2.2 Fordonslagstiftningen

Fordonslagstiftningen innehåller bestämmelser om bland annat klassificering, tekniska krav, godkännande, registrering och besiktning av fordon. Fordonslagstiftningen är i betydande utsträckning harmoniserad inom EU. Den mest centrala nationella fordonslagstiftningen utgörs av fordonslagen (82/2021) och de författningar på lägre nivå som preciserar den.

Klassificeringen av fordon

Bestämmelser om klassificeringen av bilar (kategori M och N) finns i Europaparlamentets och rådets förordning (EU) 2018/858 om godkännande av och marknadskontroll över motorfordon och släpfordon till dessa fordon samt av system, komponenter och separata tekniska enheter som är avsedda för sådana fordon, om ändring av förordningarna (EG) nr 715/2007 och (EG) nr 595/2009 samt om upphävande av direktiv 2007/46/EG, nedan *ramförordningen om bilar och släpfordon till dem*.

Enligt ramförordningen om bilar och släpfordon till dem är fordon i kategori M, dvs. personbilar (kategori M1), små bussar (kategori M2) och stora bussar (kategori M3), konstruerade och tillverkade främst för befördan av passagerare och deras bagage. Fordon i kategori M delas in i underkategorier enligt antalet sittplatser och totalmassan. Fordon i kategori N, dvs. paketbilar (kategori N1), lätta lastbilar (kategori N2) och tunga lastbilar (kategori N3) är konstruerade och tillverkade främst för godstransport. Fordon i kategori N delas in i underkategorier enligt totalmassan. Enligt klassificeringsreglerna är en husbil ett fordon i kategori M som är avsett för särskilda ändamål (specialfordonskategori SA), där det i boendetrymmet åtminstone finns ordentligt fastsatta sittplatser, sovplatser, även sådana som görs om från sittplatser, bord, som dock får vara konstruerat så att det enkelt kan flyttas, matlagingsmöjligheter och förvaringsmöjligheter.

Klassificeringen i fordonskategorier enligt klassificeringsreglerna i fordonslagstiftningen innefattar inte någon ändamålsenlighetsprövning. Ett fordon som uppfyller de föreskrivna och bestämda kraven för fordonskategorin anses således tillhöra fordonskategorin.

Godkännandeförfarande för att påvisa överensstämmelse med de tekniska kraven

Uppfyllandet av de tekniska kraven för fordon säkerställs genom ett godkännandeförfarande. Bestämmelser godkännandeförfarandet för bilar finns i ramförordningen om bilar och släpfordon till dem. Godkännandemyndighet i Finland är Traficom.

Typgodkännande är avsett för påvisande av överensstämmelse med kraven för fordon som tillverkas i serier, och endast tillverkaren av produkten eller tillverkarens representant kan ansöka om det. För bilar beviljas EU-typgodkännande med stöd av ramförordningen om bilar och släpfordon till dem. EU-typgodkännandet gäller i alla medlemsstater.

Man kan inte ansöka om typgodkännande för ett enskilt fordon, utan på dem tillämpas ett förfarande för enskilt godkännande. Genom ett enskilt godkännande intygar godkännandemyndigheten att ett enskilt nytt fordon uppfyller kraven. Enskilt godkännande kommer i allmänhet i fråga i fall där fordonet inte har typgodkänts eller där det efter typgodkännandet har ändrats före den första registreringen. Fordonets ägare eller tillverkare eller tillverkarens representant eller importör kan ansöka om enskilt godkännande. Enskilt godkännande delas in i nationellt enskilt godkännande och enskilt EU-fordonsgodkännande. För ett fordon som ska registreras i Finland görs oftast ett nationellt enskilt godkännande, som är ett lättare godkännandeförfarande än förfarandet för det enskilda EU-fordonsgodkännandet. Det nationella enskilda godkännandet är i kraft i Finland, men kan även erkännas i andra länder om godkännandet överensstämmer med kraven i landet i fråga. Enskilt EU-fordonsgodkännande gäller i alla medlemsstater.

Genom ett intyg över överensstämmelse som ges fordonet bestyrker tillverkaren att fordonets tekniska egenskaper uppfyller de krav som gäller säkerhet och miljö.

Registrering och besiktning

Bestämmelser om registrering och besiktning finns i fordonslagen. Ett fordons ägare eller en innehavare som i ägarens ställe har anmälts till registret samt ett fordons förare är ansvariga för att fordonet har registrerats och besiktats på behörigt sätt.

En bil som används i trafik ska i regel registreras. Med första registrering avses då uppgifter om fordonet första gången antecknas i registret i Finland. Med ändringsregistrering avses anteckning i registret om förändringar i fråga om fordonets uppgifter. Också avställning och påställning meddelas genom ändringsregistreringsanmälan.

Innan den första registreringen ska bilen ha godkänts i registreringsbesiktningen, om den inte med stöd av fordonslagen är befriad från registreringsbesiktning. Enligt bestämmelserna behöver en förhandsanmäld bil som har typgodkänts som färdigbyggt eller etappvis färdigbyggt fordon eller en bil som har beviljats enskilt godkännande i Finland och som första gången ska tas i bruk inte visas upp för registreringsbesiktning, om godkännandet är i kraft vid tidpunkten för den första registreringen och fordonet inte har ändrats till de delar som behövs vid godkännandet.

Innan bilen används i trafik ska den godkännas i ändringsbesiktningen bland annat om dess klassificeringsuppgifter inte längre stämmer på grund av ändringen eller om förutsättningar för de skatter eller avgifter som gäller fordonet ändras i och med ändringen. Bilen godkänns i ändringsbesiktningen om ändringarna har utförts på behörigt sätt och om den uppfyller kraven i fråga om ändringarna.

För kontroll av fordonets trafikduglighet ska det föras till periodisk besiktning med föreskrivna intervaller. Besiktningensintervall varierar beroende på fordonskategori och fordonets ålder. Besiktningensförrättaren är skyldig att anmäla till skattemyndigheten om det i registret eller i användning upptäcks ett fordon för vilket skatt uppenbarligen inte har betalats eller som i fråga om konstruktion, användningssyfte eller äganderätt har ändrats så att skatt eventuellt ska betalas för fordonet.

Fordons utsläppsdata

Utsläppsdata som ska antecknas i registeruppgifterna är koldioxidutsläppsvärdet, som framgår av fordonets intyg över överensstämmelse. Utsläppsvärdet bestäms på det sätt som förutsätts i EU:s typgodkännandebestämmelser och det återspeglar fordonets specifika koldioxidutsläpp, dvs. det koldioxidutsläpp som motsvarar fordonets kombinerade bränsleförbrukning vid stads- och landsvägskörning. Utsläppsmätningar för typgodkännande utförs i godkända oberoende forskningslaboratorier. Tillverkaren fastställer utsläppsvärdet för ett enskilt fordon när det tillverkats och anmäler utsläppsvärdet genom intyget över överensstämmelse.

Enligt EU-lagstiftningen är WLTP den primära mätmetoden för det specifika koldioxidutsläppet, som det föreskriv om i kommissionens förordning (EU) 2017/1151¹ och i bilaga XXI till förordningen. WLTP ersatte stegvis under åren 2017–2019 NEDC, som tidigare var i bruk länge. WLTP har tillämpats på typgodkännandet av nya fordon i kategori M1 sedan den 1 september 2017 och på nya fordon i kategori M1 sedan den 1 september 2018.

WLTP beskriver bättre de faktiska koldioxidutsläppen och bränsleförbrukningen för ett fordon i trafik än den tidigare använda NEDC. Körcykeln i WLTP baserar sig på data som samlats in på olika håll i världen och som beskriver fordonens egenskaper, körningen och användningen av fordonen på ett mera sanningsenligt sätt än NEDC, som grundade sig på en utsläppsanalys enligt ett teoretiskt körsätt. Också provningsförhållandena regleras mer detaljerat och är mer omfattande i WLTP än i NEDC. En betydande skillnad mellan WLTP och NEDC är dessutom att man i WLTP beaktar extra utrustning, om den påverkar fordonets massa, aerodynamik eller rullmotstånd. Ett utsläppsvärde enligt WLTP som anmäls genom intyget över överensstämmelse beskriver således det specifika koldioxidutsläppet från ett typgodkänt fordon, där fordonets utrustning har beaktats vid fastställandet av utsläppet.

¹ Kommissionens förordning (EU) 2017/1151 av den 1 juni 2017 om komplettering av Europaparlamentets och rådets förordning (EG) nr 715/2007 om typgodkännande av motorfordon med avseende på utsläpp från lätta personbilar och lätta nyttofordon (Euro 5 och Euro 6) och om tillgång till information om reparation och underhåll av fordon samt om ändring av Europaparlamentets och rådets direktiv 2007/46/EG, kommissionens förordningar (EG) nr 692/2008 och (EU) nr 1230/2012 och om upphävande av kommissionens förordning (EG) nr 692/2008

2.3 Bilskattefriheten för husbilar

Enligt bilskattelagen (777/2020) tar man i samband med den första registreringen av fordonet ut bilskatt av engångsnatur för personbilar, paketbilar, små bussar, motorcyklar samt motoriserade trehjulingar och tunga fyrhjulingar.

För nya person- och paketbilar tar man som bilskatt ut ett procenttal av fordonets beskattningsvärde enligt skattetabellen i bilagan till bilskattelagen, som beskriver det allmänna skattepliktiga detaljhandelspriset. Skattesatsen för person- och paketbilar baserar sig på fordonets specifika koldioxidutsläpp. Om utsläppsdata inte finns att tillgå bestäms bilskattesatsen på basis av fordonets totalmassa och drivkraft. Bilskatten för person- och paketbilar omfattar därmed utöver ett statsfinansiellt mål även målet att styra användarna till att skaffa utsläppssnålare fordon. För en paketbil för varutransport som uppfyller de förutsättningar som avses i bilskattelagen tas det ut sänkt bilskatt.

Med avvikelse från andra personbilar är sådana husbilar som, utöver fordonslagstiftningens förutsättningar för klassificering som husbil, uppfyller även bilskattelagens förutsättningar för skattefrihet för husbilar befriade från bilskatt. I praktiken är husbilar som är befriade från bilskatt personbilar i kategori M1 som är utrustade för resor.

Utöver husbilar är räddningsbilar, ambulanser, veterinärbilar och likbilar fria från bilskatt. Bilskatt tas inte heller ut för lastbilar.

2.4 Husbilsbeståndet, husbilsbranschen och skatteintäkterna

Husbilsbeståndet

Under 2023 fanns det sammanlagt cirka 56 000 husbilar som användes i trafik. Användningen av husbilar i trafik fördelade sig så att i slutet av juni 2023 användes cirka 46 000 husbilar i trafik och i slutet av december 2023 cirka 22 000 husbilar. Användningen av husbilar i trafik varierar troligen avsevärt mellan husbilar, men utifrån statistik över debiteringen av fordonsskatten kan man grovt uppskatta att den genomsnittliga användningen i trafik är cirka 190 dagar per år, dvs. strax över hälften av året. Det är dock möjligt att det är frågan om en överskattning, eftersom debiteringen av fordonsskatten kan ske flera gånger under kalenderåret för ett och samma fordon.

År 2023 registrerades 1 345 nya husbilar. Utifrån bilskattedeklarationerna kan man bedöma att priset på en ny husbil år 2023 var i genomsnitt cirka 100 000 euro. Dessutom importerades cirka 500 begagnade husbilar till Finland 2023. Deras genomsnittspris var uppskattningsvis cirka 50 000 euro och medianåldern cirka sex år. Av de importerade begagnade husbilarna var ungefär en tredjedel importerade av privatpersoner.

Antalet årliga första registreringar för såväl nya som begagnade husbilar har varierat något. Förhållandet mellan nya och begagnade husbilar har dock varit rätt stabilt, så den största delen av de husbilar som registreras för första gången är nya husbilar som köps i Finland. Utöver fabrikstillverkade husbilar omfattar fordon som betraktas som husbilar i kategori M1 och som registreras som sådana även fordon som man i efterhand bygger på chassit för en paketbil, lastbil eller buss. Det finns ingen statistik över hur stor andel av hela husbilsbeståndet som utgörs av fordon som i efterhand byggts om till husbilar.

Det finns inte lika tillförlitlig information om husbilars koldioxidutsläpp som om andra personbilars koldioxidutsläpp. Koldioxidutsläppsvärdena per kilometer enligt WLTP för nya husbilar varierar huvudsakligen mellan 230 och 350 gram, och medelvärdet är cirka 280 gram per kilometer. Husbilarnas utsläppsvärden som har antecknats i registret kan dock sannolikt inte jämföras sinsemellan, eftersom husbilens utrustning för en del av husbilarna inte beaktas. Den äldre metoden NEDC beaktar inte hur fordonets utrustning påverkar bränsleförbrukningen och utsläppen på samma sätt som den nyare metoden WLTP, och skattetabellerna har också anpassats till WLTP på ett rätt grovhugget sätt, baserat främst på vanliga personbilar. Det utsläppsvärde enligt WLTP som antecknats i registret ger heller inte nödvändigtvis en enhetlig bild av utsläppsnivån för hela det husbilsbestånd vars utsläpp har mätts enligt denna metod, eftersom utsläppsvärdet enligt registret för en husbil som utrustats som husbil i efterhand i många fall kan vara utsläppsvärdet för fordonets ram utan utrustning.

Med några enstaka undantag är husbilar dieseldrivna. En stor del av husbilarna har en totalmassa på cirka 3 500 kilogram. Ungefär en femtedel av husbilarna är lättare. De husbilar som har en totalmassa på över 5 000 kilogram är cirka 1 100 till antalet, vilket utgör ungefär två procent av husbilsbeståndet. De husbilar som har en totalmassa på över 7 500 kilogram är cirka 600 till antalet, vilket utgör ungefär en procent av husbilsbeståndet. En liten del av husbilarna är avsevärt tyngre än genomsnittet. Till exempel finns det cirka 400 husbilar som har en totalmassa på mellan 15 000 och 28 000 kilogram. Så här tunga husbilar har en totalmassa jämförbar med tunga bussar och lastbilar. En del husbilar är välutrustade och lämpar sig för långvarigt boende. Fordon som är planerade att användas som husbil är ofta också dyra. En del av husbilarna är ändå väldigt gamla och har lågt marknadsvärde. I synnerhet fordon som i efterhand byggts om till husbil i kategori M1 kan vara väldigt spartanskt utrustade och snarast lämpa sig för sporadisk övernattnings. Husbilsbeståndets medianålder är cirka 14 år.

Husbilsbranschen

I Finland finns det cirka 60 företag som bedriver försäljning eller service av husbilar eller som säljer utrustning för husbilar. Dessa företag sysselsätter sammanlagt cirka 550 personer.

Skatteintäkterna

Fordonsskattens grundskatt för en husbil uppgår i genomsnitt till cirka 1,45 euro per dag, vilket innebär cirka 280 euro per år när husbilen används i trafik cirka 190 dagar, som uppskattas vara den genomsnittliga tiden. Grundskatten uppgår till cirka 530 euro per år om husbilen används i trafik hela året. Husbilens genomsnittliga drivkraftsskatt uppgår till cirka 0,32 euro per dag, vilket innebär cirka 60 euro per år enligt den genomsnittliga tiden i trafik. Drivkraftsskatten uppgår till cirka 115 euro om husbilen används i trafik hela året. Som jämförelse uppgår grundskatten för en genomsnittlig vanlig personbil till cirka 190 euro och drivkraftsskatten för en genomsnittlig dieseldriven vanlig personbil till cirka 440 euro, om fordonet används i trafik hela året.

År 2023 togs det ut cirka 19 miljoner euro i fordonsskatt för husbilar. Av detta uppgår grundskatten till cirka 16 miljoner euro och drivkraften till cirka 3 miljoner euro.

2.5 Bedömning av nuläget

Beskattningen av husbilar

Såväl den fordonsskattemässiga som den bilskattemässiga behandlingen av husbilar avviker från den skattemässiga behandlingen av andra personbilar.

Fordonsskattens grundskatt för husbilar bestäms på samma grunder som grundskatten för andra personbilar och paketbilar. Trots att grundskatten för husbilar är utsläppsbaserad får den sannolikt ändå inte konsumenterna att skaffa utsläppssnålare husbilar eller eldrivna husbilar. På grund av möjligheterna till boende och den utrustning som behövs är husbilar ofta stora dieselfordon som orsakar stora utsläpp, och det finns knappt några utsläppssnåla eller eldrivna husbilar på marknaden.

Drivkraftsskatten för husbilar som har en annan drivkraft än bensin är lika stor som för paketbilar, men lägre än drivkraftsskatten för personbilar. Syftet med nivåerna av drivkraftsskatt för andra personbilar än husbilar har varit att skattebelastningen för olika drivkrafter ska motsvara normnivåerna enligt energiskattestrukturen med den uppskattade genomsnittliga årliga körsträckan för drivkraften i fråga. Drivkraftsskatten för paketbilar har inte motsvarande syfte som drivkraftsskatten för personbilar att jämna ut energiskattebelastningen för andra drivkrafter, som är lättare än för bensin, utan syftet har varit att förenhetliga den skattemässiga behandlingen av fordon avsedda för godstransport, dvs. stora paketbilar och lätta lastbilar, och att minska sannolikheten att det görs oändamålsenliga fordonsval och ändringar i fordonskategorin på grund av beskattningen.

Fordonsskatten för husbilar riktas på samma grunder till hela husbilsbeståndet och kan därför ur statsfinansiell synvinkel anses vara en relativt välfungerande skatt. Husbilar används dock oftare än andra personbilar säsongsbetonat, dvs. de används skattepliktigt i trafik bara under en del av året. Under andra tider är de avställda. På en husbil som har skaffats främst för att stå stilla och som knappt alls används i trafik tillämpas fordonsbeskattningen i praktiken inte alls.

Bilskattestödet för husbilar

Att husbilar är befriade från bilskatt betraktas som skattestöd. Vid beräkningen av skattestödet har beloppet av bilskattestödet för husbilar beräknats utifrån antagandet att det för en skattepliktig husbil skulle betalas full skatt enligt skattemodellen för personbilar. Utifrån detta antagande är det kalkylerade beloppet av bilskattestödet för husbilar cirka 125 miljoner euro per år. Enligt denna beräkning skulle full bilskatt för en genomsnittlig husbil vars skattefria pris är 100 000 euro vara cirka 73 000 euro. Den fulla bilskatten skulle således vara cirka 42 procent av husbilens pris inklusive bilskatt och cirka 73 procent av priset utan bilskatt.

Det är ändå inte entydigt att beloppet av skattestödet för husbilar ska beräknas utifrån person- och paketbilars koldioxidutsläppsbaserade skattemodell. Med avvikelse från andra personbilar och paketbilar har husbilar utöver mobilitets- och transportegenskaper också boendeegenskaper, som påverkar fordonets användningssyfte, värde, vikt och sannolikt också dess faktiska koldioxidutsläpp. Med beaktande av att husbilars egenskapers och användningssyfte skiljer sig från andra personbilar och paketbilar kunde det vara mer motiverat att granska beskattningen av husbilar enligt en egen skattemodell, separat från andra personbilar och paketbilar. Då borde inte heller beräkningen av skattestödet för husbilar basera sig på skattemodellen för person- eller paketbilar.

Skattestödets kalkylerade belopp beskriver inte heller den skatteintäkt som skulle uppstå om skattestödet slopades, eftersom slopandet av skattestödet sannolikt skulle påverka antalet husbilar som skaffas och deras egenskaper. I utredningar om slopande av bilskattestödet för husbilar har man uppskattat att de negativa beteendeeffekterna av bilskatt för husbilar sannolikt

vore större än nyttan. Konsekvenserna av ett slopande av bilskattestödet för husbilar beskrivs närmare i avsnitt 5.

Möjligheter till skatteplanering i fråga om fordonskategorin

Beskattningen av fordon baserar sig på fordonskategorierna enligt fordonslagstiftningen, så att den fordonskategori som antecknas i registeruppgifterna i regel bestämmer fordonets skattebehandling.

Inom ramen för fordonslagstiftningens klassificeringsregler är det möjligt att fordonet antingen oförändrat eller modifierat kan anses höra till flera fordonskategorier. Ett fordon kan i registret antecknas i vilken som helst fordonskategori vars tekniska krav och andra förutsättningar det uppfyller. Exempelvis en stor stadsjeep kan med relativt liten modifiering uppfylla de tekniska kraven för lätta lastbilar enligt klassificeringsreglerna i fordonslagstiftningen. Fordonet kan då registreras som en lätt lastbil i kategori N2 i stället för som en personbil i kategori M1, förutsatt att överensstämmelsen med kraven visas på behörigt sätt. När fordonet är registrerat som en lätt lastbil omfattas det till exempel av hastighetsbegränsningen för lastbilar, som är högst 80 kilometer i timmen. I en lastbil ska man också installera en hastighetsbegränsare, som ska hindra att hastigheten stiger till över 90 kilometer i timmen. Dessutom krävs det ett så kallat lastbilskörkort för framförande av en lätt lastbil, det vill säga körkort för antingen kategori C1 eller kategori C, beroende på fordonets totalmassa. Körkort för kategori C1 ger rätt att framföra fordon som inte ingår i kategorierna D1 eller D med en totalvikt som överstiger 3 500 kg men inte 7 500 kg och som är konstruerade och tillverkade för att ta högst åtta passagerare utöver föraren. För framförande av ett fordon vars totalmassa överstiger 7 500 kilogram krävs det körkort i kategori C. I Finland har cirka 800 000 personer körkort som ger rätt att köra en lätt lastbil.

Med en lätt lastbil avses ett fordon som i första hand tillverkats för godstransport och vars totalmassa är större än 3 500 kilogram och högst 12 000 kilogram. År 2023 hade 1 175 stycken, dvs. 89 procent, av de nya husbilar som registrerades för första gången en totalmassa på 3 500 kilogram eller mera. Klassificering i fordonskategorierna enligt klassificeringsreglerna innefattar inte en ändamålsenlighetsprövning, vilket innebär att det ändamål för vilket fordonet i verkligheten används saknar betydelse för klassificeringen. Husbilar byggs på paketbilars, lastbilars och bussars chassin, så det är sannolikt att den största delen av husbilarna på marknaden är sådana som i sig eller med relativt små modifikationer kunde uppfylla också de tekniska kraven för en lätt lastbil i kategori N2 enligt klassificeringsreglerna. Om förutsättningarna uppfylls är det möjligt att också ett sådant fordon som är utrustat för användning som husbil antingen registreras för första gången eller senare omvandlas till en lätt lastbil, som beskattas lättare än en husbil.

3 Målsättning

Syftet med propositionen är att genomföra de åtgärder som behövs för att uppnå det mål för ökning av skatteintäkterna som ställts upp för det slopande av bilskattestödet för husbilar som statsminister Petteri Orpos regering kom överens om vid förhandlingarna om planen för de offentliga finanserna 2025–2028.

Det slopande av bilskattestödet för husbilar som man kom överens om vid förhandlingarna bedöms vara förenat med sådana negativa beteendeeffekter som beskrivs nedan i avsnitt 5, och därför torde det inte vara sannolikt att åtgärden leder till att det uppställda målet för skatteintäkterna uppnås. Syftet med propositionen är att uppnå de eftersträvade skatteintäkterna

på ett sätt som ökar skatteintäkterna snabbare och jämlikare än bilskatten och som dessutom både ur de skattskyldigas synvinkel och administrativt sett är enklare än bilskatten.

4 Förslagen och deras konsekvenser

4.1 Förslagen

I propositionen föreslås det att fordonsskattelagen ändras så att drivkraftsskatten för husbilar i fortsättningen bestäms på motsvarande sätt som drivkraftsskatten för andra personbilar i kategori M1. Detta innebär att fordonsskattens drivkraftsskatt för dieseldrivna husbilar höjs från nuvarande 0,9 cent till 5,5 cent per dag för varje påbörjat hundratal kilogram totalmassa. Drivkraftsskatten per dag för gas- och eldrivna husbilar samt laddbara hybridhusbilar ska vara lägre än detta. I motsats till för andra personbilar i kategori M1 föreslås det emellertid att när drivkraftsskatten för husbilar bestäms, ska fordonets totalmassa som beaktas begränsas till 7 500 kilogram. I praktiken innebär detta att drivkraftsskatten för husbilar med en totalmassa på minst 7 500 kilogram tas ut i form av en schablonskatt per dag enligt drivkraft. För bensindrivna husbilar ska det fortsättningsvis inte tas ut drivkraftsskatt.

Husbilarnas höjda drivkraftsskatt ska dock tillämpas först på den skatt som tas ut för den 1 januari 2026 och senare.

Ändringarna i skattenivån genomförs på en gång. Detta är motiverat för att man ska uppnå det mål för totala skatteintäkter som uppställts för ändringen. Dessutom skulle ett stegvis genomförande innebära mycket små höjningar i skattenivån under flera på varandra följande år.

4.2 De huvudsakliga konsekvenserna

Konsekvenser för de offentliga finanserna

Statistiskt beräknat uppskattas den föreslagna ändringen öka intäkterna från fordonsskatten med cirka 16,5 miljoner euro per år. Ökningen av intäkterna från fordonsskatten torde dock bli mindre än den statiska uppskattningen. Höjningen av drivkraftsskatten för husbilar minskar sannolikt användningen av husbilar i trafik, eftersom det är möjligt att undvika effekterna av skärpt beskattning om husbilen avställs. Detta minskar den ökning av intäkterna av fordonsskatten som sker till följd av höjningen av drivkraftsskatten för husbilar och minskar dessutom intäkterna av grundskatten för husbilar jämfört med nuläget. När man beaktar att avställning blir vanligare, uppskattas det att den föreslagna ändringen ökar intäkterna av fordonsskatten med 10,5 miljoner euro per år. Intäkterna av drivkraftsskatten ökar med cirka 13,5 miljoner euro på årsnivå, men samtidigt sjunker intäkterna av grundskatten med cirka 3 miljoner euro. Ökningen av skatteintäkterna är uppskattningsvis cirka 3 miljoner euro 2025, eftersom fordonsskatten tas ut i förväg för en skatteperiod på tolv månader och skatten enligt de nya skattegrunderna därför kommer att debiteras redan från och med januari 2025.

Det är emellertid svårt att bedöma vilka konsekvenser den föreslagna ändringen får för ökningen av avställningarna av husbilar. I Sverige är den genomsnittliga årliga användningen i trafik av husbilar som omfattas av fordonsskattens förhöjda koldioxidbelopp 37 dagar kortare än för de husbilar som omfattas av fordonsskattens oförhöjda koldioxidbelopp. Uppskattningen av skatteintäkterna har beräknats utifrån antagandet att användningen av husbilar i trafik minskar i samma utsträckning i Finland på grund av den föreslagna ändringen. Det är dock möjligt att användningen i trafik förkortas mindre än så, varvid den ökning av skatteintäkterna som uppnås genom den föreslagna ändringen blir större än beräknat. Den föreslagna ändringen innebär en

mindre skärpning av fordonsskattebelastningen än i Sverige. Det är dessutom svårt att jämföra olika länders skatteändringar eftersom många andra faktorer påverkar på förändringar i trafikanvändningen. Sådana faktorer är till exempel skattesystemets struktur och dess särdrag, såsom hur lätt det är att göra temporära avställningar och vad det kostar.

Det är också möjligt att höjningen av drivkraftsskatten uppmuntrar till att registrera husbilen som en lätt lastbil i stället för som en personbil, eftersom fordonsskattebelastning för en lätt lastbil är lägre än för en personbil. Efterfrågan kunde också flyttas från husbilar till exempelvis fordonsskattefria husvagnar. Då skulle ökningen av fordonsskatteintäkterna bli mindre än det ovan anförda. Lätta lastbilar beskattas redan nu lättare än husbilar i fordonsbeskattningen. Eftersom den föreslagna skattehöjningen leder till en tämligen måttlig ökning av skillnaden mellan husbilar och lätta lastbilar i fordonsskattebelastningen, kan man ändå anta att den föreslagna ändringen inte inverkar avsevärt på valet av fordonskategori för husbilar eller leder till att husbilar som är registrerade i kategori M1 ändras så att de uppfyller förutsättningarna för klassificering och registrering som lastbil i kategori N2. Detta gäller särskilt med beaktande av den föreslagna begränsningen av den totalmassa som beaktas när drivkraftsskatten för de tyngsta husbilarna bestäms och med beaktande av att lastbilar har en lägre hastighetsbegränsning än personbilar och att en lätt lastbil kräver kör rätt för kategori C1 eller C.

Den föreslagna ändringen bedöms inte ha några avsevärda konsekvenser för andra skatteintäkter eller för utgifterna inom de offentliga finanserna. Fordonsskatten för husbilar ingår inte i beräkningen av konsumentprisindexet, så de indexbundna utgifterna ökar inte i och med den föreslagna ändringen. Höjningen av drivkraftsskatten för husbilar minskar de disponibla inkomsterna för de hushåll som använder husbil. Eftersom fordonsskatten inte ingår i grunden för mervärdesskatten kan den föreslagna ändringen indirekt minska intäkterna från mervärdesskatten, när hushållens mervärdesskattepliktiga konsumtion minskar i och med att hushållens disponibla inkomster minskar. Denna konsekvens torde dock stanna vid cirka en miljon euro per år.

Den föreslagna höjningen av drivkraftsskatten innebär på årsnivå en höjning av fordonsskatten på cirka 590 euro per genomsnittlig dieseldriven husbil med en totalmassa på ca 3 500 kilogram, om husbilen används i trafik hela året. Ökningen av skattebelastningen beror dock på hur många dagar per år husbilen används i trafik. Om en genomsnittlig husbil används i trafik under den uppskattade genomsnittliga tiden, dvs. cirka 190 dagar, blir höjningen av fordonsskatten per husbil cirka 310 euro per år. Drivkraftsskatten för en genomsnittlig husbil uppgår efter höjningen till cirka 700 euro per år, om fordonet används i trafik hela året, och cirka 370 euro per år, om fordonet används i trafik den genomsnittliga tiden.

En liten del av husbilarna har avsevärt större totalmassa än genomsnittet, och därför stiger den årliga drivkraftsskatten för dessa husbilar i och med den föreslagna ändringen mer än för en genomsnittlig husbil. Till exempel blir höjningen av drivkraftsskatten för en husbil med en totalmassa på 5 000 kilogram 840 euro och för en husbil med en totalmassa på 7 500 kilogram cirka 1 260 euro, om fordonet används i trafik hela året. Om det inte föreskrevs om någon övre gräns för den totalmassa för fordonet som beaktas när drivkraftsskatten för husbilar bestäms, skulle den årliga drivkraftsskatten kunna uppgå till tusentals euro för de allra tyngsta husbilarna. Till exempel skulle drivkraftsskatten för en husbil med en totalmassa på 18 000 kilogram, dvs. en husbil som sannolikt byggts utifrån en buss, bli cirka 3 600 euro, om fordonet användes i trafik hela året. Av skälighetsskäl föreslås det att fordonets totalmassa som beaktas när drivkraftsskatten för husbilar bestäms ska begränsas till 7 500 kilogram, vilket gör att drivkraftsskatten för dieseldrivna husbilar efter ändringen kan vara högst 4,18 euro per dag och högst cirka 1 525 euro per år. Om en dieseldriven husbil används i trafik den genomsnittliga

tiden, kommer drivkraftsskatten att uppgå till högst cirka 800 euro per år. Detta innebär att det högsta möjliga beloppet av drivkraftsskatten blir ungefär dubbelt så stort som beloppet av drivkraftsskatten för en genomsnittlig dieseldriven husbil med en totalmassa på cirka 3 500 kilogram. Med beaktande av fordonsskattekostnaderna per dag torde det vara sannolikt att en husbil som väger betydligt mer än genomsnittet lätt avställs när den inte körs, vilket bidrar till att minska effekten av skattehöjningen.

I och med att fordonets totalmassa som beaktas vid beräkningen av beloppet av drivkraftsskatten för husbilar i enlighet med förslaget begränsas till 7 500 kilogram, blir höjningen jämfört med nuläget proportionellt sett störst för husbilar med en totalmassa på 7 500 kilogram. För de allra tyngsta dieseldrivna husbilarna blir höjningen av drivkraftsskatten proportionellt sett ungefär lika stor som för en genomsnittlig husbil.

Det att fordonets totalmassa som beaktas när drivkraftsskatten för husbilar bestäms i enlighet med förslaget begränsas till högst 7 500 kilogram leder till att intäkterna av fordonsskatten blir uppskattningsvis ungefär en halv miljon euro mindre per år. Detta har beaktats i uppskattningarna av skatteintäkterna ovan.

Husbilar är en mycket heterogen fordonsgroup när det gäller såväl värde, vikt, utrustning som användning. På grund av mångfalden i husbilsbeståndet och i användningen varierar den skärpta skattebelastning i förhållande till fordonets värde och kostnaderna för användning av det som följer av den föreslagna ändringen avsevärt mellan husbilar och användare. Också kostnaderna för användning av husbilar varierar avsevärt. Den ökning av skattebelastningen som följer av den föreslagna ändringen kan ändå jämföras med de årliga bränslekostnaderna. Exempelvis höjs drivkraftsskatten för en ny typisk husbil som väger cirka 3 500 kilogram i och med den föreslagna ändringen med cirka 310 euro per år med den uppskattade genomsnittliga tiden då husbilen används i trafik. Om en sådan husbils genomsnittliga förbrukning är cirka 13 liter per 100 kilometer och antalet körda kilometer är cirka 10 000 per år, är fordonets årliga dieselbränslekostnader cirka 2 500 euro.

Eftersom fordonsskatten tas ut per dag, bidrar också den årliga användningen i trafik av en husbil i avsevärd grad till hur skattebelastningen för fordonet skärps. Den genomsnittliga fordonsskatten för husbilar stiger enligt förslaget från cirka 1,80 euro till cirka 3,40 euro per dag. När skattebeloppet per dag stiger blir det lönsamt att avställa en husbil för en allt kortare tid, med beaktande av att den avgift som tas ut när husbilen nästa gång påställs är sex euro. Även om användningen i trafik av husbilar förväntas minska något till följd av den föreslagna ändringen, kommer antalet faktiska dagar i användning för husbilar eller antalet körda kilometer med dem sannolikt ändå inte att minska lika mycket. Minskningen av användningen i trafik beror snarare på en ökning i det beteende som syftar till att minska fordonsskattebelastningen.

Konsekvenser för hushållen

Den föreslagna ändringen minskar de disponibla inkomsterna för hushåll som äger husbil, men denna effekt är liten i förhållande till de disponibla inkomsterna i alla inkomstdeciler. Husbilarna fördelas på hushåll i olika inkomstklasser ungefär på samma sätt som andra personbilar; av husbilarna används 5 procent av den lägsta inkomstklassen, och andelen ökar till 13 procent av den högsta inkomstklassen. Dessutom kan den föreslagna ändringen öka kostnaderna också för sådana hushåll som till exempel hyr husbil.

Konsekvenser för företagen

Den föreslagna ändringen bedöms inte ha en betydande inverkan på mängden resor eller den inhemska turistnäringen. Skattehöjningen kan anses vara relativt måttlig i jämförelse med andra kostnader, och den förväntas inte väsentligt påverka mängden husbilande. Även om hushållen till följd av de ökade kostnaderna för husbilande minskar resandet med husbil, är andra inhemska inkvarteringsalternativ, såsom hotell och olika lägergårdar, sannolika alternativ till husbilandet i Finland. För enskilda företag som uttryckligen koncentrerar sig på husbilande och husvagnsturism, såsom för företag som hyr ut husbilar eller för kampingområden, kan konsekvenserna vara mer än ringa. Dessa konsekvenser lindras dock av att ökningen av skattekostnaderna blir måttlig på årsnivå. I slutet av juni 2024 användes cirka 3 procent av det husbilsbestånd som var i användning i trafik för uthyrning.

Miljökonsekvenser

Eftersom den föreslagna ändringen inte förväntas ha någon betydande inverkan på körsträckan för husbilar och eftersom en eventuell minskning av körsträckan sannolikt kommer att ersättas med annan trafik som ger upphov till utsläpp, kommer den föreslagna ändringen sannolikt inte att ha några betydande konsekvenser för koldioxidutsläppen från trafiken.

Konsekvenser för myndigheternas verksamhet

Det arbete och de kostnader som myndigheterna orsakas av de systemändringar och den rådgivning som den föreslagna ändringen kräver bedöms vara ringa. Tiden för genomförandet av de systemändringar som krävs på grund av begränsningen av den totalmassa för fordonet som beaktas när drivkraftsskatten för husbilar bestäms blir dock kort, vilket betyder att det inte nödvändigtvis finns tillräckligt med tid för att testa systemändringarna. Det är därför möjligt att det under den första tiden ur systemet skickas ut felaktiga debetsedlar till skattskyldiga, och dessa debetsedlar behöver då korrigeras manuellt av tjänstemän i efterhand. Den föreslagna ändringen genomförs inom ramen för skattemyndighetens nuvarande resurser.

5 Alternativa handlingsvägar

5.1 Handlingsalternativen och deras konsekvenser

Bilbeskattningen av husbilar

I stället för att höja fordonsskattens drivkraftsskatt för husbilar kunde man börja ta ut bilskatt för husbilar.

Utredningar om bilbeskattning av husbilar

Skattestöden inom bilbeskattningen beskrivs till exempel i finansministeriets projektrapport om kartläggning av beskattningen 2023 ([Finansministeriets publikationer 2023:15](#)), som publicerades våren 2023. Att slopa bilskattstödet för husbilar har inte ansetts vara möjligt åtminstone utan en övergångsperiod, med beaktande av möjliga negativa beteendekonsekvenser.

Slopandet av bilskattstödet för husbilar har dessutom tidigare utretts bland annat som en del av arbetet i den arbetsgrupp för minskning av företagsstöden som tillsattes för att genomföra skrivningen i regeringsprogrammet för statsminister Antti Rinnes regering 2019 (arbetsgruppens slutrapport: [Yritystukien vähentämistyöryhmän loppuraportti 16.9.2019](#)). Slopandet av bilskattstödet för husbilar motiveras av att husbilarna skulle bli bilskattepliktiga

som andra personbilar och paketbilar. Om bilskatten för husbilar blev betydande på kort sikt, skulle det emellertid sporra till import av sådana använda husbilar som har tagits i bruk för första gången innan skatteändringen och för vilka man av EU-rättsliga skäl således inte kan ta ut bilskatt. I slutrapporten från arbetsgruppen för minskning av företagsstöden konstateras det att de totala skatteintäkterna på kort sikt kan minska, om de nya husbilar som säljs i Finland ersätts med begagnade husbilar för vilka staten utöver förlusten av bilskatteintäkter även går miste om mervärdesskatteintäkter.

Handlingsvägar för bilbeskattning av husbilar

Om bilskattefriheten för husbilar slopades skulle skatten, liksom för andra fordon, kunna baseras på ett värde som återspeglar det allmänna detaljhandelspriset. Oberoende av skattegrunden skulle värderingen i vilket fall som helst behöva göras för beskattningen av importerade begagnade husbilar. Oberoende av den valda skattemodellen skulle man kunna genomföra ett med tanke på utsläppsstyrningen viktigt incitament för elektrifieringen genom att föreskriva om nollskattesats för renodlade el- och vätedrivna husbilar på samma sätt som för andra personbilar och paketbilar.

Inom ramen för den nuvarande bilskattemodellen finns det tre huvudsakliga alternativ när det gäller grunden för bestämmande av skattesatsen för husbilar. Skattesatsen kunde vara fast som för små bussar, eller också kunde den som för person- och paketbilar i första hand basera sig på husbilens specifika koldioxidutsläpp och i andra hand på vikten och drivkraften, om husbilens utsläppsdata inte finns att tillgå. Det tredje alternativet är att skattesatsen för husbilar kunde bestämmas på basis av husbilens vikt.

Husbilens utsläppsdata som har anmälts och antecknats i registret kan för vissa husbilar beskriva endast utsläppsnivån för fordonets ram och således vara avsevärt lägre än fordonets utsläppsnivå när det är utrustat som husbil. Användningen av utsläppsdata som skattegrund får därför inte nödvändigtvis konsumenterna att på det sätt som eftersträvas skaffa fordon som verkligen är utsläppsnåla.

Merparten av husbilarna har en anmäld totalmassa på cirka 3 500 kilogram. Jämfört med en fast skattesats skulle en skattesats som baserar sig på totalmassan dock kunna öka incitamentet att registrera särskilt tyngre och därför högre beskattade husbilar som en bilskattefri lastbil.

Husbilar har förutom mobilitets- och transportegenskaper dessutom boendeegenskaper, vilka höjer husbilens värde, totalmassa och sannolikt också dess verkliga utsläppsnivå. Om skattegrunden utöver fordonets värde även var fordonets totalmassa eller utsläppsvärde, skulle skatten ännu mer riktas till boendeegenskaperna.

Av de ovannämnda alternativen skulle den fasta skattesatsen som stiger årligen vara enkel och i sig som skattemodell en möjlig lösning för att genomföra bilbeskattningen av husbilar. Statiskt beräknat skulle en bilskatt på 10 procent för husbilar generera 16 miljoner euro i bilskatteintäkter 2028, förutsatt att de husbilar som importeras är lika gamla som idag.

Den stegvis stigande fasta skattesatsens påverkan på genomsnittliga nya och begagnade importerade husbilar samt statisk uppskattning av skatteintäkterna åren 2025–2028:

	Exempel	Nya husbilar			Begagnade husbilar			
		skatte- sats	skattebelopp	prisför- ändring	skatte- intäkt	skattebelopp	pris- förändring	skatte- intäkt
		%	euro/bil	%	mn euro	euro/bil	%	mn euro
2025	2,5 %	2 564	2,6 %	4	1 333	2,6 %	0	
2026	5,0 %	5 263	5,3 %	7	2 737	5,3 %	0	
2027	7,5 %	8 108	8,1 %	11	4 216	8,1 %	1	
2028	10,0 %	11 111	11,1 %	15	5 778	11,1 %	1	

Statiska skatteintäktskalkyler beaktar emellertid inte de eventuella beteendeeffekterna av bilbeskattningen av husbilar, såsom betydelsen av skattens prisseffekt å ena sidan på försäljningsvolymerna för nya husbilar med bilskatt och å andra sidan på importvolymerna för sådana begagnade husbilar som första gången tagits i bruk före skatteändringen och för vilka bilskatt således inte kan tas ut av EU-rättsliga skäl. Slopandet av bilskattestödet för husbilar skulle också kunna göra att efterfrågan på husvagnar på vilka bilskatt inte tas ut ökar, eller också skulle bilbeskattning av husbilar kunna leda till att husbilar i större utsträckning än tidigare registreras som lastbilar som är befriade från bilskatt.

För närvarande är den största delen av de registrerade husbilarna i Finland nya husbilar som har sålts i Finland. Med beaktande av att husbilar används relativt lång tid och att deras värdeminskning är lägre än för personbilar är det möjligt att en importerad begagnad husbil relativt väl kan ersätta en husbil som säljs som ny.

Enligt EU-domstolens rättspraxis innebär förbudet mot skatter som diskriminerar import i praktiken att det för importerade begagnade fordon inte får tas ut mer bilskatt än bilskattens andel av värdet av ett fordon som är lika gammalt och även i övrigt liknande och som redan används i Finland. På grund av detta skulle bilbeskattningen av husbilar till en början bara gälla nya husbilar. Man skulle kunna bestämma bilskatt för begagnade husbilar först när det till Finland börjar importeras begagnade husbilar som skulle ha varit skattepliktiga vid tidpunkten för det första ibruktagandet om det första ibruktagandet hade skett i Finland. Om bilskatten för husbilar skulle tas i bruk vid ingången av 2025, borde det första ibruktagandet av en importerad begagnad husbil således ha skett tidigast vid den tidpunkten för att man skulle kunna ta ut bilskatt när den importeras till Finland.

För närvarande är medianåldern för importerade husbilar ungefär sex år, och därför skulle den största delen av de begagnade husbilarna som importerats från utlandet sannolikt inte omfattas av bilbeskattningen på flera år. Det är möjligt att en bilskatt som i början bara gäller nya husbilar skulle leda till att importen av begagnade husbilar ökar i betydande utsträckning. Om bilskattekostnaden för nya husbilar var tillräckligt stor, skulle ibruktagandet av bilskatt för husbilar kunna minska försäljningen av nya husbilar avsevärt, varvid bilskatteintäkterna skulle bli betydligt lägre än den statiska uppskattningen och intäktsmålet.

Om efterfrågan flyttades till importerade begagnade husbilar skulle man dessutom förlora mervärdesskatteintäkter. För nya husbilar som säljs till konsumenter betalas mervärdesskatt till fullt belopp i Finland. På begagnade husbilar som importeras av företag tillämpas däremot i

regel marginalbeskattningsförfarandet, i vilket mervärdesskatten beräknas utifrån importörens vinstmarginal istället för utifrån det skattefria försäljningspriset. Den mervärdesskatt som betalas i Finland för begagnade husbilar som importerar av företag blir således avsevärt mindre än för nya husbilar, i fråga om vilka grunden för mervärdesskatten istället för importörens vinstmarginal är husbilens skattefria försäljningspris i sin helhet. För en begagnad husbil som importerar av en privatperson betalas i regel inte alls mervärdesskatt i Finland.

Till osäkerheten i uppskattningen av bilskatteintäkterna från husbilarna bidrar dessutom möjligheten att efterfrågan på grund av bilbeskattningen av husbilar skulle kunna skifta till husvagnar, som är befriade från bilskatt, eller att husbilar registreras som bilskattefria lastbilar.

Med beaktande av dessa omständigheter torde det vara sannolikt att skattebasen för husbilar blir för snäv med beaktande av de intäktsmål som ställdes upp för skatten i rambeslutet. Risken är att den totala effekt av bilbeskattningen av husbilar som förbättrar statsfinanserna skulle bli betydligt mer anspråkslös än det uppställda intäktsmålet.

Slopandet av bilskattefriheten för husbilar skulle dessutom medföra en administrativ börda för såväl skattemyndigheten som de skattskyldiga. För att möjliggöra beskattning av begagnade husbilar borde skattemyndigheten sätta sig in i husbilsbranschen och husbilsmarknaden för att skapa en värderingsmodell och värderingspraxis för husbilar. För de skattskyldiga skulle slopandet av bilskattefriheten för husbilar medföra ändringar i bilskattedeklarationen. Skattemyndigheten skulle också behöva bereda sig på att ge anvisningar och råd till skattskyldiga om deklarationen av bilskatt för husbilar.

Det är mer motiverat att husbilarnas statsfinansiella skatt genomförs genom fordonsskatt än genom bilskatt. Genom fordonsskatten kan man på ett säkrare sätt samla in de eftersträlvade skatteintäkterna, eftersom de negativa beteendeeffekterna av höjningen av fordonsskatten för husbilar kan bedömas vara mindre än i fråga om bilskatten, som i sin helhet realiserar vid anskaffningstidpunkten. Dessutom riktas fordonsskatten till hela husbilsbeståndet, medan bilskatten under de första åren skulle riktas nästan uteslutande till nya husbilar. Fordonsskattens skattebas är därför bredare än bilskattens skattebas, varvid också höjningen av fordonsskattenivån per fordon för husbilar blir lägre i förhållande till bilskatten för husbilar, när man beaktar den statiska ökning av skatteintäkterna som eftersträvas med skatten. Fordonsbeskattning kan också anses vara mer motiverat ur rättvisesynpunkt, eftersom skatten jämligt riktas dels till nya husbilar och begagnade husbilar, dels till husbilar som säljs i Finland och husbilar som importerar. Fordonsskatten för husbilar har inte heller några direkta negativa effekter på mervärdesskatteintäkterna.

Fordonsskatt som grundar sig på registerföring

De effekter av avställning som minskar skatteintäkterna skulle kunna undvikas genom att det för husbilar i stället för en grundskatt och drivkraftsskatt per dag föreskrivs till exempel om en fordonsskattens årsskatt som baserar sig på att fordonet är infört i registret. Då skulle avställning inte avbryta skatteperioden, vilket skulle göra uppskattningarna av intäkten från fordonsskatten för husbilar mer tillförlitlig. Årsskattemodellen skulle dock jämfört med de andra presenterade handlingsvägarna kräva såväl bredare lagberedningsarbete för att skapa den nya skattemodellen och förfarandena i anslutning till den som bredare systemutveckling och förberedelse inför verkställandet av skatten hos Traficom. Således är det inte realistiskt att årsskattemodellen skulle kunna tas i bruk redan vid ingången av 2025.

I fordonsregistret finns det för närvarande cirka 62 000 husbilar, så intäktsmålet på 15 miljoner euro i fordonsskattens årsskattemodell skulle öka skattebelastningen för en husbil med cirka 240 euro per år jämfört med nuläget.

5.2 Lagstiftning i utlandet

Skatt relaterad till registrering eller användning av husbilar finns bland annat i Sverige, Danmark, Norge och Nederländerna.

Sverige

I Sverige tar man ut fordonsskatt för husbilar baserat på användningen av fordonet. I Sverige finns inte en bilskatt av engångsnatur som tas ut i samband med den första registreringen.

Fordonsskatten för husbilar består av en grunddel och ett koldioxidbelopp samt miljö- och bränsletillägg. Om fordonets utsläppsvärde inte finns att tillgå bestäms fordonsskatten på basis av fordonets vikt. För en husbil som har tagits i bruk för första gången 2018 tar man ut fordonsskattens förhöjda koldioxidbelopp (*malus*) i tre år från den dag då fordonet först blev skattepliktigt i Sverige. Som husbil betraktas i beskattningen, oavsett totalmassa, ett fordon som har en del som är utrustad för boende. I boendedelen ska det åtminstone finnas fast installerade sittplatser, sovplatser, förvaringsmöjligheter och matlagingsmöjligheter. Fordonsskattens grunddel tas också ut för husvagnar med en totalmassa på över 750 kilogram.

Fordonsskatten är en årlig skatt som tas ut för den tid som fordonet används i trafik. Om fordonet används i trafik under en kalendermånad, är utgångspunkten att skatten tas ut för hela månaden. Om fordonsskatten under skatteåret är minst 4 800 svenska kronor och fordonet har varit avställt minst 15 dagar under kalendermånaden, tas skatten ändå ut som skatt per dag för de dagar som fordonet har använts i trafik. För husbilar för vilka fordonsskattens förhöjda koldioxidbelopp tas ut tas skatten däremot ut per dag, om fordonet under kalendermånaden har varit avställt i minst 4 dagar.

För en genomsnittlig dieseldriven husbil på vilken fordonsskattens förhöjda koldioxidbelopp tillämpas uppgår fordonsskattens grunddel till 360 kronor per år. Miljötillägget är 250 kronor och beloppet av bränsletillägget får man genom att multiplicera husbilens enskilda koldioxidutsläppsvärde med 13,52. Enligt svenska finansdepartementets uppskattning uppgår fordonsskattens förhöjda koldioxidbelopp för den genomsnittliga dieseldrivna husbilen till cirka 20 000 kronor per år. Eftersom husbilar för vilka fordonsskattens förhöjda koldioxidbelopp tas ut i genomsnitt används i trafik endast cirka 35 procent av året, blir fordonsskattens förhöjda koldioxidbelopp i verkligheten ändå cirka 7 000 kronor per år per husbil. Sammanlagt är skattekostnaden således cirka 21 000 kronor för de tre år under vilka fordonsskattens förhöjda koldioxidbelopp tillämpas på husbilen.

I Sverige överväger man för tillfället att slopa fordonsskattens förhöjda koldioxidbelopp för husbilar. Avsikten är att ändringen ska träda i kraft i början av 2025. Efter ändringen tillämpas fordonsskattens koldioxidbelopp utan förhöjning på alla husbilar.

SlopanDET av fordonsskattens förhöjda koldioxidbelopp har utretts vid finansdepartementet. Utöver utredningen ([Fi2024/00720 Ändrad malus för husbilar och vissa alternativbränslefordon](#)) har slopanDET av fordonsskattens förhöjda koldioxidbelopp behandlats i den remiss som Sveriges regering överlämnade till lagrådet den 20 juni 2024 ([Lagrådsremiss – Ändrad malus för husbilar och vissa alternativbränslefordon](#)). SlopanDET av fordonsskattens

förhöjda koldioxidbelopp för husbilar kan motiveras med att dess syfte är att styra konsumenterna till att välja utsläppsnålare fordon. Eftersom en sådan valmöjlighet ändå ännu inte finns när det gäller husbilar, styr fordonsskattens förhöjda koldioxidbelopp inte konsumenterna till att skaffa utsläppsnålare husbilar. Slopandet av det förhöjda koldioxidbeloppet för husbilar motiveras också med att husbilar utöver rörlighet kan anses ha andra användningsändamål, såsom boende och rekreation, varför det kan vara motiverat att fordonsskatten för husbilar bestäms på ett sätt som avviker från andra fordon. Dessutom infördes WLTP, som numera används vid fastställandet av fordons specifika koldioxidutsläpp, först efter det att fordonsskattens förhöjda koldioxidbelopp tagits i bruk, och effekten av utsläppsvärdena enligt WLTP på fordonsskatten på husbilar har visat sig vara betydligt större än vad som i Sverige tidigare uppskattades i samband med beredningen av fordonsskattens förhöjda koldioxidbelopp.

Danmark

I Danmark tar man för husbilar ut såväl en bils katt av engångsnatur som tas ut i samband med den första registreringen (*registreringsafgift*) som periodisk fordonss katt som riktar sig till användningen av fordonet (*periodiske afgifter*). Som husbil betraktas i beskattningen ett fordon i kategori M1 som uppfyller vissa krav relaterade till boendeplaneringen.

Bilskatten består av en värdekomponent och en koldioxidutsläppskomponent. Värdekomponentens belopp är graderat enligt husbilens beskattningsvärde. Kostnaderna för boendeplanering inkluderas inte i beskattningsvärdet, om husbilens största tillåtna massa är minst 2 000 kilogram och den har planerats för boendeändamål för minst två personer. Skatten ska ändå utgöra minst 45 procent av den andel av fordonets beskattningsvärde som överstiger 12 100 danska kronor och som innefattar kostnaderna för bostadsplanering, men inte bilskatten för fordonet. Skattebeloppet för koldioxidutsläppskomponenten baserar sig på fordonets koldioxidutsläppsvärde enligt registret.

Om en husbil ändras så att den inte längre anses uppfylla de föreskrivna förutsättningarna för en husbil, betraktas fordonet som en vanlig personbil och beskattas på nytt som en personbil. Vid ny beskattning sänks skatten på ett sådant fordon dock med 45 procent för den del av fordonets beskattningsvärde som överstiger 12 100 danska kronor. Sänkningen kan inte överstiga beloppet av den bils katt som ursprungligen har betalats för fordonet.

Vid periodisk beskattning beskattas husbilar enligt samma grunder som andra personbilar. Den periodiska skatten bestäms på basis av fordonets vikt, genomsnittliga bränsleförbrukning eller koldioxidutsläpp. Den tillämpliga skattegrunden beror på tidpunkten för ibrukttagandet av fordonet. Om den största tillåtna massan för en dieseldriven personbil är högst 3 500 kilogram och den inte har ett godkänt partikelfilter, tas dessutom ett partikelutsläppstillägg ut på den periodiska skatten.

Norge

I Norge tar man för husbilar ut såväl en bils katt av engångsnatur i samband med den första registreringen (*engangsavgift*) som en årlig trafikförsäkringss katt (*trafikkforsikringsavgift*). Som husbil betraktas i beskattningen ett fordon som är typgodkänt som husbil och vars ytterhöjd är minst 250 centimeter. Ett fordon som inte är typgodkänt som husbil kan anses vara en husbil om det uppfyller vissa krav i anslutning till boendeplaneringen.

Bilskatten bestäms på basis av husbilens totalmassa, cylindervolym och kväveoxidutsläpp. Skattenivån på husbilars kväveoxidutsläppskomponent är i praktiken ändå noll, eftersom kväveoxidutsläppsvärden i nuläget inte finns att tillgå för husbilar. Skatten enligt vikt-komponenten är graderad enligt fordonets totalmassa. Bilskatten för husbilar har dessutom sänkts så skatten enligt husbilens vikt-komponent är 22 procent av skatten enligt vikt-komponenten för andra personbilar. Skatten enligt cylindervolymskomponenten har graderats enligt husbilens cylindervolym. Cylindervolymskomponenten ersatte vid ingången av 2021 den koldioxidutsläppskomponent som tidigare användes som skattegrund för husbilar, eftersom man i Norge ansåg att det inte fanns ett lämpligt system för att fastställa husbilars koldioxidutsläpp.

I trafikförsäkringsbeskattningen behandlas husbilar på samma sätt som andra personbilar. Trafikförsäkringsskatten ersatte 2018 den tidigare fordonsskatten. Försäkringsbolagen tar ut trafikförsäkringsskatten i samband med den obligatoriska trafikförsäkringen. Skatten tas ut per dag och den tas ut för den tid som fordonet är trafikförsäkrat. Skattesatsen är högre om fordonet är dieseldrivet och det inte finns ett fabriksmonterat partikelfilter.

Nederländerna

I Nederländerna tar man för husbilar ut bilskatt av engångsnatur i samband med den första registreringen (*belasting van personenauto's en motorrijwielen, bpm*) samt fordonsskatt som tas ut kvartalsvis (*motorrijtuigenbelasting, mrb*). Som husbil betraktas i beskattningen ett fordon i kategori M1 som uppfyller vissa krav relaterade till fordonets mått och boendeegenskaper.

År 2024 var bilskatten för en husbil som har tagits i bruk cirka 37,7 procent av husbilens beskattningsvärde, i vilket man också beaktar värdet på husbilens utrustning. Dessutom påverkar husbilens drivkraft på bilskattens belopp. Från skatten för en bensindriven husbil drar man av 1 283 euro och till skatten för en dieseldriven husbil lägger man till 273 euro.

Beloppet på fordonsskatten som tas ut kvartalsvis beror på fordonets typ, vikt, drivkraft och miljöegenskaper. Från och med 2026 har man beslutat att ta ut fordonsskatt för husbilar halvårsvis i stället för kvartalsvis. Fordonsskatten för en genomsnittlig dieseldriven husbil är nu cirka 900 euro per år. I och med ändringen uppskattas det att skattebeloppet kommer att fördubblas till cirka 1 800 euro per år.

6 Remissvar

Utlåtanden lämnades av Ålands landskapsregering, Autoalan Keskusliitto ry, Automobilförbundet rf, Bilimportörerna och -industrin rf, Föreningen Finlands turistorganisationer FFTO rf, Företagarna i Finland rf, Kommunikationsministeriet, Kylähullut Kulkurit, Liikenneympäristöyhdistys ry, Matkailuautotuoja ry, SF-Caravan ry, Skattebetalarnas Centralförbund rf, Suomen Matkamersut ry, Traficom och Turism- och Restaurangförbundet rf. Dessutom lämnades 24 utlåtanden av privatpersoner.

Andra remissinstanser än privatpersoner ansåg i huvudsak att det är motiverat att den skärpning av beskattningen av husbilar som ska göras av statsfinansiella skäl genomförs genom att fordonsskattens drivkraftsskatt höjs snarare än genom att bilskattefriheten för husbilar slopas. Det konstaterades också att husbilar för närvarande är lätt beskattade jämfört med andra personbilar och paketbilar, och i flera utlåtanden ansågs det motiverat att drivkraftsskatten för husbilar höjs så att den motsvarar drivkraftsskatten för andra personbilar i kategori M1. I vissa utlåtanden ansågs det att den föreslagna ändringen i fråga om tunga husbilar skulle leda till en

oskäligt hög skatt och att man vid den fortsatta beredningen därför bör överväga att föreskriva om ett tak för den totalmassa som används vid beräkningen av drivkraftsskatten för husbilar eller andra metoder för att undvika oskäliga situationer. Privatpersonernas utlåenden var genomgående kritiska, och den föreslagna höjningen av drivkraftsskatten för husbilar ansågs oskälig.

Utifrån remissvaren har propositionen ändrats så att fordonets totalmassa som beaktas när drivkraftsskatten för husbilar bestäms föreslås vara högst 7 500 kilogram. Dessutom har motiveringen till propositionen kompletterats till vissa delar på basis av remissvaren.

7 Specialmotivering

11 §. Drivkraftsskatt. Det föreslås att paragrafens 1 mom. 3 punkt ändras så att bestämmelsen inte längre tillämpas på husbilar. I och med ändringen ska beloppet av fordonsskattens drivkraftsskatt per dag för dieseldrivna husbilar beräknas i enlighet med 1 punkten. Drivkraftsskattebeloppet per dag för gas- eller eldrivna husbilar samt laddbara hybridhusbilar ska beräknas i enlighet med 1 mom. 2 punkten. Till denna del ska drivkraftsskatten för husbilar i fortsättningen bestämmas på motsvarande sätt som drivkraftsskatten för andra personbilar i kategori M1. Till paragrafen fogas emellertid också ett nytt 4 mom., enligt vilket drivkraftsskatt för husbilar (kategori M1) påförs för högst 7 500 kilogram totalmassa. Det nya 4 mom. ska tillämpas på både sådan drivkraftsskatt för husbilar som bestäms enligt 1 mom. 1 punkten och sådan som bestäms enligt 1 mom. 2 punkten. Således ska drivkraftsskatten per dag för drivkraftsskattepliktiga husbilar beräknas i enlighet med de skattenivåer i cent enligt drivkraft som föreskrivs i 1 mom. 1 och 2 punkten för varje påbörjat hundratal kilogram totalmassa, dock för högst 7 500 kilogram. I praktiken ska drivkraftsskatten för husbilar som väger minst 7 500 kilogram tas ut i form av en schablonskatt per dag enligt drivkraft.

8 Ikraftträdande

Det föreslås att lagen träder i kraft den 1 januari 2025.

Eftersom fordonsskatten beräknas per dag och tas ut i förväg för en fordonsbaserad skatteperiod på tolv månader, kan de nya skattegrunderna tillämpas först efter en övergångsperiod på tolv månader. Detta är motiverat för att de skattskyldiga ska behandlas likvärdigt. Om lagen träder i kraft den 1 januari 2025 ska den således tillämpas på fordonsskattens drivkraftsskatt för husbilar som tas ut från och med den 1 januari 2026. Den första dagen för vilken skatten ska tas ut enligt de nya skattegrunderna är då den 1 januari 2026. Debetsedlar med skatt enligt de nya skattegrunderna börjar dock sändas ut redan i januari 2025.

9 Förhållande till andra propositioner

9.1 Samband med andra propositioner

Den höjning av fordonsskatten på renodlade elbilar och laddhybrider som regeringen beslutade om som en del av de åtgärder man enades om vid förhandlingarna om planen för de offentliga finanserna 2025–2028 hänför sig till budgetpropositionen för 2025, och den regeringsproposition som gäller saken avses bli behandlad i samband med den. I utkastet till regeringens proposition om höjningen av fordonsskatten på renodlade elbilar och laddhybrider föreslås det att 11 § 1 mom. 2 punkten i fordonsskattelagen och skattetablerna i bilaga 1 och 1 A till lagen ändras. De ovannämnda ändringarna bör vid behov samordnas med denna proposition.

9.2 Förhållande till budgetpropositionen

Propositionen hänför sig till budgetpropositionen för 2025 och avses bli behandlad i samband med den. Den föreslagna ändringen ökar skatteintäkterna av fordonsskatten med cirka 10,5 miljoner euro per år. Skatteintäkterna kommer uppskattningsvis att öka med cirka 3 miljoner euro 2025 tack vare skatt för 2026 som debiteras i förväg.

Kläm

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

Lag

om ändring av 11 § i fordonsskattelagen

I enlighet med riksdagens beslut
ändras i fordonsskattelagen (1281/2003) 11 § 1 mom. 3 punkten, sådan den lyder i lag 943/2018, och
fogas till 11 §, sådan den lyder i lag 943/2018, ett nytt 4 mom. som följer:

11 §

Drivkraftsskatt

För fordon som utnyttjar annan kraftkälla eller annat bränsle än motorbensin påförs drivkraftsskatt. Drivkraftsskattebeloppet per dag är

3) för paketbilar (kategorierna N1 och N1G) och servicebilar (kategorierna M1, N1, N2, N3, M1G, N1G, N2G och N3G) 0,9 cent för varje påbörjat hundratal kilogram totalmassa,

Med avvikelse från bestämmelserna i 1 mom. påförs drivkraftsskatt för husbilar (kategori M1) för högst 7 500 kilogram totalmassa.

Denna lag träder i kraft den 20 .

Skattebeloppet per dag beräknas enligt de bestämmelser som gällde vid lagens ikraftträdande till och med den 31 december 2025.

Helsingfors den 3 oktober 2024

Statsminister

Petteri Orpo

Finansminister Riikka Purra

Lag

om ändring av 11 § i fordonsskattelagen

I enlighet med riksdagens beslut
ändras i fordonsskattelagen (1281/2003) 11 § 1 mom. 3 punkten, sådan den lyder i lag
943/2018, och
fogas till 11 §, sådan den lyder i lag 943/2018, ett nytt 4 mom. som följer:

Gällande lydelse

11 §

Drivkraftsskatt

För fordon som utnyttjar annan kraftkälla
eller annat bränsle än motorbensin påförs
drivkraftsskatt. Drivkraftsskattebeloppet per
dag är

3) för paketbilar (kategorierna N1 och
N1G), *husbilar* (kategori M1) och servicebilar
(kategorierna M1, N1, N2, N3, M1G, N1G,
N2G och N3G) 0,9 cent för varje påbörjat
hundratal kilogram totalmassa,

Föreslagen lydelse

11 §

Drivkraftsskatt

För fordon som utnyttjar annan kraftkälla
eller annat bränsle än motorbensin påförs
drivkraftsskatt. Drivkraftsskattebeloppet per
dag är

3) för paketbilar (kategorierna N1 och N1G)
och servicebilar (kategorierna M1, N1, N2,
N3, M1G, N1G, N2G och N3G) 0,9 cent för
varje påbörjat hundratal kilogram totalmassa,

Med avvikelse från bestämmelserna i 1
mom. påförs drivkraftsskatt för *husbilar*
(kategori M1) för högst 7 500 kilogram
totalmassa.

Denna lag träder i kraft den 20 .
Skattebeloppet per dag beräknas enligt de
bestämmelser som gällde vid lagens
ikraftträdande till och med den 31 december
2025.