

Regeringens proposition till riksdagen med förslag till lagar om ändring av bilskattelagen och fordonsskattelagen

PROPOSITIONENS HUVUDSAKLIGA INNEHÅLL

I propositionen föreslås det att bilskattelagen och fordonsskattelagen ändras. Bilskattelagen ändras så att bilskatten för bilar med små och medelstora utsläpp stegvis sänks. Skattesänkningen fokuserar tydligt på bilar med små utsläpp. Bilskatten sjunker beroende på bilens specifika koldioxidutsläpp med högst 5,4 procentenheter fram till 2019. Eftersom man antar att bilarnas specifika koldioxidutsläpp kommer att sjunka kommer skatten på en bil med medelstora utsläpp ungefär att halveras fram till 2020. Fordonsskattelagen ändras så att fordonsskattens grundskatt för bilar höjs. Grundskatten höjs för alla bilar med 36,50 euro per år. Sammantaget innebär skatteändringarna dock att trafikbeskattningen lindras från och med 2018.

Dessutom föreslås i propositionen att i bilskattelagen görs de ändringar i fråga om bestämmande av skatten på begagnade fordon som införs till Finland som förutsätts i Europeiska unionens domstols avgörande. Vid beskattningen av begagnade fordon som införs till Finland ska tillämpas en jämförelseskatt genom vilken man säkerställer att det inte tas ut mera i skatt för en importbil än vad som återstår i bilskatt i värdet på en motsvarande, i Finland redan registrerad bil.

Propositionen hänför sig till budgetpropositionen för 2016 och avses bli behandlad i samband med den.

Lagen om ändring av bilskattelagen avses träda i kraft vid ingången av 2016. Skattesänkningarna genomförs i fyra steg vid ingången av 2016—2019. Bilbeskattningen för införda begagnade fordon för vilka tagits ut för mycket skatt kan rättas från och med den 1 januari 2012 så att den stämmer överens med den föreslagna lagen.

Också lagen om ändring av fordonsskattelagen avses träda i kraft vid ingången av 2016. Fordonsskattens höjda grundskattedel tillämpas dock först i fråga om skatt som tas ut den 1 januari 2017 och därefter.

INNEHÅLL

PROPOSITIONENS HUVUDSAKLIGA INNEHÅLL.....	1
INNEHÅLL	2
ALLMÅN MOTIVERING	3
1 NULÄGE	3
1.1 Lagstiftning.....	3
Nationell lagstiftning.....	3
1.2 Europeiska unionens lagstiftning och rättspraxis.....	6
Icke-diskriminerande skatter.....	6
Europeiska unionens mål för att minska utsläppen.....	8
1.3 Bilskatt och fordonsskatt i vissa andra länder.....	8
1.4 Praxis.....	9
Bilbeståndet och utsläppen från trafiken.....	9
Rätts- och beskattningspraxis i Finland.....	11
1.5 Bedömning av nuläget.....	12
Målen för beskattningen av trafiken och dess styrande verkan.....	12
Skattenivå.....	14
Beskattningen av fordon som importerats som begagnade.....	15
2 MÅLSÄTTNING OCH DE VIKTIGASTE FÖRSLAGEN.....	16
2.1 Målsättning.....	16
2.2 De viktigaste förslagen.....	16
Bilskatten.....	16
Fordonsskatten.....	18
3 PROPOSITIONENS KONSEKVENSER.....	19
3.1 Ekonomiska konsekvenser.....	19
3.2 Konsekvenser för företagen.....	20
3.3 Konsekvenser för myndigheterna.....	21
3.4 Miljökonsekvenser.....	22
3.5 Samhälleliga konsekvenser.....	22
4 BEREDNING AV PROPOSITIONEN.....	23
5 SAMBAND MED ANDRA PROPOSITIONER.....	24
DETALJMOTIVERING.....	25
1 LAGFÖRSLAG.....	25
1.1 Bilskattelagen.....	25
1.2 Fordonsskattelagen.....	26
2 IKRAFTTRÄDANDE.....	26
LAGFÖRSLAG.....	28
Lag om ändring av bilskattelagen.....	28
BILAGA.....	30
Lag om ändring av fordonsskattelagen.....	39
BILAGA.....	40
BILAGA.....	46
PARALLELLTEXT.....	46
Lag om ändring av bilskattelagen.....	46
BILAGA.....	49
Lag om ändring av fordonsskattelagen.....	68
BILAGA.....	69

ALLMÄN MOTIVERING

1 Nuläge

1.1 Lagstiftning

Nationell lagstiftning

Bilskatten

Bestämmelser om bilskatt ingår i bilskattelagen (1482/1994), som trädde i kraft vid ingången av 1995 när Finland gick med i Europeiska unionen (EU). Bilskatten är en skatt av engångsnatur baserad på fordonets värde och den tas ut på nya personbilar och personbilar som importeras som begagnade (kategori M1), paketbilar (kategori N1) och andra sådana bilar vilkas egenmassa är mindre än 1 875 kilogram, motorcyklar (kategori L3 och L4) samt fyrhjuliga motordrivna fordon i kategori L7 när de registreras eller tas i bruk i Finland första gången. Om totalmassan för en bil som är avsedd för godstransport överstiger 3 500 kilogram, är det fråga om en lastbil, som inte är ett fordon som omfattas av bilskatt.

Bilskatten på personbilar och paketbilar är ett procenttal enligt skattetabellen i bilagan av bilens beskattningsvärde. Skattesatsen på en personbil eller en sådan paketbil som första gången togs i bruk efter ingången av 2008 bestäms utifrån koldioxidutsläppet vid den kombinerade specifika bränsleförbrukningen vid stads- och landsvägskörning. Om det inte har antecknats några uppgifter om det specifika koldioxidutsläppet i de tekniska uppgifterna om bilen, bestäms skattesatsen utifrån det beräknade koldioxidutsläppet enligt bilens totalmassa och drivkraft. Den beräknade utsläppsnivån används vid beskattningen av äldre begagnade fordon och sådana nya fordon som inte omfattas av unionens bestämmelser om typgodkännande och mätning av utsläppsmängder. Den beräknade skattesatsen höjs med en och en halv gånger, om förhållandet mellan bilens effekt uttryckt i kilowatt och totalmassan uttryckt i kilogram är minst 0,15. I stället för en beräknad skattesats kan den skattskyldige dock lägga fram en utredning om det specifika koldioxidutsläppet baserat på typgodkännande eller om specifikt koldioxidutsläpp som definierats enligt kraven i den övriga EU-lagstiftningen. Den minsta skattesatsen som bygger på specifikt koldioxidutsläpp eller beräknat utsläpp är fem och den största femtio. Från skattesatsen på stora paketbilar görs dessutom ett avdrag enligt bärförmåga som är 9,8—21,7 procentenheter.

Skattesatsen på skattepliktiga bussar, dvs. bussar som väger under 1 875 kilogram, bestäms inte enligt koldioxidutsläppet, utan skatten är fasta 31,7 procent av beskattningsvärdet. Skatten på motorcyklar är beroende på motorns slagvolym 9,8—24 procent av beskattningsvärdet. Skatten på eldrivna fordon i kategori L är 12,2 procent.

Enligt gällande bilskattelag bestäms skattesatsen på samma sätt vid beskattningen av fordon som importerats både som nya och som begagnade. Ett fordon anses vara begagnat om det har varit registrerat eller i användning. Övriga fordon betraktas som nya fordon vid tillämpningen av lagen.

Bilbeskattningsvärdet på ett fordon är fordonets allmänna värde i detaljhandeln som innehåller skatter. Med allmänt värde i detaljhandeln avses det pris som ett likadant fordon allmänt betingar om det säljs som skattepliktigt på marknaden i Finland till en köpare som är konsument, vid den tidpunkt då fordonet anmäls eller borde ha anmälts till beskattning. Om något värde baserat på allmänna försäljningspriser inte finns att tillgå, bestäms det allmänna värdet i detaljhandeln utifrån det pris som likadana fordon allmänt saluförs till, minskat med ett belopp

RP 33/2015 rd

motsvarande sedvanliga prisnedsättningar. Beskattningsvärdet är lika med det allmänna konsumentpriset på fordonet inklusive alla skatter bestämt på basis av prisuppgifter från bilmarknaden i Finland vid tidpunkten för beskattningen. Det faktiska priset på det fordon som beskattas, t.ex. fordonets pris i detaljhandeln eller inköpspris i utlandet, används inte som grund för beskattningsvärdet.

Allt det som köparen direkt eller indirekt betalar som vederlag för fordonet till säljaren eller till tredje part anses ingå i fordonets allmänna värde i detaljhandeln. Sedvanliga finansieringskostnader och sedvanliga kostnader upp till högst 600 euro för leverans av fordonet till kunden räknas dock inte in i fordonets värde. I det allmänna värdet i detaljhandeln inkluderas all den utrustning som finns i fordonet när fordonet säljs till köparen. När beskattningsvärdet på ett fordon fastställs anses till fordonet höra åtminstone den funktionsdugliga utrustning som, enligt vad som särskilt föreskrivits, krävs för att fordonet ska kunna godkännas för trafik, samt sådan annan utrustning som, enligt typgodkännandet eller enligt utredning publicerad i det land där fordonet är tillverkat, hör till dess standardutrustning. När beskattningsvärdena på nya fordon bestäms på grundval av det allmänna värdet i detaljhandeln tar man hjälp av s.k. handelspositioner. Importören eller tillverkaren av en ny fordonsmodell som kommer ut på marknaden ska när de saluför modellen affärsmässigt, innan de avger en skattedeklaration, till Tullen uppge det pris till vilket fordonsmodellen allmänt bjuds ut till försäljning i Finland. Tullen fastställer utifrån uppgifterna beskattningsvärdena på nya fordon för respektive handelsposition. Positionerna skapas på marknads villkor och på kommersiell grund. Tullen fastställer beskattningsvärdena för nya fordon som importerats även i annat än i kommersiellt syfte.

Begagnade fordons allmänna värde i detaljhandeln bestäms på grundval av de prisuppgifter som finns att tillgå på marknaden. Värdet bestäms enligt den allmänna prisnivån och inte på basis av t.ex. en enskild försäljning. Detta motiveras av att alla skattskyldiga ska garanteras en jämlik behandling. Hur värdet bestäms påverkas dock även av fordonets individuella egenskaper, och den utredning som den skattskyldiga lägger fram om fordonets värde beaktas när fordonets värde bestäms. Tullen bedömer hur fordonets skick påverkar värdet.

Skyldig att betala bilskatt är den som antecknats i registret som ägare till fordonet. Vid köp på avbetalning är den skattskyldige dock köparen, som antecknas i registret som fordonets innehavare. Om en bil importerats eller tillverkas av ett registrerat ombud som godkänts av Tullen, ansvarar ombudet för bilskatten i stället för den skattskyldige eller innehavaren. Den som har antecknats i registret som ägare till fordonet är dock sekundärt ansvarig för skatten, utom när denne påvisar att han eller hon har betalat ett belopp som motsvarar bilskatten till det registrerade ombudet eller en representant för ombudet.

I bilbeskattningen är fordonets registrering eller ibruktagande i regel den händelse som skapar underlag för beskattningen. Underlaget för den skatt som ska betalas för ett fordon bestäms på basis av tidpunkten för den beskattningsgrundande händelsen. Eftersom en skattskyldig, som inte är registrerad som ombud, likväl måste avge bilskattedeklaration och betala skatt innan fordonet införs i fordonstrafikregistret, har tidpunkten för avgivande av bilskattedeklaration för dessa skattskyldigas vidkommande i praktiken kommit att bli den viktigaste tidpunkten för bestämmande av skatteunderlaget.

Som registrerat ombud kan godkännas en sådan importör eller tillverkare av fordon som utövar regelbunden affärsverksamhet och som är tillförlitlig och kan avge bilskattedekclarationer till Tullen i maskinläsbar form. Ett registrerat ombud ska ställa den säkerhet Tullen kräver så, att man i tillräcklig grad kan garantera skatteinflödet samt möjliggöra registrering och ibruktagande av fordon redan innan beskattningen har inletts och skatten betalats. Ett registrerat ombud anmäler för varje deklarationsperiod som bestäms av Tullen de fordon till beskattning som kommer att registreras eller tas i bruk under perioden. Tullen fastställer tre deklarations-

RP 33/2015 rd

perioder per kalendermånad. Registrerade ombud ska för respektive period avge en bilskatte-deklaration i maskinläsbar form senast den tionde dagen efter periodens slut. Den skattskyldige erhåller för varje fordon av tullen ett beskattningsbeslut i elektronisk form, som samtidigt är en faktura. Dessutom får ombudet efter periodens slut en specifikation för hela beskattningsperioden. Fakturan förfaller 25 dagar efter det att perioden har löpt ut.

Behörig myndighet i fråga om bilbeskattning är i regel Tullen. Tullen ska verkställa bilbeskattningen innan ett fordon första gången registreras eller tas i bruk. Trafiksäkerhetsverket sköter dock sådan bilbeskattning som efter den första registreringen eller det första ibruktagandet av ett fordon ska verkställas på grund av en ändring av fordonets konstruktion, användningssyfte eller äganderätt.

Fordonsskatten

Bestämmelser om fordonsskatt ingår i fordonsskattelagen (1281/2003). Fordonsskatten består av grundskatt och drivkraftsskatt. Dessutom tas för utomlands registrerade fordon i vissa fall ut fast skatt och konsumtionsskatt. Grundskatten är en fiskal skatt som tas ut på person- och paketbilar (kategorierna M1, N1, M1G och N1G). Skatten tas ut per dag och bestäms för 12 månader långa skatteperioder på grundval av de uppgifter som finns om bilen i fordonstrafikregistret. Skatt tas inte ut för de dagar då bilen enligt anmälan varit avställd. Skatten kan betalas på en gång eller på den skattskyldiges begäran i två eller fyra rater.

Grundskatten har genom lagen om ändring av fordonsskattelagen (1311/2007) och lagen om ändring av 10 § i lagen om ändring av fordonsskattelagen (943/2009) ändrats så, att den baserar sig på fordonets koldioxidutsläpp. Lagarna trädde i kraft den 1 februari 2010. Grundskatten bestäms i första hand på grundval av de koldioxidutsläpp som biltillverkaren meddelat i samband med EU-typgodkännandet och som motsvarar den kombinerade specifika bränsleförbrukningen vid stads- och landsvägskörning. Sedan man övergick till en beskattning som grundar sig på koldioxidutsläpp har grundskatten höjts två gånger. Den första höjningen gjordes vid ingången av 2013 och den senare höjningen gäller grundskatt som tas ut från ingången av 2016.

Grundskatten bestäms på grundval av de vid typgodkännandet fastställda koldioxidutsläppen för personbilar vars totalmassa är högst 2 500 kilogram och som har tagits i bruk första gången den 1 januari 2001 eller därefter, samt för personbilar vars totalmassa är över 2 500 kilogram och som har tagits i bruk första gången den 1 januari 2002 eller därefter. För paketbilar bestäms grundskatten på grundval av koldioxidutsläppen, om bilen har tagits i bruk första gången den 1 januari 2008 eller därefter.

Om ett fordon har tagits i bruk före ovan nämnda tidpunkt eller om koldioxidutsläppen inte har fastställts vid typgodkännandet, bestäms grundskatten på grundval av fordonets totalmassa. Totalmassan kan anses som den bästa tillgängliga tekniska beskattningsgrunden som motsvarar koldioxidutsläppen och som finns tillgänglig för alla fordon i registret.

Sedan 2016 är fordonsskattens belopp 70 euro per år, om koldioxidutsläppet är 0 gram per kilometer och 618 euro, om utsläppet är 400 gram eller mera. Grundskattebeloppet för elbilar är det lägsta möjliga skattebeloppet, dvs. 70 euro per år. Mellan maximi- och minimiskatten finns ett särskilt skattebelopp angivet för varje antal koldioxidgram. Den grundskatt som bestäms på grundval av totalmassan är 186—596 euro per år. Skatten är 186 euro när fordonets totalmassa är högst 1 300 kilogram och 596 euro när totalmassan är 3 401 kilogram eller mera. Den skatt som baserar sig på totalmassan är angiven per hundra kilogram. Denna skatt är något lindrigare än den skatt som bestäms på grundval av de faktiska koldioxidutsläppen.

Fordonsskattens drivkraftsskatt tas ut på person-, paket- och lastbilar som drivs med annat bränsle än motorbensin. Utöver sitt statsfinansiella syfte används drivkraftsskatten till att utjämna olika stora användningskostnader för bilister med personbilar som drivs med bränslen som beskattats på olika sätt. Drivkraftsskatten för personbilar är kopplad till skatten på trafikbränslen. Drivkraftsskatten på paketbilar och lastbilar har inte samma beskattningsutjämnande inverkan. Genom drivkraftsskatten på lastbilar genomförs den årliga skatt på tunga fordon som förutsätts i EU:s lagstiftning. När drivkraftsskatten på lastbilar bestäms beaktas utöver totalmassan och antalet axlar dessutom om bilen används för dragning av släpvagn.

Fordonsskatten tas ut på förhand för en löpande 12 månader lång skatteperiod. Om fordonsskatt eller den del av skatten som förfallit till betalning inte har betalats inom utsatt tid, beläggs fordonet med användningsförbud. Medan användningsförbudet är i kraft får fordonet inte användas i trafik förrän den skatt som förfallit till betalning har betalats helt och hållet.

Den som i registret har antecknats som fordonets ägare eller den som har antecknats som innehavare är skyldig att betala fordonsskatt på fordonet för den tid för vilken han eller hon varit antecknad i registret som fordonets ägare respektive innehavare. Om såväl ägare som innehavare finns antecknade i registret, är det innehavaren som är skattskyldig. Skattskyldigheten inträder när ett fordon första gången registreras eller omregistreras eller påställs, eller när uppgifterna om ägare eller innehavare till ett i registret infört fordon ändras så att skatten ska påföras en ny skattskyldig. Skattskyldigheten kan också inträda när ett skattefritt fordon ändringsregistreras eller ändringsbesiktigas som skattepliktigt eller när förutsättningarna för skattebefrielse upphör. Skattskyldigheten upphör när det i registret antecknas att fordonet avställs eller avregistreras slutligt eller när uppgifterna om fordonets ägare eller innehavare ändras så att skatt ska påföras en ny skattskyldig.

Skatteuppbördsmyndighet i fråga om fordonsskatten är Trafiksäkerhetsverket. Tullen är dock skatteuppbördsmyndighet i fråga om den fasta skatten och konsumtionskatten. Skatteuppbördsmyndighet i landskapet Åland är Statens ämbetsverk på Åland. Skatteuppbördsmyndigheterna handhar verkställandet av skattedebiteringen samt skatteuppbörden och andra åtgärder i anslutning till beskattningen liksom behandlingen av ansökningsärenden och andra ärenden som gäller fordonsskattningen.

1.2 Europeiska unionens lagstiftning och rättspraxis

Icke-diskriminerande skatter

Bilskatten och fordonsskatten är nationella skatter som inte har harmoniserats genom EU-lagstiftningen med undantag för den årliga avgiften för tunga fordon. Medlemsstaterna kan därmed självständigt bestämma på vilka grunder och till vilket belopp de tar ut sådana skatter på fordon. I beskattningen ska likväl beaktas bestämmelserna om beskattning i fördraget om Europeiska unionens funktionssätt (nedan FEUF). Den viktigaste bestämmelsen i fråga om detta är artikel 110 i fördraget som innehåller ett förbud mot diskriminerande skatter. Europeiska unionens domstol har meddelat flera domar som gäller tillämpningen av artikel 110 FEUF och artikel 90 i dess föregångare, det innehållsmässigt motsvarande fördraget om upprättandet av Europeiska gemenskapen (nedan EG) i synnerhet vid bilbeskattningen av begagnade importfordon.

Unionens domstol har i rättspraxis ansett att diskrimineringsförbudet innebär att syftet är att genom artikel 90 EG garantera en fullständig neutralitet för statsintern beskattning, när det är fråga om konkurrens mellan produkter som redan finns på den inhemska marknaden och produkter som importeras (bland annat målen C-47/88 *kommissionen mot Danmark*, C-101/00 *Tulliasiamies och Siilin* och C-387/01, *Weigel*). Enligt vedertagen rättspraxis begås ett brott

mot första punkten i artikel 90 EG, om skatten på en importerad produkt och en likadan inhemsk produkt räknas på olika sätt och i enlighet med olika detaljerade regler så att skatten på en importerad produkt är större, även om det bara är i vissa fall. Den andel av skatten som ingår i fordonets värde anses minska i samma proportion som även värdet på fordonet. Detta ansågs innebära att skattesatsen på ett fordon som beskattas som begagnat fick vara högst lika stor som den skattesats som var i kraft då fordonet första gången togs i bruk. Även fordonets pris på marknaden skulle klarläggas.

Unionens domstol avgav 2006 en dom som gällde bilskatten i Ungern (målen C-290/05 *Nadasdi* och C-333/05 *Nemeth*), där man intog en annan ståndpunkt i fråga om tillämpningen av förbudet mot skattediskriminering på fordon som importerats som begagnade, när en medlemsstat inför en ny skatt eller ändrar skattesatsen eller underlaget för fastställandet av en gällande skatt. Enligt avgörandet saknar de skatterna betydelse som har införts före skatteförändringen. Domstolen konstaterade också att det inte heller är relevant att det finns begagnade fordon som tidigare registrerats i Ungern och vilkas marknadsvärde inbegriper det återstående beloppet i den tidigare gällande konsumtionsskatten. Detta innebar att begagnade importfordon kunde beskattas enligt den skattesats och de skattegrunder som gällde vid tidpunkten för importen. Enligt domen ska det vad gäller de kriterier som kan användas vid fastställelsen av en skatt eller avgift erinras om att gällande gemenskapsrätt inte begränsar medlemsstaternas frihet att upprätta ett differentierat avgiftssystem för vissa varor enligt objektiva kriterier, även om det är fråga om liknande varor i den mening som avses i första stycket i artikel 90 EG. Sådana olika beräkningsmetoder är emellertid förenliga med gemenskapsrätten enbart om de tjänar mål vilka, även de, är förenliga med fördragets och sekundärrättens krav och om formerna för dem är av den arten att all direkt eller indirekt diskriminering av import från andra medlemsstater eller skydd av konkurrerande inhemska varor undviks. Inom ramen för ett system för registreringsskatt utgör sådana kriterier som motortyp, cylindervolym och miljöklassificering objektiva kriterier. De kan således tillämpas inom ett sådant system. Däremot krävs inte att skattens storlek ska ha ett samband med fordonets pris. En registreringsskatt får emellertid inte vara högre för varor med ursprung i andra medlemsstater än för liknande inhemska varor.

Unionens domstol meddelade 2011 en ny dom om förbudet mot skattediskriminering (402/09, *Tatu*). I fallet var det fråga om en miljöskatt som tas ut när motorfordon registreras i Rumänien. Skatten hade införts 2008 och innan dess hade ingen registreringsskatt på fordon tagits ut i Rumänien. Den nya skatten bestämdes enligt den tekniska Euro-normen för fordon så att skatt på fordon som hör till olika kategorier räknades på olika sätt och enligt olika grunder. I synnerhet för de äldsta fordonen var skattenivån hög. Unionens domstol ansåg i sin dom om Rumänien att införandet av en miljöskatt strider mot diskrimineringsförbudet, om beskattningen avskräcker personer från att sätta begagnade fordon som köpts i andra medlemsstater i trafik i Rumänien utan att skatten för den delen avskräcker personer från att köpa begagnade fordon med samma ålder och i samma skick på den inhemska marknaden. I domstolens dom konstateras inte att avsikten med den skulle vara att ändra eller upphäva den tolkningslinje som antagits i domen som gällde Ungern 2006. I sin dom om Rumänien har domstolen konstaterat att syftet med diskrimineringsförbudet inte är att hindra en medlemsstat från att införa nya skatter eller att förändra skattesatsen eller beräkningsgrunden för befintliga skatter. Enligt domen har medlemsstaterna dock inte en obegränsad makt att utforma nya skatter, och beskattningen får inte avskräcka från import av varor från andra medlemsstater till förmån för nationella produkter. I domen betonas de uppenbara verkningar skatten har för import av begagnade bilar till Rumänien.

Också i ett mål som gäller bilbeskattningen i Nederländerna (C-437/12, *X*), där domstolen meddelade sin dom i december 2013, var det fråga om tillämpningen av artikel 110 FEUF i en situation där grunden för en registreringsskatt på fordon hade ändrats. I Nederländerna hade man stegvis övergått från en skatt som baserar sig på ett s.k. listpris till en skatt baserad på

koldioxidutsläppen. Till följd av förändringarna har beloppet på den skatt som tas ut på liknande fordon beroende på fordonets egenskaper kunnat stiga eller sjunka jämfört med de tidigare skattegrunderna. I domen hänvisas till domarna gällande bilbeskattningen i både Ungern och Rumänien. Unionens domstol har dock i sin diskrimineringsbedömning av fordon som importeras som begagnade återtagit den linje som rådde före domen om bilskatten i Ungern. Enligt dåvarande vedertagna tolkning har inte mer skatt kunnat tas ut på ett begagnat importfordon än den som ingår i värdet på ett liknande fordon som beskattats som nytt. I domen konstaterades att trots ändringen i sättet att beräkna skatt i Nederländerna kvarstår skyldigheten att betala skatt, dvs. den första registreringen av ett fordon i Nederländerna, oförändrad trots att sättet att beräkna skatten har ändrats. Det är enligt domstolen således fråga om samma skatt som tidigare. Även om det antogs att det är fråga om en ny skatt ska förbudet mot skattediskriminering enligt domen tillämpas varje gång beskattningen kan avskräcka från import av varor från andra medlemsstater till förmån för liknande inhemska varor. I domen konstateras att relevanta liknande fordon utgörs av fordon som redan finns på den nederländska marknaden och som har kännetecknen som bäst motsvarar kännetecknen hos det ifrågavarande fordonet som ska beskattas. Förbudet mot skattediskriminering utgör ett hinder för en skatt i likhet med den i Nederländerna och i den omfattning skatten på importerade begagnade fordon överstiger det lägsta återstående belopp som ingår i värdet på liknande begagnade fordon som redan registrerats i Nederländerna.

Europeiska unionens mål för att minska utsläppen

Europeiska rådet godkände i oktober 2014 unionens riktlinjer för klimat- och energipolitiken fram till 2030. Målet på EU-nivå för sektorer som inte omfattas av utsläppshandeln är en minskning på 30 procent av växthusgasutsläppen jämfört med 2005. Målet skärptes således jämfört med det tidigare minskningsmålet på 16 procent som ställdes för 2020. Trafiken är en av de största utsläppskällor som inte omfattas av handeln med utsläppsrätter.

En strategi på unionsnivå för koldioxidutsläppen från person- och paketbilar ingår i det meddelande som kommissionen publicerade i februari 2007 (KOM(2007)19). Enligt meddelandet kan målen nås genom övergripande insatser, där man förutom krav på biltillverkarna använder bl.a. konsumentinformation och ekonomiska styrmetoder för att styra konsumenterna att välja mer utsläppsnåla och energieffektiva fordon. Som ett led i genomförandet av strategin i EU har man antagit Europaparlamentets och rådets förordning (EG) nr 443/2009 om utsläppsnormer för nya personbilar som del av gemenskapens samordnade strategi för att minska koldioxidutsläppen från lätta fordon. Enligt förordningen ska de genomsnittliga koldioxidutsläppen från nya personbilar före 2015 fås ned till 130 gram per kilometer och före 2020 till 95 gram per kilometer. Bestämmelser om minskningen av utsläpp från paketbilar finns i Europaparlamentets och rådets förordning (EU) nr 253/2014 om ändring av förordning (EU) nr 510/2011 för att fastställa tillvägagångssätten för att till 2020 uppnå målet att minska koldioxidutsläppen från nya lätta nyttofordon. Enligt förordningen får de genomsnittliga koldioxidutsläppen från nya paketbilar i genomsnitt vara 147 gram per kilometer 2020. Skyldigheterna att minska utsläppen gäller biltillverkare så att om de genomsnittliga koldioxidutsläppen från en tillverkares bilar överskrider utsläppsmålet för det aktuella året, påför kommissionen tillverkaren en avgift för extra utsläpp.

1.3 Bilskatt och fordonsskatt i vissa andra länder

Enligt de uppgifter kommissionen samlat in tar en klar majoritet av medlemsländerna ut en årlig skatt i likhet med fordonsskatten för ägande eller användning av fordon i trafiken. Grunden för skatten är vanligen motorns storlek eller effekt, fordonets bränsleförbrukning eller skadlighet för miljön. Danmark, Irland och Nederländerna har de högsta skattenivåerna. Nivån på fordonsskatten i Finland är något högre än den genomsnittliga europeiska nivån. Fordonsskat-

tens andel av medlemsstaternas skatteinkomster är i genomsnitt cirka 0,9 procent, medan den i Finland var cirka en procent 2014.

Utifrån kommissionens uppgifter tas en skatt i likhet med bilskatten ut på fordon i samband med registreringen i 21 av EU:s medlemsländer. I de flesta medlemsländer bygger uppbörderna av registreringsskatt nu på egenskaper som beskriver de miljöolägenheter som fordon orsakar, såsom koldioxidutsläpp, bränsleförbrukning, motorvolym eller effekt. Högst skattenivå bland medlemsländerna har Danmark. Skattenivån i Finland är näst högst, även om den annorlunda strukturen på registreringsskatterna gör det svårare att direkt jämföra skattenivåer mellan medlemsstaterna. I de flesta medlemsstater är skattenivån relativt låg. Förutom i Finland och Danmark är skattenivån dock hög även i Irland, Nederländerna, Malta, Portugal och Österrike. Registreringsskattens andel av medlemsstaternas skatteinkomster är i genomsnitt cirka 0,4 procent, medan motsvarande andelen i Finland var cirka en procent 2014. Högst var registreringsskattens andel i Malta med cirka två procent av skatteinkomsterna. Bland de stater som hör till Europeiska ekonomiska samarbetsområdet (EES) är nivån på bilskatten anmärkningsvärt hög i Norge.

1.4 Praxis

Bilbeståndet och utsläppen från trafiken

Antalet personbilar och körda kilometer har ökat i jämn takt i Finland, med undantag för under den ekonomiska recessionen i början av 1990-talet. Det sammanlagda antalet körkilometer för personbilar har ungefär fördubblats jämfört med början av 1980-talet. Vägtrafikens volym per invånare och det genomsnittliga antalet körda kilometer per personbil är högre än genomsnittsnivån i EU-länderna. Trafikmängderna påverkas av många olika samhällsfaktorer, som t.ex. den ekonomiska utvecklingen, kostnaderna för mobiliteten, hushållens tillgångar och livsstil, beslut som rör markanvändning och trafiklösningar, region- och samhällsstrukturen, sysselsättnings- och bostadspolitiken samt serviceutbudet inom olika trafikformer och deras attraktionskraft. Dessa faktorer, som är beroende av beslut fattade i flera olika instanser, påverkar förutom själva fordonsanskaffningen även hur mycket det körs med varje enskilt fordon. Även förändringarna i människornas värderingar och tidsanvändning, bl.a. mera fritid och fler fritidssysselsättningar, pressar upp trafikmängderna.

De flesta utsläpp av föroreningar i vägtrafiken har klart minskat sedan slutet av 1980-talet trots att trafikmängderna har ökat. Utsläppen har bland annat bromsats av bränslen som brinner renare och katalysatorer som renar avgaserna. Katalysatorer blev obligatoriska i nya bilar i början av 1992.

Till skillnad från andra utsläpp i vägtrafiken, fortsatte koldioxidutsläppen länge att öka i takt med att trafikmängderna ökade. Störst var de 2007. Sedan dess har även koldioxidutsläppen börjat minska något och är nu i stort sett på motsvarande nivå som i början av 2000-talet. Under de senaste åren har koldioxidutsläppen i trafiken minskats i synnerhet av den ökade användningen av biobränslen och de allt mindre specifika utsläppen från nya personbilar.

Trafiken står för ungefär en femtedel av alla koldioxidutsläpp i Finland. Trafikens andel av utsläppen inom sektorer som inte omfattas av handeln med utsläppsrätter utgör cirka 40 procent. Ungefär 80 procent av trafikutsläppen kommer från vägtrafiken. Av utsläppen i vägtrafiken kommer cirka 60 procent från personbilstrafiken, något under 40 procent från paketbilar, bussar och lastbilar och cirka en procent från motorcyklar och mopeder. År 2012 var koldioxidutsläppen i vägtrafiken cirka 11 miljoner ton. Koldioxidutsläppen från fordon står i direkt proportion till bränsleförbrukningen, som påverkas av fordonens specifika förbrukning, körsätt och trafikmängden.

RP 33/2015 rd

I början av 2015 innehöll fordonstrafikregistret i Finland 3,2 miljoner personbilar, varav 2,6 miljoner bilar användes i trafiken. Antalet paketbilar i registret var cirka 400 000, varav cirka 300 000 bilar användes i trafiken. År 2013 kördes i genomsnitt 15 300 kilometer med bensindrivna personbilar och cirka 25 900 kilometer med dieseldrivna personbilar. Det genomsnittliga antalet körda kilometer för paketbilar är cirka 11 600 kilometer per år. Medelåldern för personbilar som var i användning i trafiken 2014 förutom museibilar var 11,1 år.

År 2014 beskattades cirka 121 700 nya fordon som omfattas av bils katt. Antalet nya personbilar som beskattades var 101 000, paketbilar 10 600 och motorcyklar 3 800. Dessutom beskattades 18 000 personbilar och 1 400 paketbilar som importerats som begagnade, 2 000 motorcyklar samt 1 900 fordon som importerats som flyttgods.

Det genomsnittliga koldioxidutsläppet för personbilar som används i trafiken är cirka 167 gram per kilometer och för paketbilar 199 gram. Utsläppen från nya bilar är dock märkbart lägre än genomsnittet, eftersom koldioxidutsläppet från nya personbilar som registrerades i maj 2015 var i genomsnitt 124 gram per kilometer. Det genomsnittliga koldioxidutsläppet på 123,2 gram från nya bensindrivna bilar är något lägre än det genomsnittliga utsläppet från dieseldrivna bilar på 127,8 gram. Det genomsnittliga utsläppet från nya paketbilar 2014 var cirka 183 gram.

Bilskattens och fordonsskattens belopp och skatteintäkter

Intäkterna från bilskatten 2014 var 918 miljoner euro. Av skatten inflöt 89 procent från nya fordon och 11 procent från fordon som importerats som begagnade. Det genomsnittliga beskattningsvärdet på nya personbilar var cirka 32 000 euro och bilskatten 7 200 euro. Den genomsnittliga skattesatsen var då 22,5. Beskattningsvärdet på bilar som importerats som begagnade var i genomsnitt 18 200 och bilskatten 5 700 euro med en skattesats på 31,7. Beskattningsvärdet på nya paketbilar var 35 600 och bilskatten 6 100 euro. Beskattningsvärdet på nya motorcyklar var i genomsnitt 13 200 och skatten 2 900 euro.

Intäkterna från fordonsskatten 2014 var 877 miljoner euro. Grundskattens andel av detta var cirka 59 procent, drivkraftsskattens cirka 39 procent och andelen tillägg för betalnings sättet cirka två procent. Av intäkterna från grundskatten inflöt 432 miljoner euro från personbilar och 87 miljoner euro från paketbilar. Fordonsskattens genomsnittliga grundskatt på personbilar i registret 2016 är cirka 228 euro per år. Den genomsnittliga grundskatten på paketbilar är cirka 365 euro per år.

Den genomsnittliga grundskatten på nya person- och paketbilar som togs i bruk 2015 är avsevärt mycket lägre än den genomsnittliga skatten på fordonen i registret. Den genomsnittliga grundskatten på nya personbilar som registrerades i maj 2015 är cirka 153 euro per år. Den genomsnittliga skatten på personbilar som importerats som begagnade är i dagens läge cirka 252 euro per år. Den genomsnittliga grundskatten på nya paketbilar är cirka 277 euro per år.

Även husbilar omfattas av fordonsskatt och grundskatten på dem bestäms på samma sätt som skatten på person- och paketbilar. För husbilar behöver man dock inte mäta koldioxidutsläppen vid EU-typgodkännande, och därför bestäms skatten på husbilar i regel enligt totalmassan. Fordonsskattens genomsnittliga grundskatt på husbilar är 531 euro per år. Drivkraftsskatt på husbilar betalas enligt skattesatsen på paketbilar som är lägre än skattesatsen på personbilar.

Av de personbilar som omfattas av grundskatt bestäms skatten på grundval av de uppmätta specifika koldioxidutsläppen för cirka 68 procent av bilarna och på grundval av totalmassan för cirka 32 procent av bilarna. Den genomsnittliga grundskatt som bestäms på grundval av totalmassan är för personbilar 249 euro och för paketbilar 398 euro per år. Antalet fordon som

beskattas på grundval av totalmassan sjunker långsamt när fordonsbeståndet förnyas, men tills vidare är deras andel fortfarande rätt stor. Den genomsnittliga grundskatt som bestäms på grundval av koldioxidutsläppen är för personbilar cirka 219 euro och för paketbilar cirka 288 euro per år.

Rätts- och beskattningspraxis i Finland

Högsta förvaltningsdomstolen gav i december 2014 ut två årsboksavgöranden som gällde beskattningen av begagnade bilar och som preciserar tillämpningen av ovan nämnda avgörande av unionens domstol C-437/12, *X* i Finland. Det första fallet (HFD:2014:182) gällde en bil som importerats till Finland från Tyskland där den tagits i bruk 1998. Med hänvisning till unionens domstols rättspraxis ansåg högsta förvaltningsdomstolen att systemet i bilskattelagen inte är uppbyggt så att det under några som helst förhållanden gör det möjligt att för en bil som importerats från en annan medlemsstat påföra högre skatt än vad som i skatt återstår i ett liknande fordon som redan är registrerat i Finland. Av denna anledning ansåg domstolen att beskattning utan diskrimineringsbedömning stod i strid med artikel 90 i fördraget om upprättandet av Europeiska gemenskapen (nuvarande artikel 110 FEUF). Vid bedömningen av den skatt som återstår i en liknande bil som redan är registrerad i Finland skulle inte beaktas den mervärdesskatt som i tiden påförts bilskatten på denna bil (på finska elv). Eftersom den skattskyldige inte hade överklagat förvaltningsdomstolens beslut och tullombudet i sina besvär inte hade påstått att förvaltningsdomstolens diskrimineringsbedömning skulle ha varit felaktig annat än i fråga om mervärdesskatten på bilskatten, var frågan huruvida förvaltningsdomstolens diskrimineringsbedömning stod i strid med unionsrätten inte föremål för avgörande i högsta förvaltningsdomstolen. I sitt beslut med anledning av den skattskyldiges besvär ansåg förvaltningsdomstolen att tillämpning av den på koldioxidutsläpp baserade skattesats om vilken bestäms i 5 a § i bilskattelagen (1292/2007) kan leda till att för ett fordon som importerats till Finland kommer att uppbäras mera bilskatt än vad som återstår i ett motsvarande fordon vars första registrering har skett i Finland.

Det andra avgörandet (HFD:2014:183) gällde ansökan om återbrytande av bilbeskattningsbeslut om en bil som importerats som begagnad. Även denna bil hade på motsvarande vis beskattats i strid med unionsrätten till den del som man vid verkställandet av beskattningen inte genom diskrimineringsbedömning hade försäkrat sig om att för bilen inte hade burits upp mera skatt än vad som återstod i en motsvarande bil som redan var registrerad i Finland. Bilimportören hade inte sökt ändring i beskattningen av bilen inom den utsatta tiden, över tre år. Bedömningen av förutsättningarna för att återbryta det laga kraft vunna beslutet byggde på högsta förvaltningsdomstolens sammantagna bedömning. Högsta förvaltningsdomstolen avslog ansökan om återbrytande av beslutet, med hänsyn till förutsättningarna för tillämpning av bestämmelserna om återbrytande av beslut i förvaltningsprocesslagen samt till att unionens domstol i sin rättspraxis inte som regel har förutsatt att ett laga kraft vunnet beslut ska återbrytas ens i det fall att det ska anses ha stått i strid med unionsrätten.

Högsta förvaltningsdomstolens avgörande i fallet HFD:2014:183 följer domstolens redan tidigare antagna avgörandelinje. Även i sina avgöranden under åren 2010 och 2013 (HFD:2010:44 och HFD:2013:199) gick högsta förvaltningsdomstolen in för att förkasta ansökningar om återbrytande av laga kraft vunna beslut även om besluten hade konstaterats strida mot unionsrätten till den del mervärdesskatt på bilskatt hade tagits ut enligt dem. Däremot har högsta domstolen i sitt avgörande i ett mål 2013 som gällde statens skadeståndsansvar (HD 2013:58) konstaterat att uppbörden av mervärdesskatt på bilskatt på ett så tillräckligt uppenbart sätt brutit mot förbudet mot diskriminerande beskattning att staten förpliktades att ersätta importören av det begagnade fordonet för den skada som orsakats genom brott mot unionsrätten. I allmänna domstolar pågår fortfarande talan som väckts senare där den centrala frågan är hur det ska avgöras när rätten till ett sådant skadestånd ska anses preskriberad.

Denna rättspraxis för frågan om när skadestånd blir preskriberade kan också ha betydelse vid bedömningen av retroaktiva tidsmässiga konsekvenser av unionens domstols och högsta förvaltningsdomstolens nyaste praxis.

Tullen ändrade bilbeskattningspraxisen för fordon som importerats som begagnade efter högsta förvaltningsdomstolens avgörande i december 2014 (HFD:2014:182). Med anledning av avgörandet säkerställer Tullen i samband med den första beskattningen av ett begagnat fordon som importerats från en EU- eller EES-stat till Finland att beloppet av den bilskatt som i enlighet med den bilskattesats som gäller vid tidpunkten för beskattningen inte överstiger det bilskattebelopp som ingår i det allmänna detaljhandelsvärdet i Finland på liknande fordon som registreras som nya i Finland. Detta säkerställs i regel med hjälp av en jämförelseberäkning vid den första beskattningen av ett begagnat fordon. Genom en jämförelseberäkning räknas hur mycket bilskatt det finns kvar i värdet på liknande fordon som redan är registrerade i Finland. Tullen fastställer beloppet på bilskatten utifrån den beräkning enligt vilken skattebeloppet är mindre. Nya fordon beskattas i enlighet med den bilskattelag som är i kraft vid tidpunkten för beskattningen.

Till tullen har lämnats in begäran om rättelse av skattesatserna för cirka 18 000 begagnade fordon. Behandlingen av dessa kommer enligt uppskattning att pågå fram till 2016. Den genomsnittliga skatt som ska återbäras är något över 1300 euro. Inom ramen för tiden för sökande av ändring i bilskattelagen kan omprövning under 2015 fortfarande begäras för beskattningsbeslut som fattats 2012 och senare.

1.5 Bedömning av nuläget

Målen för beskattningen av trafiken och dess styrande verkan

Trafikbeskattningen gäller anskaffningen av fordon, användningen i trafiken samt den faktiska användningen. Det primära målet för trafikbeskattningen är fiskal. År 2015 bedöms intäkterna från trafikskatterna uppgå till 4,6 miljarder euro, vilket är 11,5 procent av statens skatteinkomster. Denna andel har varit i stort sett oförändrad under 2000-talet. Dessutom berörs trafiken av vissa andra allmänna skatter, som t.ex. mervärdesskatten. Under de senaste tio åren har beskattningen allt mer inriktats på användningen av fordonen. Nästan 60 procent av intäkterna från trafikskatterna inflyter av bränsleaccisen på användningen av bilen. Fordonsskatten på användningen av fordon i trafiken utgör ungefär en femtedel av intäkterna från trafikskatterna, liksom bilskatten på anskaffningen.

Utöver de fiskala målen genomförs miljöstyrning genom trafikbeskattningen för att minska koldioxidutsläppen samt de hälsovådliga partikelutsläppen. Mängden koldioxidutsläpp står i direkt proportion till bränsleförbrukningen och bränslets kvalitet. Därför är en minskning av förbrukningen av fossila bränslen ett viktigt medel för att minska koldioxidutsläppen i trafiken.

Bland de ekonomiska styrmedlen kan accisen på trafikbränsle anses vara en skatt som är direkt relaterad till antalet körda kilometer. Bränslenas kvalitet och utsläppen under livscykeln har beaktats i accisen på flytande bränslen. Förnybara bränslen har genom beskattningen gjorts attraktivare i Finland. Energibeskattningen reviderades i början av 2011 och skatten ändrade då så att den består av en energiinnehållsskatt och en koldioxidskatt på olika bränslekomponenter. För trafikbränslen gjordes en kvalitetsgradering som även beaktar de hälsovådliga lokala utsläppen av bränslen. Energiskattereformen sänkte skattenivåerna i synnerhet för biobränslen som uppfyller hållbarhetskriterierna.

När det gäller åtgärder utanför beskattningen påverkas koldioxidutsläppen i trafiken i synnerhet av distributionsskyldigheten för biodrivmedel. Enligt lagen om främjande av användningen av biodrivmedel för transport (446/2007) ska distributörer av drivmedel leverera biodrivmedel till konsumtion så att dess andel av energiinnehållet i drivmedel utgör sex procent under åren 2011—2014. Därefter stiger distributionsskyldigheten i jämn takt och är 20 procent 2020. Alla drivmedel som distribueras i Finland innehåller i dagens läge biokomponenter. Enbart genom att utöka biodrivmedlen kommer man mycket nära målen för minskade växthusgasutsläpp i trafiken.

Förutom en minskning av antalet körda kilometer är en förbättring av bränsl effektiviteten i bilbeståndet viktigt för att minska utsläppen. Bilskatten liksom även fordonsskattens grundskatt är graderad enligt koldioxidutsläpp som motsvarar bilens specifika bränsleförbrukning. Sambandet mellan dessa skatter och utsläppen är logiskt så till vida att varje koldioxidgram påverkar direkt och öppet bilskattesatsen eller beloppet av fordonsskattens grundskatt.

Både bilskatten och fordonsskatten gynnar oberoende av teknik alla bilar med låga utsläpp. I synnerhet el- och hybridbilar och bilar som drivs med bränslen i gasform får en betydande fördel i bilbeskattningen och fordonssbeskattningen på grund av de låga utsläpp som uppmäts från fordonen. Till exempel vid en jämförelse med bensindrivna bilar till samma pris får elbilar en skatteförmån på cirka 11 000 euro totalt för bränsleskatten, fordonsskattens grundskatt och bilskatten under en användningstid på 10 år och med 17 000 körda kilometer.

Enligt en gemensam undersökning från Teknologiska forskningscentralen VTT och Statens ekonomiska forskningscentral VATT om drivkraftsalternativen och deras samhällsekonomiska verkningar (Nylund ym. (2015): Tieliikenteen 40 %:n hiilidioksidipäästöjen vähentäminen vuoteen 2030: Käyttövoimavaihtoehto ja niiden kansantaloudelliset vaikutukset) kommer det inte förrän efter 2020 att bli aktuellt att utöka antalet elbilar i större skala och att välja styrmedel. På grund av det höga priset på elbilar lönar sig ett mera omfattande ibruktagande när kostnadsnivån sjunkit kännbart i takt med den tekniska utvecklingen. Enligt undersökningen är det med avseende på samhällsekonomi kostnadseffektivaste sättet att minska utsläpp att investera i produktionen och en ökad användning av sådana inhemska biobränslen som lämpar sig för användning i dagens fordonsmateriel.

Det genomsnittliga koldioxidutsläppet från personbilar som registrerats första gången mellan 2007 och maj 2015 har sjunkit från 117 gram till 124 gram per kilometer, dvs. cirka 30 procent. Den stora utsläppsminskningen har möjliggjorts av fordonsteknikens snabba utveckling och dessutom bidrar utsläppsmålen för tillverkarna inom unionen till ett utökat utbud av bilar med låga utsläpp. Även bilskatten har haft stor inverkan på styrningen till anskaffningen av personbilar med låga utsläpp.

Den snabba minskningen av koldioxidutsläppen från nya personbilar under de senaste åren har inte lett till någon stor minskning av de totala utsläppen i vägtrafiken. Minskningen av utsläppen i vägtrafiken med cirka sex procent är ganska liten, i synnerhet när man beaktar hur distributionsskyldigheten för biodrivmedel påverkar minskningen av utsläpp från 2008 framåt. Den viktigaste orsaken till detta torde vara ökningen av trafikmängden. Även den långsamma förnyelsen av bilbeståndet märks i den obetydliga minskningen av utsläppen i vägtrafiken.

Trafikskatternas styrande effekt för utsläpp från bilar som importerats som begagnade har varit ganska liten. Dessutom kan den beskattningspraxis som förutsätts i högsta förvaltningsdomstolens beslut HFD:2014:182 ytterligare i någon mån försämra miljöstyrningen inom beskattningen av begagnade importbilar. Enligt beslutet strider tillämpningen av en utsläppsbaserad skattesats mot förbudet mot diskriminerande skatter i unionsrätten, om det leder till att det tas ut en högre skatt på fordonet än vad som finns kvar i ett liknande fordon som redan är

registrerat i Finland. Beslutet innebär således att den skattesats som baserar sig på koldioxidutsläpp enligt gällande skattetablell inte ska tillämpas på beskattningen av vissa bilar som importerats som begagnade utan i stället den skattesats som tagits ut på liknande bilar som redan finns på marknaden, om den är mindre än den gällande utsläppsbaserade skattesatsen. Eftersom nivån på bilskatten före den utsläppsbaserade beskattningen i huvudsak har varit högre, gäller försämringen av styreffekten dock främst en begränsad mängd bilmodeller med höga utsläpp för vilka de utsläppsbaserade skattesatserna i dagens läge kan vara betydligt högre än de skattesatser som tidigare varit gällande.

En förnyelse av fordonsbeståndet kan anses vara ett eftersträvansvärt mål i synnerhet med tanke på att trafiksäkerheten och bränsleeffektiviteten är bättre i nya bilar. Fordonsskattens grundskatt sporrar tillsammans med bränsleskatten konsumenterna att byta till en större och bränsleeffektivare bil genom att det görs dyrare att ha och använda bilar med äldre teknik och i allmänhet högre utsläpp. Betydelsen av detta styrmedel ökar när bilskatten på nya bilar småningom sjunker parallellt med bilarnas specifika koldioxidutsläpp. Ändringarna i fordonsbeståndet har dock varit långsamma och beståndets medelålder har sedan 2008 stigit något. Fordonsskattens effekt på förnyelsen av fordonsbeståndet har sannolikt varit ganska liten. Den största orsaken till den långsamma förnyelsen av fordonsbeståndet står att finna i den allmänna ekonomiska utvecklingen, eftersom försäljningsvolymerna för nya bilar i regel reagerar parallellt, men kraftigare än indikatorerna för det allmänna ekonomiska läget. Även depressionen i början av 1990-talet märktes tydligt som en klar höjning av bilbeståndets medelålder.

En bil används efter anskaffningsbeslutet i åratal i trafiken och därför har bilens egenskaper en viktig betydelse med tanke på miljön. Därför är en utsläppsbaserad bilskatt ett centralt styrmedel för att gynna bilar med låga utsläpp. Bilskatt tas ut i samband med anskaffningen av ett fordon och det inverkar direkt på fordonets pris, och styr därför effektivt konsumenternas val. Enligt utredningar är fordonets anskaffningspris den viktigaste egenskapen som påverkar valet av fordon. Då är en utsläppsbaserad skatt som direkt inverkar på anskaffningspriset ett fungerande styrmedel för en miljövänlig och energieffektiv bilism.

Skattenivå

Den genomsnittliga nivån på bilskatten på personbilar sänktes med cirka en sjättedel i början av 2008 samtidigt som bilskatten gjordes utsläppsbaserad. Följande strukturomvandling för att öka skatteintäkterna och rationalisera miljöstyrningen trädde i kraft i april 2012. I samband med den sjönk skattens andel för bilar vars koldioxidutsläpp är mindre än 110 gram per kilometer och steg för bilar vars utsläpp är större än detta. För nya personbilar med genomsnittliga utsläpp steg skatten ungefär två procentenheter. Trots att bilskatten höjdes 2012 har den verkliga skattenivån ändå sjunkit på grund av fordonens minskade utsläpp. Även på längre sikt har den genomsnittliga nivån på bilskatt klart sjunkit. Skattesatsen beräknad enligt det genomsnittliga koldioxidutsläppet 2007 skulle ha varit 26,5, medan skattesatsen enligt det genomsnittliga koldioxidutsläppet i maj 2015 är endast 20,8. Trots den sänkta bilskattenivån är Finlands nuvarande skattenivå hög i en internationell jämförelse. Den genomsnittliga skatteandelen för fordon som importerats som begagnade har hållits kring cirka 30 procent.

Utöver skattenivån påverkas intäkterna av bilskatt av antalet registreringar, utvecklingen av bilarnas konsumentpris samt koldioxidutsläppen från bilar som importerats som nya eller begagnade. Även skatteintäkterna av bilskatten har minskat sedan den utsläppsbaserade bilskatten infördes. De sänkta skatteintäkterna har berott på nedgången i fordonshandeln till följd av den ekonomiska recessionen. Intäkterna av bilskatten uppgick 2007 till cirka 1,2 miljarder euro, och sjönk och var som lägst 2009, då skatteintäkterna var cirka 0,7 miljarder. Intäkterna av bilskatten 2010 var cirka 0,9 miljarder euro och under åren 2011–2012 cirka en miljard euro. Därefter har skatteintäkterna varit något över 0,9 miljarder euro under åren 2013–2014.

Rent allmänt kan man uppskatta ett en minskning på ett koldioxidgram i de genomsnittliga utsläppen sänker skatteintäkterna med cirka 5—6 miljoner euro, om intäkterna av bilskatten utgör cirka en miljard euro. Om det genomsnittliga utsläppet sjunker fem gram på ett år, vilket kan anses som en realistisk utveckling, sjunker intäkterna av bilskatten årligen cirka 25—30 miljoner euro utan förändringar i skattenivån.

Nivån på fordonsskatten har stigit snabbt under de senaste åren. Ändringen av grundskatten 2010 så att den blev utsläppsbaserade genomfördes skatteintäktsneutralt för personbilar så att strävan var att den genomsnittliga skattebördan på dem skulle hållas oförändrad. Vid övergången till en utsläppsbaserad skatt steg den genomsnittliga skatten på paketbilar och mer än fördubblades. Därefter har fordonsskattens grundskatt höjts för alla bilar sedan både 2013 och 2016. Efter dessa höjningar har den genomsnittliga grundskatten på personbilar stigit cirka 80 procent och skatten på paketbilar med ungefär 130 procent jämfört med 2010.

Intäkterna av fordonsskatten är betydligt stabilare än av den konjunkturkänsliga bilskatten. Intäkterna av fordonsskatten har under de senaste tio åren ökat i jämn takt på grund av skattehöjningarna och det ökade bilbeståndet. Intäkterna av fordonsskatten 2005 var 536 miljoner euro medan de 2014 var 878 miljoner euro. Skatteintäkterna antas stiga till 957 miljoner euro 2015 och till 1 060 miljoner euro 2016. I siffrorna ingår både grund- och drivkraftsskattens andel.

Minskningen av koldioxidutsläppen från nya bilar bidrar ganska långsamt till en minskning av intäkterna av fordonsskattens grundskatt på grund av att det stora bilbeståndet förnyas så långsamt. Skattegrunden för fordonsskattens grundskatt kommer således att bestå längre än bilskattens och fordonsskattens fiskala betydelse kommer att öka ytterligare. Om man även vill bevara bilskattens fiskala betydelse på lång sikt, måste man i något skede överväga att ändra skattens struktur så att skatten baseras på andra omständigheter än fordonets koldioxidutsläpp. Inom den närmaste framtiden kommer minskningen av bilskatteintäkterna dock att vara mycket måttfull och den ekonomiska situationens utveckling inverkar betydligt kraftigare på skatteintäkterna än den förmodade minskningen av de specifika utsläppen med 4—5 gram per år.

Beskattningen av fordon som importerats som begagnade

Den utsläppsbaserade bilskattereform som trädde i kraft i Finland vid ingången av 2008 genomfördes i synnerhet på grundval av den rättsnorm som framgår av unionens domstols dom gällande Ungern 2006 och av kommunikationen med kommissionens tjänstemän. Lösningen ansågs möjliggöra ett skattesystem där bilskatt tas ut på fordon som importerats som begagnade på motsvarande grunder som för fordon som registreras som nya i Finland. En skattesats som baserar sig på koldioxidutsläpp kan enligt gällande lagstiftning beroende på fordonets egenskaper vara högre eller lägre än den andel skatt som ingår i värdet på ett liknande fordon som redan finns på den inhemska marknaden och som beskattats som nytt enligt tidigare skattegrunder. I samband med bilskattereformen slopades samtidigt de tidigare tillämpade modellspecifika skattesatserna i beskattningen av begagnade importbilar.

På grundval av unionens domstols dom gällande Nederländerna i december 2013 kan Finlands nuvarande skattebestämmelser om begagnade bilar dock inte längre anses stämma överens med kravet på icke-diskriminerande skatter i artikel 110 FEUF. Enligt unionens domstols senaste tolkning kan diskriminerande verkningar förhindras endast om det är möjligt att välja det lägsta återstående belopp av registreringsskatt som fortfarande ingår i värdet på liknande begagnade fordon som redan registrerats i landet. Högsta förvaltningsdomstolens beslut i december 2014 preciserade detta genom att ta ställning till hur en diskrimineringsjämförelse ska göras vid tillämpningen av den nationella bilskattelagen. Även om en icke-

diskrimineringsjämförelse redan tillämpas i Tullens beskattningspraxis bör även bestämmelserna i bilskattelagen ändras så att de motsvarar rättspraxis.

2 Målsättning och de viktigaste förslagen

2.1 Målsättning

Syftet med propositionen är att bilskatten i enlighet med regeringsprogrammet för statsminister Sipiläs regering ska sänkas under regeringsperioden på ett sätt som gynnar utsläppssnåla bilar. Effekten på skatteintäkterna är ca 200 miljoner euro på 2019 års nivå. Samtidigt ska fordonsskattens grundskatt i enlighet med regeringsprogrammet höjas så att höjningen ökar skatteintäkterna med 100 miljoner euro från 2017. Höjningen av fordonsskatten görs av statsfinansiella skäl. Sammantaget lindras dock trafikbeskattningen från och med 2018. Syftet med åtgärderna är att förnya bilbeståndet i en utsläppssnålare riktning och flytta tyngdpunkten i trafikbeskattningen från anskaffningen av bilar till att använda dem i trafik.

Syftet är också att skattebestämmelserna om bilar som importerats som begagnade ska ändras i enlighet med kraven i unionsrätten så att man i alla situationer säkerställer en icke-diskriminerande behandling av begagnade importfordon.

2.2 De viktigaste förslagen

Bilskatten

Skattetabell 1 i bilagan till bilskattelagen föreslås bli ändrad i etapper så att bilskattens belopp sjunker för bilar vars specifika koldioxidutsläpp är högst 140 gram per kilometer. För att effektivisera bilskattens miljöstyrning skulle skattesänkningen klart gynna bilar med låga utsläpp. Skattesänkningarna skulle genomföras i enlighet med bilskattens nuvarande teknikneutrala struktur så, att skattesatsen på bilar bestäms uteslutande på grundval av det specifika koldioxidutsläppet oberoende av fordonsteknik.

Sedan sänkningen genomförts etappvis kommer skatten på en bil vars utsläpp motsvarar det nuvarande genomsnittliga utsläppet från nya bilar, dvs. cirka 124 koldioxidgram per kilometer att ha sjunkit 2,7 procentenheter, dvs. proportionellt 13 procent. För bilar vars utsläpp motsvarar EU:s mål för de genomsnittliga koldioxidutsläppen från personbilar före 2020, dvs. 95 gram per kilometer, skulle skatten sjunka proportionellt 32 procent. För en medelprissatt bil, dvs. en bil som ursprungligen kostat cirka 32 000 euro, innebär detta en skattesänkning på något över 1 800 euro. Jämfört med skatten på en bil med genomsnittliga utsläpp 2015 skulle skatten då ha sjunkit till ungefär hälften.

Lättnaden skulle vara proportionellt kraftigast för bilar vars koldioxidutsläpp är under 50 gram per kilometer, vilka i praktiken i dagens läge är elbilar och hybridbilar som laddas med el. Fram till 2019 skulle skatten på dessa bilar proportionellt sjunka med upp till 52 procent. Skattelättnaden jämnas ut något mot bilar med nollutsläpp för att den fiskala grunden för bilskatten ska bevaras också för elbilar. För bilar vars uppmätta utsläpp är 0 gram per kilometer, dvs. i praktiken renodlade elbilar, skulle bilskatten sjunka från nuvarande 5 procentenheter till 2,7 procentenheter, dvs. proportionellt 46 procent från nuvarande nivå. Utsläpp från produktionen av den el som elbilar förbrukar beaktas inte i bilbeskattningen.

Skatten skulle inte sjunka för bilar vars utsläpp överstiger 140 gram per kilometer. För ungefär hälften av de nya personbilarna placerar sig det specifika koldioxidutsläppet i dagens läge mellan 100 och 135 gram per kilometer och skattesänkningen gäller således även bilar med medelstora utsläpp. Det är motiverat att dela upp sänkningen för att trygga bilskatteintäkterna

RP 33/2015 rd

på längre sikt, för om skattesänkningen enbart inriktas på bilar med låga utsläpp skulle intäkterna från bilskatten minska betydligt snabbare under kommande år på grund av att utsläppen från nya bilar minskar. Skattesänkningen för bilar vars utsläpp överstiger genomsnittliga utsläpp, dvs. bilar med 125—140 gram utsläpp, skulle dock vara dämpad, proportionellt 1–12 procent.

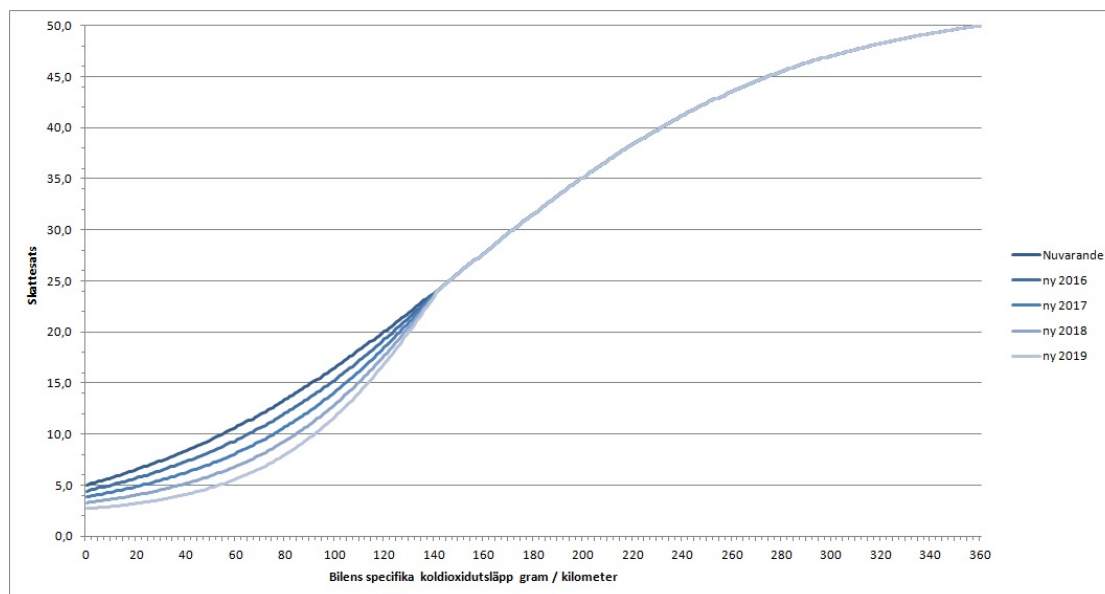
Skattesänkningen skulle inte gälla motorcyklar eller skattepliktiga bussar. Det finns för närvarande inga utsläppsuppgifter om motorcyklar. Den nuvarande graderingen av skattenivåerna enligt motors slagvolym kan anses grovt avspegla olika stora motorcyklars bränsleförbrukning, även om beskattningen inte direkt baserar sig på koldioxidutsläpp. För motorcyklar skulle betydelsen av en effektivare skattestyrning dock bli mycket liten med tanke på de totala utsläppen i vägtrafiken. Anskaffningen och användningen av motorcyklar är mera inriktad på fritidssysselsättning än på behoven av nödvändig mobilitet och det är således motiverat att hålla deras skattenivåer högre eller åtminstone på samma nivå som för typiska personbilar.

Skatten på skattepliktiga lätta eldrivna fordon i kategori L föreslås dock för konsekvensens skull bli sänkt så att skatten på dem motsvarar den lägsta skatten på motorcyklar och lätta fordon, dvs. 9,8 procent. Då bestäms skatten på eldrivna lätta fordon på samma sätt som på eldrivna person- och paketbilar. Också på dessa tas skatt ut enligt lägsta nivån i skattetabellen för motsvarande fordon.

Skattesänkningen genomförs i fyra lika stora etapper under åren 2016—2019. Syftet med att sänkningen genomförs etappvis är att konsumenterna och aktörerna i bilbranschen ska kunna anpassa sin verksamhet till skatteändringen. Målet är att undvika marknadsstörningar i bilhandeln och en plötslig nedgång i lagervärdena samt orättvisa konsekvenser för konsumenterna till följd av en enskild stor skatteändring. För medelprissatta bilar, dvs. bilar med ursprungspriset 32 000 euro, skulle skatten beroende på utsläppsmängd sjunka 0—470 euro per år. Skattesänkningen i euro skulle vara störst på en utsläppsnivå om 82 gram. Skatten på bilar till samma pris som motsvarar nuvarande medelstora utsläpp, dvs. en utsläppsnivå på 124 gram, skulle sjunka cirka 210 euro per år. I proportion till priset på nya bilar skulle en enskild skattesänkning som träder i kraft vid årets början bli så pass liten att konsumenterna inte i någon större utsträckning skulle spöras att skjuta upp bilanskaffningen på grund av skatteändringarna. Ett jämförelseobjekt kan till exempel vara värdesänkningen på nya bilar, som under det första året vanligen är cirka 12—16 procent, dvs. för en medelprissatt bil cirka 4 000—5 000 euro. Även med avseende på statsfinanserna skulle en gradvis skattesänkning fram till 2019 vara en motiverad lösning för att man ska undvika plötsliga stora skatteförluster, men under regeringsperioden uppnå en lägre nivå på bilbeskattningen. Att inrikta skattesänkningen på bilar med låga utsläpp innebär också en bilbeskattning som lindras på lång sikt, eftersom koldioxidutsläppen från nya bilar minskar. Skattesänkningen väntas stimulera detta fenomen.

Den föreslagna ändringen i bilskatten visualiseras i figuren nedan. På x-axeln visas mängden koldioxidutsläpp i gram per kilometer och på y-axeln skattesatsen. Översta linjen beskriver skattens nuvarande nivå och nedersta linjen den skattenivå som föreslagits för 2019. De etappvisa sänkningarna beskrivs med linjerna mellan dessa.

RP 33/2015 rd

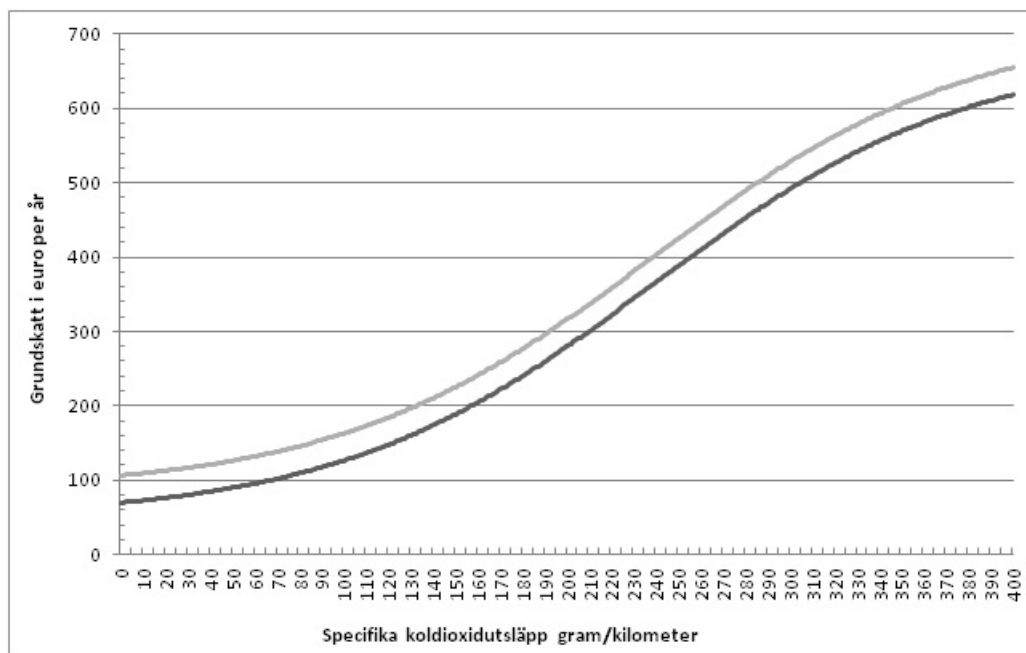


Det föreslås att skattebestämmelserna för bilar som importeras som begagnade ändras så att icke-diskriminerande skatter ska kunna tryggas i alla situationer. Skattesatsen för begagnade fordon bestäms enligt skattenivån för ett liknande fordon som redan tidigare registrerats i Finland. I enlighet med EU-domstolens rättspraxis ska skatten på ett fordon som importeras som begagnat alltså vara det minsta belopp som finns kvar i värdet på ett liknande fordon som redan är registrerat i Finland. I beskattningen av begagnade importfordon ska således inte längre tillämpas gällande skattesats för nya fordon vid tidpunkten för beskattningen, även om den skulle vara lägre än den skatteandel som ingår i värdet på ett fordon som är lika gammalt och även i fråga om andra egenskaper ska anses vara likadant som ett fordon som redan finns på marknaden i Finland. Lösningen är en logisk följd av EU-domstolens avgörandepraxis. EU-domstolens avgörande har inte någon direkt rättslig inverkan på beskattningen av fordon som importeras till Finland från ett land utanför EES-området. Eftersom bilskatten dock är en registreringsskatt, och inte en importskatt, är utgångspunkten den att samma principer som tillämpas på beskattningen av fordon som importeras till Finland från EES-området även ska gälla fordon som importeras från tredje land.

Fordonsskatten

Fordonsskattens grundskatt föreslås bli höjd med 36,50 euro per år. Höjningen av fordonsskatten genomförs som en jämn förhöjning för hela det skattepliktiga bilbeståndet, eftersom höjningen då tryggar inflödet av skatteinkomster även när bilbeståndets koldioxidutsläpp minskar. Trots den föreslagna jämna förhöjningen kommer fordonsskattens grundskatt fortfarande att ha samma styreffekt, eftersom skattebeloppet fortfarande ska vara direkt beroende av bilens specifika koldioxidutsläpp. Skatt som bygger på den totala massan föreslås bli höjd lika mycket som utsläppsbaserad skatt.

Den föreslagna nivåändringen i fordonsskattens grundskatt visas i figuren nedan. På x-axeln visas mängden koldioxidutsläpp i gram per kilometer och på y-axeln skattens belopp beräknat i euro för en 365 dagar lång period. Den undre linjen beskriver skattens nuvarande nivå och den övre nivån enligt förslaget.



3 Propositionens konsekvenser

3.1 Ekonomiska konsekvenser

Sammanlagt skulle de föreslagna ändringarna i bilskatten och fordonsskatten öka skatteintäkterna på 2016 års nivå med cirka 24 miljoner euro samt på 2017 års nivå med cirka 32 miljoner euro jämfört med nuläget. På 2018 års nivå skulle skatteintäkterna jämfört med nuläget sjunka med cirka 17 miljoner euro och på motsvarande sätt på 2019 års nivå med cirka 82 miljoner euro. Totalt väntas ändringarnas lindrande inverkan på trafikbeskattningen öka på lång sikt med anledning av miljöstyrningseffekten och beskattningen baserad på specifika utsläpp.

Sänkningen av bilskatten minskar enligt en statisk analys skatteintäkterna från nya personbilar med cirka 150 miljoner euro 2019. Den statistiska analysen beskriver dock inte ändringens verkliga effekt på skatteintäkterna, eftersom skattesänkningen antas ha effekt för konsumenternas beteende i fråga om anskaffningen av bilar. Styreffekten antas minska det genomsnittliga specifika koldioxidutsläppet från nya personbilar med cirka tio gram jämfört med den väntade utvecklingen för specifika utsläpp utan en skatteändring. När man beaktar skatteändringens uppskattade tilläggseffekt för sänkningen av koldioxidutsläpp, minskar skatteintäkterna fram till 2020 med cirka 208 miljoner euro per år. Dessutom minskar skattesänkningen skatteintäkterna för personbilar som importerats som begagnade samt nya paketbilar med cirka fem miljoner euro. Den effekt som beaktar förändringen i utvecklingen för koldioxidutsläpp skulle alltså totalt vara cirka 213 miljoner euro. Sammanlagt antas skatteintäkterna 2019 minska med cirka 182 miljoner euro, då den tillfälligt ökande effekten för efterfrågan har beaktats.

Propositionen skulle i fråga om vissa begagnade importfordon sänka skatteintäkterna jämfört med gällande lag med ungefär tre miljoner euro på 2019 års nivå. Propositionen skulle enligt en uppskattning på 2019 års nivå dessutom minska skatteintäkterna från paketbilar med cirka två miljoner euro. Dessa verkningar kan antas bli kraftigare på längre sikt, när utvecklingen för koldioxidutsläppen från importbilar och paketbilar i större omfattning når det område som är föremål för skatteändringen.

I kalkylerna har tillämpats resultaten av en undersökning om effekten av utvecklingen för specifika utsläpp som Statens ekonomiska forskningscentral gjorde i anslutning till den tidigare skatteändringen (Perrels, A & Tuovinen, T (2012): The Effectiveness of Differentiation of the Finnish Car Purchase Tax according to Carbon Dioxide Emission Performance. VATT research reports 168/2012). När det gäller priselasticiteten i fråga om efterfrågan har tillämpats en undersökning som gjorts om den svenska reformen (Huse, C, & Lucinda, C (2014): The Market Impact and the Cost of Environmental Policy: Evidence from the Swedish Green Car Rebate. The economic journal, 124/2014, s. F393-F419) samt kalkyler från den inhemska bilbranschen. Som kalkyl för efterfrågans priselasticitet har tillämpats talet 2,5 som placerar sig i nedre ändan av resultaten från den undersökning som gjordes om reformen i Sverige. Talet är något högre än bilbranschens kortfristiga kalkyl 2,3, men däremot något lägre än de kalkyler som vanligen fås i en internationell undersökning.

De kortfristiga priseffekterna kommer antagligen att vara kraftigare än priseffekterna på längre sikt. Därför kan skatteintäkterna sjunka ytterligare efter 2019. På längre sikt kan intäkterna av bilskatten antas sjunka jämfört med gällande lagstiftning också när de specifika utsläppen från nya bilar utvecklas mot de prioriterade områdena för skattelättnader. Den sänkning av bilskatten som föreslagits på lång sikt inverkar också sänkande på intäkterna av fordonsskattens grundskatt och bränsleskatten på grund av minskningen av personbilars specifika bränsleförbrukning.

Bilskatteändringen antas totalt minska skatteintäkterna 2016 med cirka 31 miljoner euro, 2017 med cirka 67 miljoner euro, 2018 med cirka 117 miljoner euro och 2019 med cirka 182 miljoner euro, med beaktande av verkningarna för styrning och efterfrågan.

En höjning av fordonsskattens grundskatt skulle från början av 2017 årligen öka statens skatteinkomster med cirka 100 miljoner euro. På grund av faktureringsperioderna för skatten realiserar de ekonomiska verkningarna av höjningen av fordonsskattens grundskatt till fullt belopp först 2017. År 2016 väntas höjningen öka skatteintäkterna med cirka 55 miljoner euro. Enligt en statisk analys är den årliga skatteavkastningseffekten cirka 102 miljoner euro, men kan på grundval av tidigare förändringar antas avta något före året för ikraftträdande i och med att de genomsnittliga utsläppen från bilbeståndet minskar.

3.2 Konsekvenser för företagen

Parti- och detaljhandeln med bilar sysselsätter cirka 8 000 personer och hela bilbranschen sammanlagt nästan 30 000 personer. Antalet företag inom branschen för handel med personbilar och lätta motorcyklar var 2012 något under 1 800. Under de senaste åren har årligen sålts 172 000—216 000 nya fordon, varav personbilarnas andel har varierat 103 000—126 000 och paketbilarnas andel 10 000—14 000 samt motorcyklarnas andel 3 000—6 000. Under de senaste åren har bilhandeln genomsnittliga lönsamhet försämrats. Den ekonomiska konjunkturen och konsumenternas förväntningar påverkar kraftigt handeln med nya bilar och fluktuationerna i försäljningsvolymerna är därmed stora. Försäljningen av nya bilar på 2000-talet var som högst 2003 då antalet nya personbilar som registrerades var 147 000 och som lägst 2009, då 91 000 personbilar registrerades. Årligen görs handel med cirka 550 000—600 000 begagnade bilar. Ungefär en fjärdedel av dessa affärer görs mellan konsumenter.

De flesta bilmärken skulle gynnas av en sänkning, även om det skulle uppstå skillnader mellan olika märken liksom även mellan olika modeller av samma märke. Nästan 80 procent av de nya personbilar som registrerades i maj 2015 underskred 140 gram i specifikt koldioxidutsläpp, vilket är gränsen för en skattesänkning. Under de närmaste åren kommer en allt större del av nya personbilar att omfattas av skattesänkningen i takt med att utsläppen ytterligare minskar. I Finland beskattades 2014 ca 29 000 personbilar med specifika koldioxidutsläpp på

högst 114 gram som får en relativ sänkning av bilskatten på minst 20 procent. Antalet personbilar med specifika utsläpp under 100 gram som beskattades var cirka 10 000. Dessa antal väntas öka betydligt under de närmaste åren.

En sänkning av bilskatten skulle leda till en ökad efterfrågan på bilar. Enligt efterfrågans priselasticitet -2,5 skulle ökningen av efterfrågan jämfört med grundscenariot vara cirka 2 000 bilar 2016, cirka 4 600 bilar 2017, cirka 7 600 bilar 2018 och cirka 11 000 bilar 2019. En sänkning av bilskatten skulle förbättra lönsamheten för bilhandeln och bilimportörernas verksamhet i Finland. Överföringen av skattesänkningen till priserna skulle minska konsumentpriserna på bilar, och på så vis öka efterfrågan på bilar. Den ökade efterfrågan skulle märkas i form av ökade intäkter från bilhandeln. På 2019 års nivå väntas skatteändringen öka det belopp som används till nya personbilar med cirka 7,5 procent. När andelen skatter samtidigt sjunker kan det skattefria värdet på försäljningen av bilar antas öka cirka 450 miljoner euro. Eftersom bilar är importinriktade nyttigheter och en stor del av värdeökningen på försäljningen av dem sker i tillverkningskedet, skulle även biltillverkarna på ett betydande sätt gynnas av en lindring av bilskatten.

Företag skulle även i egenskap av bilskattebetalare gynnas av en sänkning av bilskatten. Beroende på den ekonomiska situationen registreras något under hälften av nya personbilar till företag. Bilar som registreras av företag är vanligen något dyrare än andra bilar. På 2019 års nivå uppskattas företagssektorns andel av sänkningen av bilskatten utgöra cirka 90 miljoner euro.

Cirka 184 000 sådana personbilar används i trafiken för vilka ett företag är skyldigt att betala fordonsskatt. Dessutom har cirka 270 000 personbilar som används av privata innehavare registrerats som företagsägda. Uppskattningsvis cirka 70 procent av dessa bilar används av företag. Fordonsskattens grundskatt på företagsbilar uppgår i genomsnitt till 218 euro. Cirka 142 000 paketbilar används av företag och den genomsnittliga grundskatten på dem är 373 euro per år. Den föreslagna höjningen av fordonsskatten innebär en årlig merkostnad om 36,50 euro för en företagsbil, vilket totalt skulle orsaka företagssektorn en kostnadsökning på cirka 6,7 miljoner euro.

3.3 Konsekvenser för myndigheterna

Ändringarna av skattenivåerna har inga betydande konsekvenser för Tullens eller Trafiksäkerhetsverkets arbetsmängd, även om det kan hända att fler kunder tar kontakt. Datasystemen för beskattningen måste ändras, men ändringsarbetena, som är av engångsnatur, har endast små konsekvenser för resurserna. Finansieringen av dem ordnas internt av Tullen och Trafiksäkerhetsverket.

Att säkerställa att bilskatten är icke-diskriminerande förutsätter utredningsarbete av engångsnatur vid Tullen och ändringar i bilbeskattningssystemet som kostar uppskattningsvis 100 000 euro. Också mängden manuellt arbete ökar i fortsättningen med cirka 2—3 årsverken vid behandlingen av skattedeklarationer. För behandlingen av begäranden om rättelse som redan gjorts samt nya begäranden om rättelse enligt principen om icke-diskriminering behövs uppskattningsvis en resurs om cirka 20 årsverken för åren 2016—2018. I den första tilläggsbudgeten för 2015 beviljades Tullen ett tilläggsanslag på 310 000 euro för behandlingen av rättelser. Med ett tilläggsanslag rekryterades sex personer för rättelseuppgifter i bilbeskattningar. Tullens behov av anslag för utgifter för personalårsverken och ändringar i beskattningssystemet för behandlingen av rättelser uppgår till 360 000 euro för 2016 och till 310 000 euro för utgifter för personalårsverken för såväl 2017 som 2018. I övrigt kan Tullens resursbehov täckas genom interna åtgärder. Tullens eventuella behov av tilläggsresurser behandlas och avgörs inom rambesluts- och budgetprocesserna.

3.4 Miljökonsekvenser

En sänkning av bilskatten skulle intensifiera bilskattens miljöstyrning. Efter skattesänkningarna skulle bilskattesatsen sjunka klart kraftigare än nu i enlighet med de specifika koldioxidutsläppen. Bilbeståndet förnyas dock långsamt, eftersom bilbeståndet är stort och de äldsta bilarna vanligen inte byts till nya utan till andra mindre begagnade. Att byta ut cirka 2,6 miljoner personbilar i beståndet med årliga försäljningsvolymerna på 110 000–120 000 personbilar skulle räcka över 20 år. Den viktigaste faktorn utifrån en förnyelse av bilbeståndet är istället för bilarnas pris det allmänna ekonomiska läget, vars utveckling på ett avgörande sätt påverkar efterfrågan på bilar.

Styreffekten antas minska det genomsnittliga specifika koldioxidutsläppet från nya personbilar med cirka tio gram på 2019 års nivå jämfört med de specifika utsläppens utveckling utan en skatteändring. Minskningen av utsläppen från trafiken är dock totalt sett svag på grund av bilbeståndets storlek och den långsamma förnyelsen. Cirka 2,6 miljoner bilar används i trafik, och med årliga försäljningsvolymerna om 120 000 bilar skulle andelen försäljningar under ett år förnya endast fem procent av beståndet, förutsatt att ungefär lika många gamla bilar försvinner ur beståndet. Minskningen av de specifika utsläppen från nya personbilar med tio procent skulle alltså innebära en årlig minskning om en halv procent i de genomsnittliga utsläppen från fordonsbeståndet jämfört med nuläget. Effekten skulle vara något högre i de totala utsläppen från personbilar, beroende på ett högre antal körda kilometer för nya bilar.

3.5 Samhälleliga konsekvenser

År 2014 dog 226 personer i vägtrafiken och cirka 7 000 skadades, varav 911 allvarligt. Säkerheten i vägtrafiken har förbättrats på lång sikt i Finland och antalet allvarliga trafikolyckor och i synnerhet dödsfall i trafiken har minskat långsamt. I största delen av olycksfallen i vägtrafiken har den mänskliga faktorn varit en bidragande orsak. De vanligaste säkerhetsfaktorerna som beror på fordonsföraren är användningen av rusmedel, för stor körhastighet, underlåtenhet att använda säkerhetsutrustning och trötthet. Fordonens ålder är en viktig faktor när det gäller säkerheten, eftersom säkerhetsteknikens utveckling hjälper till att förebygga trafikolyckor och allvarliga skador. En sänkning av bilskatten skulle sporra användarna till en nyare bil och sänkningen skulle därigenom ha positiva verkningar för trafiksäkerheten. Efterfrågan på bilar väntas med anledning av skattesänkningen öka 2019 med cirka 11 000 nya personbilar. I proportion till bilbeståndet på 2,6 miljoner personbilar som används i trafiken skulle ändringen dock var ganska liten. Trots en skattesänkning förnyas fordonsbeståndet långsamt och därmed har andra än beskattningssmässiga åtgärder en större betydelse för trafiksäkerheten.

År 2012 hade cirka 75 procent av hushållen minst en bil och ungefär en fjärdedel av hushållen hade två eller flera bilar. I synnerhet i hushåll med personer över 65 år samt i ensamförsörjningshushåll har bilägandet ökat.

Konsumenterna ska kunna dra nytta av skattesänkningen vid bilanskaffning genom att övergå till en mindre bil eller välja en bensinsnålare bil bland alternativen i modellserien. Också mellan bilar i samma storleksklass finns klara skillnader i bränsleförbrukning och utsläpp, bland annat beroende på bilens drivkraft, motorvolym, effekt och utrustningsstandard. Utöver kostnaderna för anskaffningen av bilen har valen betydelse för de skatter som tas ut när bilen är i bruk och för bränslekostnaderna.

En sänkning av bilskatten skulle endast gälla nya bilar som beskattas efter den föreslagna lagens ikraftträdande, och förslaget skulle således inte ha direkta konsekvenser för bilanskaff-

ningar som redan har gjorts. Ändringarna av skattenivåerna väntas dock ha indirekta konsekvenser för prisnivån för begagnade bilar som finns på marknaden och för värdet på bytesbilar. Prissänkningen för nyare bilar skulle i euro i allmänhet vara större än för äldre bilar, varvid de flesta hushåll i någon mån skulle gynnas av skattesänkningen när de byter till en nyare bil. De flesta hushåll som byter bil får dock inte full nytta av en skattesänkning på kort sikt, eftersom mellanskillnaden i jämförelse med anskaffningen av en nyare bil inte skulle förändras nämnvärt. Nyttan av en skattesänkning skulle vara större för konsumenter som byter bil ofta.

De som köper sin första bil skulle gynnas mest av att priserna på nya och begagnade bilar sjunker tack vare skatteändringen. Detta kan i någon mån öka bilismens popularitet i synnerhet bland unga vuxna. Lägre bilpriser kan också sporra familjer att skaffa en andra bil. Den ökning av bilbeståndet som beror på skattesänkningen skulle sannolikt vara ganska liten, men till denna del skulle en ökning av privatbilismen ha negativ inverkan på utsläppen i trafiken, trafiksäkerheten och till exempel kollektivtrafikens popularitet.

En höjning av fordonsskatten med 36,50 euro skulle höja Ginikoefficienten, som används för beräkning av inkomstskillnader, med uppskattningsvis 0,01 procentenheter. Ju högre Ginikoefficienten är desto ojämnare är inkomsterna fördelade. Ändringen av Ginikoefficienten kan inte beräknas på sänkningen av bilskatten på grund av osäkerheten när det gäller materialet. Om de hushåll som hör till de tre tiondedelarna som har de högsta inkomsterna använder över hälften av det penningbelopp som använts för nya bilar kan en sänkning av bilskatten dock antas gynna hushåll med högre inkomster, dvs. Ginikoefficienten vara positiv. Således är både den föreslagna sänkningen av bilskatten och höjningen av fordonsskatten i viss mån regressiva ändringar, dvs. ändringar som gynnar hushåll med högre inkomster.

4 Beredning av propositionen

Propositionen har beretts vid finansministeriet i samarbete med Tullen och Trafiksäkerhetsverket.

De ändringar som föreslås i beskattningen av begagnade bilar har diskuterats med tjänstemännen vid enheten för rättsliga frågor inom kommissionens generaldirektorat för skatter och tullar. Enligt kommissionens tjänstemän är det med beaktande av unionens domstols rättspraxis logiskt att beskattningen av begagnade bilar alltid bygger på en jämförelse med den skatt som ingår i värdet på liknande fordon som redan är registrerade i Finland.

Propositionsutkastet sändes på remiss till kommunikationsministeriet, arbets- och näringsministeriets (bedömning av konsekvenser för företag), miljöministeriet, Statens ämbetsverk på Åland, Automobilförbundet rf, Bilimportörerna rf, Autoalan Keskusliitto ry, Greenpeace rf, Kuluttajaliitto—Konsumentförbundet ry, Skattebetalarnas Centralförbund rf, Företagarna i Finland rf, Finlands naturskyddsförbund rf och Föreningen för Teknisk Handel och Tjänster rf.

Utlåtande gavs av kommunikationsministeriet, Statens ämbetsverk på Åland, Automobilförbundet, Bilimportörerna, Autoalan Keskusliitto, Konsumentförbundet, Skattebetalarnas Centralförbund, Företagarna i Finland och Föreningen för Teknisk Handel och Tjänster. I utlåtandena ansågs allmänt att en sänkning av bilskatten är motiverad. Likaså stödde man allmänt en förnyelse av bilbeståndet i riktning mot bilar med låga utsläpp som mål för skattesänkningen. I flera utlåtanden ansågs skattesänkningens dimensionering dock som ganska måttfull och verkningarna av reformen därmed relativt små. Förslaget att skattesänkningen görs etappvis ansågs i vissa utlåtanden som en förståelig lösning till exempel för att undvika marknadsstörningar, medan en skattesänkning av engångsnatur däremot antogs ha större verkningar. Autoalan Keskusliitto och Bilimportörerna betonade skattesänkningens betydelse för lönsamheten

RP 33/2015 rd

och sysselsättningen i branschen. I kommunikationsministeriets utlåtande ansågs att skattesänkningen ska fokuseras på bilar med medelstora utsläpp och att tyngdpunkten i skattesänkningen kraftigast ska vara lagd på bilar vars specifika utsläpp är mindre än 50 koldioxidgram per kilometer och att fordon med nollutsläpp samtidigt helt ska befrias från skatt. I vissa utlåtanden konstaterades också att det långsiktiga målet bör vara att slopa bilskatten i dess nuvarande form. Skattebetalarnas Centralförbund ansåg att beskattningen av begagnade importfordon, för vilka det tagits ut för mycket skatt, bör rättas på initiativ av myndigheterna. I några utlåtanden nämndes att den föreslagna höjningen av fordonsskatten bör förverkligas genom att fordonsskatten främst ska gälla bilar med höga utsläpp Enligt Automobilförbundet bör höjningen av fordonsskatten förverkligas så att den endast gäller sådana som drar nytta av skattesänkningen för nya bilar eller genom att det föreskrivs en övergångstid för skattehöjningen. Propositionen har inte ändrats med anledning av utlåtandena på grundval av motiveringarna i propositionen.

5 Samband med andra propositioner

Propositionen hänför sig till budgetpropositionen för 2016 och avses bli behandlad i samband med den.

DETALJMOTIVERING

1 Lagförslag

1.1 Bilskattelagen

6 §. I paragrafen föreslås bestämmelser om den skatt som baserar sig på koldioxidutsläppen från personbilar och paketbilar. Paragrafens 1 mom. ändras så att den endast gäller beskattningen av nya person- och paketbilar. Skatten på begagnade fordon bestäms alltid i enlighet med 8 a §.

I övrigt görs främst ändringar av teknisk karaktär i paragrafen. Paragrafens 1 mom. förtydligas så att skattesatsen bestäms på grundval av bilens koldioxidutsläpp vid blandad körning, vilket har definierats i enlighet med kraven i den unionslagstiftning som var i kraft vid tidpunkten för ibruktagandet eller beskattningen av bilen. Som utsläppsuppgifter används vanligen det koldioxidutsläpp vid blandad stads- och landsvägskörning som biltillverkaren uppgett för bilen enligt de harmoniserade metoderna för mätning av koldioxidutsläpp som ingår i unionens lagstiftning, vilken utsläppsuppgift har införts i fordonstrafikregistret i Finland.

Enligt 2 mom. bestäms skattesatsen för de personbilar och paketbilar om vilka det inte finns utsläppsuppgifter utifrån det beräknade koldioxidutsläpp som motsvarar bilens totalmassa och drivkraft. I 2 mom. görs en precisering som motsvarar ändringen i 1 mom.

Med stöd av gällande 3 mom. har den skattskyldige eller skatteansvarige möjlighet att presentera en utredning om bilens koldioxidutsläpp, varvid denna uppgift kan läggas till grund för beskattningen. Denna möjlighet ingår dock i det ändrade 1 mom. och därför föreslås att 3 mom. stryks som obehövligt. Härvid blir gällande 4 mom. 3 mom.

7 §. Paragrafens 1 mom. gäller bilskatten på små bussar som väger under 1 875 kilogram och 2 mom. bilskatten på motorcyklar och andra skattepliktiga fordon som hör till kategori L. Paragrafen föreslås bli ändrad så att den endast gäller bilbeskattningen för nya bussar, motorcyklar och andra fordon i kategori L. Även till denna del bestäms skatten på fordon som importerats som begagnade alltid i enlighet med 8 a §.

Skattenivån på eldrivna fordon i kategori L sjunker från nuvarande 12,2 procent till 9,8 procent, varvid den motsvarar den lägsta skattenivån på motorcyklar och lätta fordon.

8 a §. I den nya bestämmelsen säkerställs på det sätt som förutsätts i unionens domstols rättspraxis att i skatt för begagnade importfordon tas ut högst det minsta belopp som återstår i värdet på ett liknande fordon som redan tidigare registrerats i Finland. Fordonens jämförbarhet bedöms med stöd av de omständigheter som nämns i 11 c och 11 d §. Omständigheter som ska beaktas är då till exempel fordonets märke, modell, typ, drivkraft, utrustning, tidpunkten för ibruktagandet, antalet körkilometer, skick och andra egenskaper som inverkar på värdet. Om ett importfordon på grund av sitt användningssyfte eller sin konstruktion är berättigat till en sänkt skattenivå, betraktas ett fordon som redan är registrerat i Finland och berättigat till motsvarande rabatt med beaktande av de omständigheter som nämns i 11 c och 11 d § som ett liknande fordon.

Beskattningen av fordon som tagits i bruk första gången innan den föreslagna lagändringen trätt i kraft har verkställts enligt den skattesats som gällde vid tidpunkten för beskattningen. För fordon av samma årsmodell som har beskattats som både nya och begagnade har därmed uppstått flera olika skattesatser. Vid beskattningen av fordon som importeras som begagnade tillämpas den lägsta skattesats enligt vilken liknande fordon har beskattats tidigare.

Tillsammans med de ändringar som föreslås i 6 och 7 § innebär bestämmelsen att skatten på fordon som tagits i bruk efter att lagändringen trätt i kraft bestäms enligt skattesatsen vid tidpunkten för det första ibruktagandet av fordonet. En ändring av skattesatsen efter tidpunkten för det första ibruktagandet ska alltså inte längre ha några verkningar för beskattningen av fordon som importeras som begagnade, utan beskattningen av dem görs alltid med hjälp av jämförelseskatten i 8 a §. Eftersom bestämmelserna om beskattningen av begagnade fordon stryks i 6 och 7 §, blir i praktiken det skattebelopp enligt vilket liknande fordon har beskattats som nya den lägsta och samtidigt enda skattesatsen.

9 §. Paragrafens 2 mom. gäller beskattning i sådana situationer där fordonets konstruktion, ägande eller användningssyfte har ändrats så att fordonet inte längre uppfyller förutsättningarna för skattefrihet eller sänkt skatt. Trafiksäkerhetsverket debiterar då bilskatten i enlighet med bestämmelserna i 8 kap. Enligt 48 § 1 mom. beskattas fordonet på nytt enligt de grunder som ska tillämpas på begagnade fordon av samma slag vid tidpunkten för när skattskyldigheten uppstod. Eftersom beskattningen av begagnade fordon verkställs enligt den nya 8 a §, ska detta också tillämpas på ny beskattning av fordon som redan registrerats i Finland i alla andra situationer än sådana om vilka föreskrivs särskilt i 9 § 1 mom. och 48 § 2 mom. Lagens 9 § 2 mom. upphävs således som obehövligt.

Bilaga. I skattetabell 1 i bilagan görs de ändringar som förutsätts av den föreslagna skattesänkningen.

1.2 Fordonsskattelagen

58 §. Användningsförbud. I paragrafen föreskrivs om användningsförbud för fordon i situationer där fordonsskatten eller den del av den som förfallit till betalning inte har betalats inom utsatt tid. Enligt 1 mom. ska tillsynsmyndigheten omhändertaga registreringsskyltarna och registreringsintyget för ett fordon som belagts med användningsförbud.

Som ett led i revideringen av lagstiftningen om registrering av fordon träder en ny lag om registrering av fordon (175/2015) och lag om ändring av fordonslagen (176/2015) i kraft den 16 november 2015. Genom reformen utvidgas användningsmöjligheterna för elektroniska tjänster vid registreringen av fordon. När reformen trätt i kraft förutsätts inte heller längre att del I till registreringsintyget ska medföras i fordonet i inrikes trafik. Del I till intyget ges inte längre automatiskt vid registeranmälan, utan på begäran. De myndigheter som svarar för trafikkövertvakningen kontrollerar i fortsättningen registeruppgifterna i elektroniska datasystem.

Enligt den ändring som förslås i 1 mom. ska tillsynsmyndigheten fortfarande ha möjlighet att omhändertaga registreringsskyltarna och registreringsintyget, men det är inte obligatoriskt. Omhändertagandet av registreringsskyltar har inte samma betydelse som tidigare, för tillsynsmyndigheten kan effektivt kontrollera i uppgifterna i fordonstrafikregistret om det finns ett eventuellt användningsförbud.

Bilaga. I skattetabellerna i bilagan till lagen görs de ändringar som förutsätts av den föreslagna skatteköningen.

2 Ikraftträdande

Lagen om ändring av bilskattelagen avses träda i kraft vid ingången av 2016. Sänkningen av bilskatten görs i fyra lika stora omgångar så att de nya skattetabellerna blir tillämpliga vid ingången av åren 2016, 2017, 2018 och 2019. Genom att dela in skattesänkningen i flera mindre delar strävar man efter att lindra de nackdelar som orsakas bilhandeln om konsumenterna skjuter upp bilanskaftningen på grund av den kommande skattesänkningen. Att dela upp skat-

RP 33/2015 rd

tesänkningen i fyra etapper skulle klart minska konsumenternas motivation att skjuta upp bilansaffningen jämfört med en skatteändring som sker på en gång. Eftersom skatten på nya bilar i praktiken bestäms enligt de bestämmelser som gäller den dag bilen registreras, kan nya bilar säljas till en lägre skattenivå redan på föregående års sida, förutsatt att skattedeklarationen avges och bilen registreras och tas i bruk först efter årsskiftet.

I beskattning av fordon som före lagens ikraftträdande beskattats som begagnade kan sökas rättelse, om beskattningen har verkställts den 1 januari 2012 eller senare. Detta motsvarar principen att om den nationella lagstiftningen har stridit mot unionsrätten, görs rättelser i regel för så lång tid som det enligt nationell lagstiftning fortfarande är möjligt att söka ändring.

Lagen om ändring av fordonsskattelagen avses träda i kraft vid ingången av 2016. På grund av uppördssystemet för fordonsskatt ska lagen i första hand träda i kraft vid ingången av kalenderåret. Eftersom fordonsskattens grundskatt är dagsbaserad och tas ut på förhand för en skatteperiod på 12 månader, kan de nya skattegrunderna börja tillämpas först efter en övergångsperiod på 12 månader. Detta är motiverat för att de skattskyldiga ska behandlas likvärdigt. Om lagen i enlighet med förslaget träder i kraft den 1 januari 2016, ska lagen på grund av övergångsperioden tillämpas på fordonsskattens grundskatt som tas ut först för den 1 januari 2017 och senare. Den första dagen för vilken skatten ska tas ut enligt de nya skattegrunderna, är då den 1 januari 2017. Debetsedlar med skatt enligt de nya skattegrunderna börjar dock sändas ut redan i januari 2016. Skatt som hänför sig till tiden före den 1 januari 2017 påförs enligt de bestämmelser som gäller när lagen träder i kraft.

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

1.

Lag

om ändring av bilskattelagen

I enlighet med riksdagens beslut *upphävs* i bilskattelagen (1482/1994) 9 § 2 mom., sådant det lyder i lag 266/2003, *ändras* 6 och 7 § samt skattetabell 1 i bilagan, sådana de lyder, 6 § i lagarna 5/2009 och 1316/2011, 7 § i lag 5/2009 och skattetabell 1 i bilagan i lag 1316/2011, samt *fogas* till lagen en ny 8 a § som följer:

6 §

Skatten på en ny personbil och paketbil är ett procenttal enligt skattetabell 1 i bilagan av bilens beskattningsvärde, om inte annat föreskrivs i 8 §. Skattesatsen bestäms utifrån bilens koldioxidutsläpp vid blandad körning, som bestämts i enlighet med kraven i Europeiska unionens lagstiftning vid tidpunkten för beskattningen av bilen eller då den första gången togs i bruk.

Om det inte finns sådana uppgifter om koldioxidutsläppet som uppfyller kraven i 1 mom., bestäms skattesatsen enligt skattetabell 1 utifrån det kalkylerade koldioxidutsläppet för bilen enligt bilens totalmassa och drivkraft. Om kvoten av bilens effekt i uttryckt kilowatt och totalmassa uttryckt i kilogram är 0,15 eller större, ökas det beräknade koldioxidutsläppet genom att det multipliceras med talet 1,5. Mängden koldioxidutsläpp avrundas till hela gram.

Om drivkraften för ett fordon som avses i 1 mom. uteslutande är el ska skatten vara den lägsta skattesatsen enligt skattetabell 1 i bilagan.

7 §

Skatten på en ny buss vars egenmassa är mindre än 1 875 kilogram är 31,7 procent av bussens beskattningsvärde.

Skatten på nya motorcyklar och andra skattepliktiga nya fordon i kategori L bestäms enligt motorns slagvolym eller drivkraft och är följande procenttal av fordonets beskattningsvärde:

Slagvolym	Skattesats
högst 130 cm ³	9,8
131–255 cm ³	12,2
256–355 cm ³	15,9
356–505 cm ³	19,5
506–755 cm ³	22,0
756 cm ³ eller mera	24,4
eldrivet fordon i kategori L	9,8

8 a §

Bilskatten för ett fordon som beskattas som begagnat i Finland är det minsta belopp som med beaktande av de omständigheter som avses i 11 c och 11 d § återstår i bilskatt för ett i Finland registrerat fordon som betraktas som likadant.

RP 33/2015 rd

Denna lag träder i kraft den 20 .

På nya fordon för vilka den första dagen för bestämmande av skatten infaller före lagens ikraftträdande tillämpas de bestämmelser som gällde vid ikraftträdandet.

Beskattningen av fordon som införts som begagnade innan denna lag trädde i kraft kan på ansökan rättas så att den stämmer överens med denna lag, om beskattningen verkställdes den 1 januari 2012 eller därefter. Ansökan om rättelse av skatten kan göras av den som i egenskap av skattskyldig har betalat skatt på fordonet. Tidsfristen för begäran om rättelse är tre år från ingången av kalenderåret efter det år då skatten bestämdes, dock åtminstone till och med den 31 december 2016.

RP 33/2015 rd

Bilaga

SKATTETABELL 1

Bilens total-massa (kg)		Bilens CO2-utsläpp (g/km)	1.1–31.12. 2016 tillämplig skattesats	1.1–31.12. 2017 tillämplig skattesats	1.1–31.12. 2018 tillämplig skattesats	1.1.2019 därefter tillämplig skattesats	och
drivkraft än dieselolja	annan drivkraft dieselolja						
högst 51	högst 354	0	4,4	3,8	3,3	2,7	
52-60	355-363	1	4,5	3,9	3,3	2,7	
61-69	364-372	2	4,6	4,0	3,3	2,7	
70-78	373-381	3	4,6	4,0	3,4	2,7	
79-87	382-390	4	4,7	4,0	3,4	2,8	
88-96	391-399	5	4,7	4,1	3,4	2,8	
97-105	400-408	6	4,8	4,1	3,5	2,8	
106-114	409-417	7	4,8	4,2	3,5	2,8	
115-123	418-426	8	4,9	4,2	3,5	2,9	
124-132	427-435	9	4,9	4,2	3,6	2,9	
133-141	436-444	10	5,0	4,3	3,6	2,9	
142-150	445-453	11	5,1	4,4	3,7	2,9	
151-159	454-462	12	5,2	4,4	3,7	3,0	
160-168	463-471	13	5,2	4,4	3,7	3,0	
169-177	472-480	14	5,3	4,5	3,8	3,0	
178-186	481-489	15	5,3	4,6	3,8	3,0	
187-195	490-498	16	5,4	4,6	3,9	3,1	
196-204	499-507	17	5,5	4,7	3,9	3,1	
205-213	508-516	18	5,5	4,7	3,9	3,1	
214-222	517-525	19	5,6	4,8	4,0	3,2	
223-231	526-534	20	5,7	4,9	4,0	3,2	
232-240	535-543	21	5,8	4,9	4,1	3,2	
241-249	544-552	22	5,8	5,0	4,1	3,3	
250-258	553-561	23	5,9	5,1	4,2	3,3	
259-267	562-570	24	5,9	5,1	4,2	3,3	
268-276	571-579	25	6,0	5,1	4,3	3,4	
277-285	580-588	26	6,1	5,2	4,3	3,4	
286-294	589-597	27	6,2	5,3	4,4	3,5	
295-303	598-606	28	6,3	5,3	4,4	3,5	
304-312	607-615	29	6,4	5,4	4,5	3,5	
313-321	616-624	30	6,4	5,5	4,5	3,6	
322-330	625-633	31	6,5	5,6	4,6	3,6	
331-339	634-642	32	6,6	5,6	4,7	3,7	
340-348	643-651	33	6,7	5,7	4,7	3,7	

RP 33/2015 rd

349-357	652-660	34	6,8	5,8	4,8	3,8
358-366	661-669	35	6,9	5,9	4,8	3,8
367-375	670-678	36	7,0	5,9	4,9	3,9
376-384	679-687	37	7,1	6,0	5,0	3,9
385-393	688-696	38	7,1	6,1	5,0	4,0
394-402	697-705	39	7,2	6,2	5,1	4,0
403-411	706-714	40	7,3	6,2	5,2	4,1
412-420	715-723	41	7,4	6,3	5,2	4,1
421-429	724-732	42	7,5	6,4	5,3	4,2
430-438	733-741	43	7,6	6,5	5,4	4,3
439-447	742-750	44	7,7	6,6	5,4	4,3
448-456	751-759	45	7,8	6,6	5,5	4,4
457-465	760-768	46	7,9	6,7	5,6	4,5
466-474	769-777	47	8,0	6,8	5,7	4,5
475-483	778-786	48	8,0	6,9	5,7	4,6
484-492	787-795	49	8,1	7,0	5,8	4,7
493-501	796-804	50	8,2	7,1	5,9	4,7
502-510	805-813	51	8,4	7,2	6,0	4,8
511-519	814-822	52	8,5	7,3	6,1	4,9
520-528	823-831	53	8,6	7,4	6,2	5,0
529-537	832-840	54	8,7	7,5	6,3	5,0
538-546	841-849	55	8,8	7,6	6,3	5,1
547-555	850-858	56	9,0	7,7	6,5	5,2
556-564	859-867	57	9,0	7,8	6,5	5,3
565-573	868-876	58	9,1	7,9	6,6	5,4
574-582	877-885	59	9,2	8,0	6,7	5,5
583-591	886-994	60	9,3	8,1	6,8	5,6
592-600	995-1003	61	9,5	8,2	7,0	5,7
601-609	1004-1012	62	9,6	8,3	7,0	5,8
610-618	1013-1021	63	9,7	8,4	7,1	5,9
619-627	1022-1030	64	9,9	8,6	7,3	6,0
628-636	1031-1039	65	10,0	8,7	7,4	6,1
637-645	1040-1048	66	10,1	8,8	7,5	6,2
646-654	1049-1057	67	10,2	8,9	7,6	6,3
655-663	1058-1066	68	10,4	9,1	7,7	6,4
664-672	1067-1075	69	10,5	9,2	7,8	6,5
673-681	1076-1084	70	10,7	9,3	8,0	6,6
682-690	1085-1093	71	10,8	9,4	8,1	6,8
691-699	1094-1102	72	10,9	9,5	8,2	6,9
700-708	1103-1111	73	11,1	9,7	8,4	7,0
709-717	1112-1120	74	11,2	9,8	8,5	7,1
718-726	1121-1129	75	11,3	9,9	8,6	7,3
727-735	1130-1138	76	11,5	10,1	8,8	7,4
736-744	1139-1147	77	11,6	10,2	8,9	7,6

RP 33/2015 rd

745-753	1148-1156	78	11,7	10,4	9,0	7,7
754-762	1157-1165	79	11,9	10,5	9,2	7,8
763-772	1166-1174	80	12,0	10,7	9,3	8,0
773-781	1175-1183	81	12,2	10,8	9,5	8,1
782-790	1184-1192	82	12,3	11,0	9,6	8,3
791-799	1193-1202	83	12,5	11,1	9,8	8,5
800-808	1203-1211	84	12,7	11,3	10,0	8,6
809-817	1212-1220	85	12,8	11,4	10,1	8,8
818-826	1221-1229	86	13,0	11,6	10,3	8,9
827-835	1230-1238	87	13,1	11,8	10,4	9,1
836-844	1239-1247	88	13,3	11,9	10,6	9,3
845-853	1248-1256	89	13,4	12,1	10,8	9,5
854-862	1257-1265	90	13,6	12,3	11,0	9,7
863-871	1266-1274	91	13,8	12,5	11,2	9,8
872-880	1275-1283	92	13,9	12,6	11,3	10,0
881-889	1284-1292	93	14,1	12,8	11,5	10,2
890-898	1293-1301	94	14,2	13,0	11,7	10,4
899-907	1302-1310	95	14,4	13,2	11,9	10,6
908-916	1311-1319	96	14,6	13,4	12,1	10,8
917-925	1320-1328	97	14,8	13,5	12,3	11,0
926-934	1329-1337	98	15,0	13,7	12,5	11,3
935-943	1338-1346	99	15,2	13,9	12,7	11,5
944-952	1347-1355	100	15,3	14,1	12,9	11,7
953-961	1356-1364	101	15,5	14,3	13,1	11,9
962-970	1365-1373	102	15,7	14,5	13,3	12,1
971-979	1374-1382	103	15,8	14,7	13,5	12,4
980-988	1383-1391	104	16,1	14,9	13,8	12,6
989-997	1392-1400	105	16,3	15,1	14,0	12,9
998-1006	1401-1409	106	16,5	15,4	14,2	13,1
1007-1015	1410-1418	107	16,6	15,5	14,4	13,3
1016-1024	1419-1427	108	16,8	15,8	14,7	13,6
1025-1033	1428-1436	109	17,0	16,0	14,9	13,9
1034-1042	1437-1445	110	17,3	16,2	15,2	14,1
1043-1051	1446-1454	111	17,4	16,4	15,4	14,4
1052-1060	1455-1463	112	17,6	16,6	15,6	14,6
1061-1069	1464-1472	113	17,8	16,9	15,9	14,9
1070-1078	1473-1481	114	18,0	17,1	16,1	15,2
1079-1087	1482-1490	115	18,2	17,3	16,4	15,5
1088-1096	1491-1499	116	18,4	17,5	16,6	15,8
1097-1105	1500-1508	117	18,6	17,8	16,9	16,0
1106-1114	1509-1517	118	18,9	18,0	17,2	16,3
1115-1123	1518-1526	119	19,1	18,3	17,4	16,6
1124-1132	1527-1535	120	19,3	18,5	17,7	16,9
1133-1141	1536-1544	121	19,5	18,7	18,0	17,2

RP 33/2015 rd

1142-1150	1545-1553	122	19,7	19,0	18,2	17,5
1151-1159	1554-1562	123	19,9	19,2	18,5	17,8
1160-1168	1563-1571	124	20,1	19,5	18,8	18,1
1169-1177	1572-1580	125	20,4	19,7	19,1	18,5
1178-1186	1581-1589	126	20,6	20,0	19,4	18,8
1187-1195	1590-1598	127	20,8	20,2	19,7	19,1
1196-1204	1599-1607	128	21,0	20,5	19,9	19,4
1205-1213	1608-1616	129	21,2	20,7	20,2	19,7
1214-1222	1617-1625	130	21,4	21,0	20,5	20,1
1223-1231	1626-1634	131	21,7	21,2	20,8	20,4
1232-1240	1635-1643	132	21,9	21,5	21,1	20,7
1241-1249	1644-1652	133	22,1	21,8	21,4	21,1
1250-1258	1653-1661	134	22,4	22,0	21,7	21,4
1259-1267	1662-1670	135	22,6	22,3	22,0	21,7
1268-1276	1671-1679	136	22,8	22,6	22,3	22,1
1277-1285	1680-1688	137	23,1	22,9	22,6	22,4
1286-1295	1689-1697	138	23,3	23,1	22,9	22,8
1296-1304	1698-1706	139	23,6	23,4	23,3	23,1
1305-1313	1707-1715	140	23,7	23,6	23,5	23,5
1314-1322	1716-1725	141	24,0	24,0	24,0	24,0
1323-1331	1726-1734	142	24,2	24,2	24,2	24,2
1332-1340	1735-1743	143	24,4	24,4	24,4	24,4
1341-1349	1744-1752	144	24,6	24,6	24,6	24,6
1350-1358	1753-1761	145	24,8	24,8	24,8	24,8
1359-1367	1762-1770	146	25,0	25,0	25,0	25,0
1368-1376	1771-1779	147	25,2	25,2	25,2	25,2
1377-1385	1780-1788	148	25,4	25,4	25,4	25,4
1386-1394	1789-1797	149	25,6	25,6	25,6	25,6
1395-1403	1798-1806	150	25,8	25,8	25,8	25,8
1404-1412	1807-1815	151	26,0	26,0	26,0	26,0
1413-1421	1816-1824	152	26,2	26,2	26,2	26,2
1422-1430	1825-1833	153	26,4	26,4	26,4	26,4
1431-1439	1834-1842	154	26,6	26,6	26,6	26,6
1440-1448	1843-1851	155	26,8	26,8	26,8	26,8
1449-1457	1852-1860	156	27,0	27,0	27,0	27,0
1458-1466	1861-1869	157	27,1	27,1	27,1	27,1
1467-1475	1870-1878	158	27,3	27,3	27,3	27,3
1476-1484	1879-1887	159	27,5	27,5	27,5	27,5
1485-1493	1888-1896	160	27,7	27,7	27,7	27,7
1494-1502	1897-1905	161	27,9	27,9	27,9	27,9
1503-1511	1906-1914	162	28,1	28,1	28,1	28,1
1512-1520	1915-1923	163	28,3	28,3	28,3	28,3
1521-1529	1924-1932	164	28,5	28,5	28,5	28,5
1530-1538	1933-1941	165	28,7	28,7	28,7	28,7

RP 33/2015 rd

1539-1547	1942-1950	166	28,9	28,9	28,9	28,9
1548-1556	1951-1959	167	29,1	29,1	29,1	29,1
1557-1565	1960-1968	168	29,3	29,3	29,3	29,3
1566-1574	1969-1977	169	29,5	29,5	29,5	29,5
1575-1583	1978-1986	170	29,7	29,7	29,7	29,7
1584-1592	1987-1995	171	29,9	29,9	29,9	29,9
1593-1601	1996-2004	172	30,0	30,0	30,0	30,0
1602-1610	2005-2013	173	30,2	30,2	30,2	30,2
1611-1619	2014-2022	174	30,4	30,4	30,4	30,4
1620-1628	2023-2031	175	30,6	30,6	30,6	30,6
1629-1637	2032-2040	176	30,8	30,8	30,8	30,8
1638-1646	2041-2049	177	31,0	31,0	31,0	31,0
1647-1655	2050-2058	178	31,2	31,2	31,2	31,2
1656-1664	2059-2067	179	31,4	31,4	31,4	31,4
1665-1673	2068-2076	180	31,6	31,6	31,6	31,6
1674-1682	2077-2085	181	31,7	31,7	31,7	31,7
1683-1691	2086-2094	182	31,9	31,9	31,9	31,9
1692-1700	2095-2103	183	32,1	32,1	32,1	32,1
1701-1709	2104-2112	184	32,3	32,3	32,3	32,3
1710-1718	2113-2121	185	32,5	32,5	32,5	32,5
1719-1727	2122-2130	186	32,7	32,7	32,7	32,7
1728-1736	2131-2139	187	32,8	32,8	32,8	32,8
1737-1745	2140-2148	188	33,0	33,0	33,0	33,0
1746-1754	2149-2157	189	33,2	33,2	33,2	33,2
1755-1763	2158-2166	190	33,4	33,4	33,4	33,4
1764-1772	2167-2175	191	33,6	33,6	33,6	33,6
1773-1781	2176-2184	192	33,7	33,7	33,7	33,7
1782-1790	2185-2193	193	33,9	33,9	33,9	33,9
1791-1799	2194-2202	194	34,1	34,1	34,1	34,1
1800-1808	2203-2211	195	34,3	34,3	34,3	34,3
1809-1818	2212-2220	196	34,4	34,4	34,4	34,4
1819-1827	2221-2229	197	34,6	34,6	34,6	34,6
1828-1836	2230-2238	198	34,8	34,8	34,8	34,8
1837-1845	2239-2247	199	35,0	35,0	35,0	35,0
1846-1854	2248-2257	200	35,1	35,1	35,1	35,1
1855-1863	2258-2266	201	35,3	35,3	35,3	35,3
1864-1872	2267-2275	202	35,5	35,5	35,5	35,5
1873-1881	2276-2284	203	35,7	35,7	35,7	35,7
1882-1890	2285-2293	204	35,8	35,8	35,8	35,8
1891-1899	2294-2302	205	36,0	36,0	36,0	36,0
1900-1908	2303-2311	206	36,2	36,2	36,2	36,2
1909-1917	2312-2320	207	36,3	36,3	36,3	36,3
1918-1926	2321-2329	208	36,5	36,5	36,5	36,5
1927-1935	2330-2338	209	36,6	36,6	36,6	36,6

RP 33/2015 rd

1936-1944	2339-2347	210	36,8	36,8	36,8	36,8
1945-1953	2348-2356	211	37,0	37,0	37,0	37,0
1954-1962	2357-2365	212	37,1	37,1	37,1	37,1
1963-1971	2366-2374	213	37,3	37,3	37,3	37,3
1972-1980	2375-2383	214	37,5	37,5	37,5	37,5
1981-1989	2384-2392	215	37,6	37,6	37,6	37,6
1990-1998	2393-2401	216	37,8	37,8	37,8	37,8
1999-2007	2402-2410	217	37,9	37,9	37,9	37,9
2008-2016	2411-2419	218	38,1	38,1	38,1	38,1
2017-2025	2420-2428	219	38,2	38,2	38,2	38,2
2026-2034	2429-2437	220	38,4	38,4	38,4	38,4
2035-2043	2438-2446	221	38,5	38,5	38,5	38,5
2044-2052	2447-2455	222	38,7	38,7	38,7	38,7
2053-2061	2456-2464	223	38,8	38,8	38,8	38,8
2062-2070	2465-2473	224	39,0	39,0	39,0	39,0
2071-2079	2474-2482	225	39,1	39,1	39,1	39,1
2080-2088	2483-2491	226	39,3	39,3	39,3	39,3
2089-2097	2492-2500	227	39,4	39,4	39,4	39,4
2098-2106	2501-2509	228	39,6	39,6	39,6	39,6
2107-2115	2510-2518	229	39,7	39,7	39,7	39,7
2116-2124	2519-2527	230	39,8	39,8	39,8	39,8
2125-2133	2528-2536	231	40,0	40,0	40,0	40,0
2134-2142	2537-2545	232	40,1	40,1	40,1	40,1
2143-2151	2546-2554	233	40,3	40,3	40,3	40,3
2152-2160	2555-2563	234	40,4	40,4	40,4	40,4
2161-2169	2564-2572	235	40,5	40,5	40,5	40,5
2170-2178	2573-2581	236	40,7	40,7	40,7	40,7
2179-2187	2582-2590	237	40,8	40,8	40,8	40,8
2188-2196	2591-2599	238	40,9	40,9	40,9	40,9
2197-2205	2600-2608	239	41,1	41,1	41,1	41,1
2206-2214	2609-2617	240	41,2	41,2	41,2	41,2
2215-2223	2618-2626	241	41,3	41,3	41,3	41,3
2224-2232	2627-2635	242	41,5	41,5	41,5	41,5
2233-2241	2636-2644	243	41,6	41,6	41,6	41,6
2242-2250	2645-2653	244	41,7	41,7	41,7	41,7
2251-2259	2654-2662	245	41,8	41,8	41,8	41,8
2260-2268	2663-2671	246	42,0	42,0	42,0	42,0
2269-2277	2672-2680	247	42,1	42,1	42,1	42,1
2278-2286	2681-2689	248	42,2	42,2	42,2	42,2
2287-2295	2690-2698	249	42,3	42,3	42,3	42,3
2296-2304	2699-2707	250	42,4	42,4	42,4	42,4
2305-2313	2708-2716	251	42,6	42,6	42,6	42,6
2314-2322	2717-2725	252	42,7	42,7	42,7	42,7
2323-2331	2726-2734	253	42,8	42,8	42,8	42,8

RP 33/2015 rd

2332-2340	2735-2743	254	42,9	42,9	42,9	42,9
2341-2350	2744-2752	255	43,0	43,0	43,0	43,0
2351-2359	2753-2761	256	43,1	43,1	43,1	43,1
2360-2368	2762-2770	257	43,2	43,2	43,2	43,2
2369-2377	2771-2780	258	43,4	43,4	43,4	43,4
2378-2386	2781-2789	259	43,5	43,5	43,5	43,5
2387-2395	2790-2798	260	43,6	43,6	43,6	43,6
2396-2404	2799-2807	261	43,7	43,7	43,7	43,7
2405-2413	2808-2816	262	43,8	43,8	43,8	43,8
2414-2422	2817-2825	263	43,9	43,9	43,9	43,9
2423-2431	2826-2834	264	44,0	44,0	44,0	44,0
2432-2440	2835-2843	265	44,1	44,1	44,1	44,1
2441-2449	2844-2852	266	44,2	44,2	44,2	44,2
2450-2458	2853-2861	267	44,3	44,3	44,3	44,3
2459-2467	2862-2870	268	44,4	44,4	44,4	44,4
2468-2476	2871-2879	269	44,5	44,5	44,5	44,5
2477-2485	2880-2888	270	44,6	44,6	44,6	44,6
2486-2494	2889-2897	271	44,7	44,7	44,7	44,7
2495-2503	2898-2906	272	44,8	44,8	44,8	44,8
2504-2512	2907-2915	273	44,9	44,9	44,9	44,9
2513-2521	2916-2924	274	45,0	45,0	45,0	45,0
2522-2530	2925-2933	275	45,1	45,1	45,1	45,1
2531-2539	2934-2942	276	45,2	45,2	45,2	45,2
2540-2548	2943-2951	277	45,2	45,2	45,2	45,2
2549-2557	2952-2960	278	45,3	45,3	45,3	45,3
2558-2566	2961-2969	279	45,4	45,4	45,4	45,4
2567-2575	2970-2978	280	45,5	45,5	45,5	45,5
2576-2584	2979-2987	281	45,6	45,6	45,6	45,6
2585-2593	2988-2996	282	45,7	45,7	45,7	45,7
2594-2602	2997-3005	283	45,8	45,8	45,8	45,8
2603-2611	3006-3014	284	45,8	45,8	45,8	45,8
2612-2620	3015-3023	285	45,9	45,9	45,9	45,9
2621-2629	3024-3032	286	46,0	46,0	46,0	46,0
2630-2638	3033-3041	287	46,1	46,1	46,1	46,1
2639-2647	3042-3050	288	46,2	46,2	46,2	46,2
2648-2656	3051-3059	289	46,3	46,3	46,3	46,3
2657-2665	3060-3068	290	46,3	46,3	46,3	46,3
2666-2674	3069-3077	291	46,4	46,4	46,4	46,4
2675-2683	3078-3086	292	46,5	46,5	46,5	46,5
2684-2692	3087-3095	293	46,6	46,6	46,6	46,6
2693-2701	3096-3104	294	46,6	46,6	46,6	46,6
2702-2710	3105-3113	295	46,7	46,7	46,7	46,7
2711-2719	3114-3122	296	46,8	46,8	46,8	46,8
2720-2728	3123-3131	297	46,9	46,9	46,9	46,9

RP 33/2015 rd

2729-2737	3132-3140	298	46,9	46,9	46,9	46,9
2738-2746	3141-3149	299	47,0	47,0	47,0	47,0
2747-2755	3150-3158	300	47,1	47,1	47,1	47,1
2756-2764	3159-3167	301	47,1	47,1	47,1	47,1
2765-2773	3168-3176	302	47,2	47,2	47,2	47,2
2774-2782	3177-3185	303	47,3	47,3	47,3	47,3
2783-2791	3186-3194	304	47,3	47,3	47,3	47,3
2792-2800	3195-3203	305	47,4	47,4	47,4	47,4
2801-2809	3204-3212	306	47,5	47,5	47,5	47,5
2810-2818	3213-3221	307	47,5	47,5	47,5	47,5
2819-2827	3222-3230	308	47,6	47,6	47,6	47,6
2828-2836	3231-3239	309	47,6	47,6	47,6	47,6
2837-2845	3240-3248	310	47,7	47,7	47,7	47,7
2846-2854	3249-3257	311	47,8	47,8	47,8	47,8
2855-2863	3258-3266	312	47,8	47,8	47,8	47,8
2864-2873	3267-3275	313	47,9	47,9	47,9	47,9
2874-2882	3276-3284	314	47,9	47,9	47,9	47,9
2883-2891	3285-3293	315	48,0	48,0	48,0	48,0
2892-2900	3294-3302	316	48,1	48,1	48,1	48,1
2901-2909	3303-3312	317	48,1	48,1	48,1	48,1
2910-2918	3313-3321	318	48,2	48,2	48,2	48,2
2919-2927	3322-3330	319	48,2	48,2	48,2	48,2
2928-2936	3331-3339	320	48,3	48,3	48,3	48,3
2937-2945	3340-3348	321	48,3	48,3	48,3	48,3
2946-2954	3349-3357	322	48,4	48,4	48,4	48,4
2955-2963	3358-3366	323	48,4	48,4	48,4	48,4
2964-2972	3367-3375	324	48,5	48,5	48,5	48,5
2973-2981	3376-3384	325	48,5	48,5	48,5	48,5
2982-2990	3385-3393	326	48,6	48,6	48,6	48,6
2991-2999	3394-3402	327	48,6	48,6	48,6	48,6
3000-3008	3403-3411	328	48,7	48,7	48,7	48,7
3009-3017	3412-3420	329	48,7	48,7	48,7	48,7
3018-3026	3421-3429	330	48,8	48,8	48,8	48,8
3027-3035	3430-3438	331	48,8	48,8	48,8	48,8
3036-3044	3439-3447	332	48,9	48,9	48,9	48,9
3045-3053	3448-3456	333	48,9	48,9	48,9	48,9
3054-3062	3457-3465	334	49,0	49,0	49,0	49,0
3063-3071	3466-3474	335	49,0	49,0	49,0	49,0
3072-3080	3475-3483	336	49,1	49,1	49,1	49,1
3081-3089	3484-3492	337	49,1	49,1	49,1	49,1
3090-3098	3493-3501	338	49,1	49,1	49,1	49,1
3099-3107	3502-3510	339	49,2	49,2	49,2	49,2
3108-3116	3511-3519	340	49,2	49,2	49,2	49,2
3117-3125	3520-3528	341	49,3	49,3	49,3	49,3

RP 33/2015 rd

3126-3134	3529-3537	342	49,3	49,3	49,3	49,3
3135-3143	3538-3546	343	49,3	49,3	49,3	49,3
3144-3152	3547-3555	344	49,4	49,4	49,4	49,4
3153-3161	3556-3564	345	49,4	49,4	49,4	49,4
3162-3170	3565-3573	346	49,5	49,5	49,5	49,5
3171-3179	3574-3582	347	49,5	49,5	49,5	49,5
3180-3188	3583-3591	348	49,5	49,5	49,5	49,5
3189-3197	3592-3600	349	49,6	49,6	49,6	49,6
3198-3206	3601-3609	350	49,6	49,6	49,6	49,6
3207-3215	3610-3618	351	49,7	49,7	49,7	49,7
3216-3224	3619-3627	352	49,7	49,7	49,7	49,7
3225-3233	3628-3636	353	49,7	49,7	49,7	49,7
3234-3242	3637-3645	354	49,8	49,8	49,8	49,8
3243-3251	3646-3654	355	49,8	49,8	49,8	49,8
3252-3260	3655-3663	356	49,8	49,8	49,8	49,8
3261-3269	3664-3672	357	49,9	49,9	49,9	49,9
3270-3278	3673-3681	358	49,9	49,9	49,9	49,9
3279-3287	3682-3690	359	49,9	49,9	49,9	49,9
3288 eller mera	3691 eller mera	360 eller me- ra	50,0	50,0	50,0	50,0

2.

Lag

om ändring av fordonsskattelagen

I enlighet med riksdagens beslut
ändras i fordonsskattelagen (1281/2003) 58 § 1 mom. och bilagan, sådana de lyder, 58 §
1 mom. i lag 1317/2011 och bilagan i lag 1065/2014, som följer:

58 §

Användningsförbud

Om skatt eller den del av skatten som förfallit till betalning inte har betalats inom utsatt tid, får fordonet inte användas i trafik (*användningsförbud*). Fordonet får inte heller användas i trafik trots att det övergått till en annan ägare eller innehavare än den skattskyldige. Registreringsskyltarna och registreringsintyget för ett fordon som belagts med användningsförbud kan omhändertas av tillsynsmyndigheten. Fordonet får dock med skriftligt tillstånd av polis-, tull- eller gränsbevakningsmyndigheten köras till ett i tillståndet bestämt ställe för förvaring. Användningen av fordonet kan också förhindras, om tilläggsskatt enligt 47 a § ska debiteras för fordonet.

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 2016.

SKATTETABELL 1

Fordonets CO2- utsläpp g/km	Skattens lopp cent/dag	be- euro/365 dagar			
0	29,10	106,21	36	32,70	119,35
1	29,20	106,58	37	32,80	119,72
2	29,30	106,94	38	32,90	120,08
3	29,30	106,94	39	33,00	120,45
4	29,40	107,31	40	33,20	121,18
5	29,50	107,67	41	33,30	121,54
6	29,60	108,04	42	33,40	121,91
7	29,70	108,40	43	33,60	122,64
8	29,80	108,77	44	33,70	123,00
9	29,80	108,77	45	33,80	123,37
10	29,90	109,13	46	34,00	124,10
11	30,00	109,50	47	34,10	124,46
12	30,10	109,86	48	34,30	125,19
13	30,20	110,23	49	34,40	125,56
14	30,30	110,59	50	34,60	126,29
15	30,40	110,96	51	34,70	126,65
16	30,50	111,32	52	34,90	127,38
17	30,60	111,69	53	35,00	127,75
18	30,70	112,05	54	35,20	128,48
19	30,80	112,42	55	35,30	128,84
20	30,90	112,78	56	35,50	129,57
21	31,00	113,15	57	35,60	129,94
22	31,10	113,51	58	35,80	130,67
23	31,20	113,88	59	36,00	131,40
24	31,30	114,24	60	36,10	131,76
25	31,40	114,61	61	36,30	132,49
26	31,50	114,97	62	36,50	133,22
27	31,60	115,34	63	36,60	133,59
28	31,70	115,70	64	36,80	134,32
29	31,80	116,07	65	37,00	135,05
30	32,00	116,80	66	37,20	135,78
31	32,10	117,16	67	37,30	136,14
32	32,20	117,53	68	37,50	136,87
33	32,30	117,89	69	37,70	137,60
34	32,40	118,26	70	37,90	138,33
35	32,50	118,62	71	38,10	139,06
			72	38,30	139,79
			73	38,50	140,52
			74	38,70	141,25
			75	38,90	141,98

RP 33/2015 rd

76	39,10	142,71	120	50,50	184,32
77	39,30	143,44	121	50,80	185,42
78	39,50	144,17	122	51,10	186,51
79	39,70	144,90	123	51,50	187,97
80	39,90	145,63	124	51,80	189,07
81	40,10	146,36	125	52,10	190,16
82	40,30	147,09	126	52,50	191,62
83	40,50	147,82	127	52,80	192,72
84	40,80	148,92	128	53,20	194,18
85	41,00	149,65	129	53,50	195,27
86	41,20	150,38	130	53,90	196,73
87	41,40	151,11	131	54,20	197,83
88	41,70	152,20	132	54,60	199,29
89	41,90	152,93	133	55,00	200,75
90	42,10	153,66	134	55,30	201,84
91	42,40	154,76	135	55,70	203,30
92	42,60	155,49	136	56,10	204,76
93	42,90	156,58	137	56,50	206,22
94	43,10	157,31	138	56,80	207,32
95	43,30	158,04	139	57,20	208,78
96	43,60	159,14	140	57,60	210,24
97	43,90	160,23	141	58,00	211,70
98	44,10	160,96	142	58,40	213,16
99	44,40	162,06	143	58,80	214,62
100	44,60	162,79	144	59,20	216,08
101	44,90	163,88	145	59,60	217,54
102	45,20	164,98	146	60,00	219,00
103	45,40	165,71	147	60,40	220,46
104	45,70	166,80	148	60,80	221,92
105	46,00	167,90	149	61,20	223,38
106	46,30	168,99	150	61,70	225,20
107	46,50	169,72	151	62,10	226,66
108	46,80	170,82	152	62,50	228,12
109	47,10	171,91	153	62,90	229,58
110	47,40	173,01	154	63,40	231,41
111	47,70	174,10	155	63,80	232,87
112	48,00	175,20	156	64,20	234,33
113	48,30	176,29	157	64,70	236,15
114	48,60	177,39	158	65,10	237,61
115	48,90	178,48	159	65,60	239,44
116	49,20	179,58	160	66,00	240,90
117	49,50	180,67	161	66,50	242,72
118	49,90	182,13	162	67,00	244,55
119	50,20	183,23	163	67,40	246,01

RP 33/2015 rd

164	67,90	247,83	208	91,20	332,88
165	68,30	249,29	209	91,80	335,07
166	68,80	251,12	210	92,40	337,26
167	69,30	252,94	211	93,00	339,45
168	69,80	254,77	212	93,50	341,27
169	70,30	256,59	213	94,10	343,46
170	70,70	258,05	214	94,70	345,65
171	71,20	259,88	215	95,30	347,84
172	71,70	261,70	216	95,90	350,03
173	72,20	263,53	217	96,50	352,22
174	72,70	265,35	218	97,10	354,41
175	73,20	267,18	219	97,70	356,60
176	73,70	269,00	220	98,30	358,79
177	74,20	270,83	221	98,90	360,98
178	74,70	272,65	222	99,50	363,17
179	75,20	274,48	223	100,10	365,36
180	75,80	276,67	224	100,70	367,55
181	76,30	278,49	225	101,30	369,74
182	76,80	280,32	226	101,90	371,93
183	77,30	282,14	227	102,50	374,12
184	77,80	283,97	228	103,10	376,31
185	78,40	286,16	229	103,70	378,50
186	78,90	287,98	230	104,30	380,69
187	79,40	289,81	231	104,90	382,88
188	80,00	292,00	232	105,50	385,07
189	80,50	293,82	233	106,20	387,63
190	81,10	296,01	234	106,80	389,82
191	81,60	297,84	235	107,40	392,01
192	82,10	299,66	236	108,00	394,20
193	82,70	301,85	237	108,60	396,39
194	83,30	304,04	238	109,20	398,58
195	83,80	305,87	239	109,80	400,77
196	84,40	308,06	240	110,40	402,96
197	84,90	309,88	241	111,00	405,15
198	85,50	312,07	242	111,60	407,34
199	86,00	313,90	243	112,20	409,53
200	86,60	316,09	244	112,90	412,08
201	87,20	318,28	245	113,50	414,27
202	87,70	320,10	246	114,10	416,46
203	88,30	322,29	247	114,70	418,65
204	88,90	324,48	248	115,30	420,84
205	89,50	326,67	249	115,90	423,03
206	90,00	328,50	250	116,50	425,22
207	90,60	330,69	251	117,10	427,41

RP 33/2015 rd

252	117,70	429,60	296	142,60	520,49
253	118,30	431,79	297	143,20	522,68
254	118,90	433,98	298	143,70	524,50
255	119,50	436,17	299	144,20	526,33
256	120,10	438,36	300	144,70	528,15
257	120,70	440,55	301	145,20	529,98
258	121,30	442,74	302	145,70	531,80
259	121,90	444,93	303	146,20	533,63
260	122,50	447,12	304	146,70	535,45
261	123,10	449,31	305	147,20	537,28
262	123,70	451,50	306	147,70	539,10
263	124,30	453,69	307	148,10	540,56
264	124,90	455,88	308	148,60	542,39
265	125,40	457,71	309	149,10	544,21
266	126,00	459,90	310	149,60	546,04
267	126,60	462,09	311	150,10	547,86
268	127,20	464,28	312	150,50	549,32
269	127,80	466,47	313	151,00	551,15
270	128,40	468,66	314	151,40	552,61
271	128,90	470,48	315	151,90	554,43
272	129,50	472,67	316	152,40	556,26
273	130,10	474,86	317	152,80	557,72
274	130,70	477,05	318	153,30	559,54
275	131,20	478,88	319	153,70	561,00
276	131,80	481,07	320	154,20	562,83
277	132,40	483,26	321	154,60	564,29
278	132,90	485,08	322	155,00	565,75
279	133,50	487,27	323	155,50	567,57
280	134,00	489,10	324	155,90	569,03
281	134,60	491,29	325	156,30	570,49
282	135,10	493,11	326	156,70	571,95
283	135,70	495,30	327	157,20	573,78
284	136,30	497,49	328	157,60	575,24
285	136,80	499,32	329	158,00	576,70
286	137,30	501,14	330	158,40	578,16
287	137,90	503,33	331	158,80	579,62
288	138,40	505,16	332	159,20	581,08
289	139,00	507,35	333	159,60	582,54
290	139,50	509,17	334	160,00	584,00
291	140,00	511,00	335	160,40	585,46
292	140,60	513,19	336	160,80	586,92
293	141,10	515,01	337	161,20	588,38
294	141,60	516,84	338	161,60	589,84
295	142,10	518,66	339	161,90	590,93

RP 33/2015 rd

340	162,30	592,39	371	172,40	629,26
341	162,70	593,85	372	172,70	630,35
342	163,10	595,31	373	173,00	631,45
343	163,40	596,41	374	173,20	632,18
344	163,80	597,87	375	173,50	633,27
345	164,20	599,33	376	173,80	634,37
346	164,50	600,42	377	174,00	635,10
347	164,90	601,88	378	174,30	636,19
348	165,20	602,98	379	174,50	636,92
349	165,60	604,44	380	174,80	638,02
350	165,90	605,53	381	175,10	639,11
351	166,30	606,99	382	175,30	639,84
352	166,60	608,09	383	175,50	640,57
353	166,90	609,18	384	175,80	641,67
354	167,30	610,64	385	176,00	642,40
355	167,60	611,74	386	176,30	643,49
356	167,90	612,83	387	176,50	644,22
357	168,20	613,93	388	176,70	644,95
358	168,50	615,02	389	177,00	646,05
359	168,90	616,48	390	177,20	646,78
360	169,20	617,58	391	177,40	647,51
361	169,50	618,67	392	177,60	648,24
362	169,80	619,77	393	177,90	649,33
363	170,10	620,86	394	178,10	650,06
364	170,40	621,96	395	178,30	650,79
365	170,70	623,05	396	178,50	651,52
366	171,00	624,15	397	178,70	652,25
367	171,30	625,24	398	178,90	652,98
368	171,60	626,34	399	179,10	653,71
369	171,90	627,43	400	eller	
370	172,10	628,16	mera	179,30	654,44

RP 33/2015 rd

SKATTETABELL 2

Fordonets totalmassa i kilogram	Skattens belopp	
	cent/dag	euro/365 dagar
högst 1 300	61,00	222,65
1 301-1 400	64,00	233,60
1 401-1 500	67,20	245,28
1 501-1 600	70,60	257,69
1 601-1 700	74,20	270,83
1 701-1 800	78,00	284,70
1 801-1 900	82,00	299,30
1 901-2 000	86,20	314,63
2 001-2 100	90,60	330,69
2 101-2 200	95,20	347,48
2 201-2 300	100,00	365,00
2 301-2 400	105,00	383,25
2 401-2 500	110,20	402,23
2 501-2 600	115,60	421,94
2 601-2 700	121,20	442,38
2 701-2 800	127,00	463,55
2 801-2 900	133,00	485,45
2 901-3 000	139,20	508,08
3 001-3 100	145,60	531,44
3 101-3 200	152,20	555,53
3 201-3 300	159,00	580,35
3 301-3 400	166,00	605,90
3 401 eller mera	173,20	632,18

Helsingfors den 28 september 2015.

Statsministerns ställföreträdare, utrikesminister

Timo Soini

Finansminister Alexander Stubb

1.

Lag

om ändring av bilskattelagen

I enlighet med riksdagens beslut upphävs i bilskattelagen (1482/1994) 9 § 2 mom., sådant det lyder i lag 266/2003, ändras 6 och 7 § samt skattetabell 1 i bilagan, sådana de lyder, 6 § i lagarna 5/2009 och 1316/2011, 7 § i lag 5/2009 och skattetabell 1 i bilagan i lag 1316/2011, samt fogas till lagen en ny 8 a § som följer:

Gällande lydelse

6 §

Skatten på en personbil och en paketbil är ett procenttal enligt skattetabell 1 i bilagan av bilens beskattningsvärde, om inte annat bestäms i 8 §. Skattesatsen bestäms utifrån *det* koldioxidutsläpp vid blandad körning som har införts eller borde införas i registret som teknisk uppgift *om bilen för en personbil eller för en sådan paketbil som första gången togs i bruk efter ingången av 2008.*

Om det inte finns sådana uppgifter om det koldioxidutsläpp som avses i 1 mom., bestäms skattesatsen enligt skattetabell 1 utifrån det beräknade koldioxidutsläppet för bilen enligt bilens totalmassa och drivkraft. Om kvoten av bilens effekt (i kilowatt) och totalmassa (i kilogram) är 0,15 eller större, ökas det beräknade koldioxidutsläppet genom att det multipliceras med talet 1,5. Mängden koldioxidutsläpp avrundas till hela gram.

Skattesatsen för en bil som ska beskattas bestäms inte enligt det beräknade koldioxidutsläppet som avses i 2 mom., utan enligt bilens koldioxidutsläpp vid blandad körning, om den skattskyldige eller det registrerade ombudet lämnar uppgifter om det vid den första beskattningen och om utsläppet har

1) i fråga om personbilar, fastställts i samband med EG-typgodkännandet enligt kraven i kommissionens direktiv 93/116/EG om anpassning till den tekniska utvecklingen av rådets direktiv 80/1268/EEG om motorfordons bränsleförbrukning eller i den gemenskaps-

Föreslagen lydelse

6 §

Skatten på en *ny* personbil och paketbil är ett procenttal enligt skattetabell 1 i bilagan av bilens beskattningsvärde, om inte annat föreskrivs i 8 §. Skattesatsen bestäms utifrån *bilens* koldioxidutsläpp vid blandad körning, *som bestämts i enlighet med kraven i Europeiska unionens gällande lagstiftning vid tidpunkten för beskattningen av bilen eller då den första gången togs i bruk.*

Om det inte finns sådana uppgifter om *koldioxidutsläppet som uppfyller kraven* i 1 mom., bestäms skattesatsen enligt skattetabell 1 utifrån det kalkylerade koldioxidutsläppet för bilen enligt bilens totalmassa och drivkraft. Om kvoten av bilens effekt uttryckt i kilowatt och totalmassa uttryckt i kilogram är 0,15 eller större, ökas det kalkylerade koldioxidutsläppet genom att det multipliceras med talet 1,5. Mängden koldioxidutsläpp avrundas till hela gram.

RP 33/2015 rd

Gällande lydelse

lagstiftning som ersätter direktivet och, i fråga om paketbilar, definierats enligt kraven i Europaparlamentets och rådets direktiv 2004/3/EG om ändring av rådets direktiv 70/156/EEG och 80/1268/EEG med avseende på mätning av koldioxidutsläpp och bränsleförbrukning hos N1-fordon eller i den gemenskapslagstiftning som ersätter direktivet, eller

2) definierats enligt kraven i den gemenskapslagstiftning som gäller vid tidpunkten för beskattningen.

Om drivkraften för ett fordon som avses i 1 mom. uteslutande är el ska skatten vara den lägsta skattesatsen enligt skattetabell 1 i bilagan.

7 §

Skatten på en buss vars egenmassa är mindre än 1 875 kilogram är 31,7 procent av bussens beskattningsvärde.

Skatten på motorcyklar och andra skattepliktiga fordon i kategori L bestäms enligt motorns slagvolym eller drivkraft och är följande procenttal av fordonets beskattningsvärde:

Slagvolym	Skattesats
högst 130 cm ³	9,8
131–255 cm ³	12,2
256–355 cm ³	15,9
356–505 cm ³	19,5
506–755 cm ³	22,0
756 cm ³ eller mera	24,4
eldrivet fordon i kategori L	12,2

9 §

Om skatt bärs upp enligt 46–48 § tillämpas

Föreslagen lydelse

Om drivkraften för ett fordon som avses i 1 mom. uteslutande är el ska skatten vara den lägsta skattesatsen enligt skattetabell 1 i bilagan.

7 §

Skatten på en *ny* buss vars egenmassa är mindre än 1 875 kilogram är 31,7 procent av bussens beskattningsvärde.

Skatten på *nya* motorcyklar och andra skattepliktiga *nya* fordon i kategori L bestäms enligt motorns slagvolym eller drivkraft och är följande procenttal av fordonets beskattningsvärde:

Slagvolym	Skattesats
högst 130 cm ³	9,8
131–255 cm ³	12,2
256–355 cm ³	15,9
356–505 cm ³	19,5
506–755 cm ³	22,0
756 cm ³ eller mera	24,4
eldrivet fordon i kategori L	9,8

8 a §

Bilskatten för ett fordon som beskattas som begagnat i Finland är det minsta belopp som med beaktande av de omständigheter som avses i 11 c och 11 d § återstår i bilskatt för ett i Finland registrerat fordon som betraktas som likadant.

9 §

(2 mom. upphävs)

RP 33/2015 rd

Gällande lydelse

de bestämmelser som tillämpades vid den tidigare beskattningen.

Föreslagen lydelse

Denna lag träder i kraft den 20 .

På nya fordon för vilka den första dagen för bestämmande av skatten infaller före lagens ikraftträdande tillämpas de bestämmelser som gällde vid ikraftträdandet.

Beskattningen av fordon som införts som begagnade innan denna lag trädde i kraft kan på ansökan rättas så att den stämmer överens med denna lag, om beskattningen verkställdes den 1 januari 2012 eller därefter. Ansökan om rättelse av skatten kan göras av den som i egenskap av skattskyldig har betalat skatt på fordonet. Tidsfristen för begäran om rättelse är tre år från ingången av kalenderåret efter det år då skatten bestämdes, dock åtminstone till och med den 31 december 2016.

Gällande lydelse

VEROTAULUKKO 1

Bilens totalmassa (kg)		Bilens CO ₂ - utsläpp (g/km)	Skattesats
drivkraft an- nan än diesel- olja	drivkraft dieselolja		
högst 51	högst 354	0	5,0
52–60	355–363	1	5,1
61–69	364–372	2	5,2
70–78	373–381	3	5,2
79–87	382–390	4	5,3
88–96	391–399	5	5,4
97–105	400–408	6	5,4
106–114	409–417	7	5,5
115–123	418–426	8	5,6
124–132	427–435	9	5,6
133–141	436–444	10	5,7
142–150	445–453	11	5,8
151–159	454–462	12	5,9
160–168	463–471	13	5,9
169–177	472–480	14	6,0
178–186	481–489	15	6,1
187–195	490–498	16	6,2
196–204	499–507	17	6,3
205–213	508–516	18	6,3
214–222	517–525	19	6,4
223–231	526–534	20	6,5
232–240	535–543	21	6,6
241–249	544–552	22	6,7
250–258	553–561	23	6,8
259–267	562–570	24	6,8
268–276	571–579	25	6,9
277–285	580–588	26	7,0
286–294	589–597	27	7,1
295–303	598–606	28	7,2
304–312	607–615	29	7,3
313–321	616–624	30	7,4
322–330	625–633	31	7,5

RP 33/2015 rd

Bilens totalmassa (kg)		Bilens CO ₂ - utsläpp (g/km)	Skattesats
drivkraft an- nan än diesel- olja	drivkraft dieselolja		
331–339	634–642	32	7,6
340–348	643–651	33	7,7
349–357	652–660	34	7,8
358–366	661–669	35	7,9
367–375	670–678	36	8,0
376–384	679–687	37	8,1
385–393	688–696	38	8,2
394–402	697–705	39	8,3
403–411	706–714	40	8,4
412–420	715–723	41	8,5
421–429	724–732	42	8,6
430–438	733–741	43	8,7
439–447	742–750	44	8,8
448–456	751–759	45	8,9
457–465	760–768	46	9,0
466–474	769–777	47	9,1
475–483	778–786	48	9,2
484–492	787–795	49	9,3
493–501	796–804	50	9,4
502–510	805–813	51	9,6
511–519	814–822	52	9,7
520–528	823–831	53	9,8
529–537	832–840	54	9,9
538–546	841–849	55	10,0
547–555	850–858	56	10,2
556–564	859–867	57	10,3
565–573	868–876	58	10,4
574–582	877–885	59	10,5
583–591	886–994	60	10,6
592–600	995–1003	61	10,8
601–609	1004–1012	62	10,9
610–618	1013–1021	63	11,0
619–627	1022–1030	64	11,2
628–636	1031–1039	65	11,3
637–645	1040–1048	66	11,4
646–654	1049–1057	67	11,5
655–663	1058–1066	68	11,7

RP 33/2015 rd

Bilens totalmassa (kg)		Bilens CO ₂ - utsläpp (g/km)	Skattesats
drivkraft an- nan än diesel- olja	drivkraft dieselolja		
664–672	1067–1075	69	11,8
673–681	1076–1084	70	12,0
682–690	1085–1093	71	12,1
691–699	1094–1102	72	12,2
700–708	1103–1111	73	12,4
709–717	1112–1120	74	12,5
718–726	1121–1129	75	12,6
727–735	1130–1138	76	12,8
736–744	1139–1147	77	12,9
745–753	1148–1156	78	13,1
754–762	1157–1165	79	13,2
763–772	1166–1174	80	13,4
773–781	1175–1183	81	13,5
782–790	1184–1192	82	13,7
791–799	1193–1202	83	13,8
800–808	1203–1211	84	14,0
809–817	1212–1220	85	14,1
818–826	1221–1229	86	14,3
827–835	1230–1238	87	14,4
836–844	1239–1247	88	14,6
845–853	1248–1256	89	14,7
854–862	1257–1265	90	14,9
863–871	1266–1274	91	15,1
872–880	1275–1283	92	15,2
881–889	1284–1292	93	15,4
890–898	1293–1301	94	15,5
899–907	1302–1310	95	15,7
908–916	1311–1319	96	15,9
917–925	1320–1328	97	16,0
926–934	1329–1337	98	16,2
935–943	1338–1346	99	16,4
944–952	1347–1355	100	16,5
953–961	1356–1364	101	16,7
962–970	1365–1373	102	16,9
971–979	1374–1382	103	17,0
980–988	1383–1391	104	17,2
989–997	1392–1400	105	17,4

RP 33/2015 rd

Bilens totalmassa (kg)		Bilens CO ₂ - utsläpp (g/km)	Skattesats
drivkraft an- nan än diesel- olja	drivkraft dieselolja		
998–1006	1401–1409	106	17,6
1007–1015	1410–1418	107	17,7
1016–1024	1419–1427	108	17,9
1025–1033	1428–1436	109	18,1
1034–1042	1437–1445	110	18,3
1043–1051	1446–1454	111	18,4
1052–1060	1455–1463	112	18,6
1061–1069	1464–1472	113	18,8
1070–1078	1473–1481	114	19,0
1079–1087	1482–1490	115	19,1
1088–1096	1491–1499	116	19,3
1097–1105	1500–1508	117	19,5
1106–1114	1509–1517	118	19,7
1115–1123	1518–1526	119	19,9
1124–1132	1527–1535	120	20,1
1133–1141	1536–1544	121	20,2
1142–1150	1545–1553	122	20,4
1151–1159	1554–1562	123	20,6
1160–1168	1563–1571	124	20,8
1169–1177	1572–1580	125	21,0
1178–1186	1581–1589	126	21,2
1187–1195	1590–1598	127	21,4
1196–1204	1599–1607	128	21,5
1205–1213	1608–1616	129	21,7
1214–1222	1617–1625	130	21,9
1223–1231	1626–1634	131	22,1
1232–1240	1635–1643	132	22,3
1241–1249	1644–1652	133	22,5
1250–1258	1653–1661	134	22,7
1259–1267	1662–1670	135	22,9
1268–1276	1671–1679	136	23,1
1277–1285	1680–1688	137	23,3
1286–1295	1689–1697	138	23,5
1296–1304	1698–1706	139	23,7
1305–1313	1707–1715	140	23,8
1314–1322	1716–1725	141	24,0
1323–1331	1726–1734	142	24,2

RP 33/2015 rd

Bilens totalmassa (kg)		Bilens CO ₂ - utsläpp (g/km)	Skattesats
drivkraft an- nan än diesel- olja	drivkraft dieselolja		
1332–1340	1735–1743	143	24,4
1341–1349	1744–1752	144	24,6
1350–1358	1753–1761	145	24,8
1359–1367	1762–1770	146	25,0
1368–1376	1771–1779	147	25,2
1377–1385	1780–1788	148	25,4
1386–1394	1789–1797	149	25,6
1395–1403	1798–1806	150	25,8
1404–1412	1807–1815	151	26,0
1413–1421	1816–1824	152	26,2
1422–1430	1825–1833	153	26,4
1431–1439	1834–1842	154	26,6
1440–1448	1843–1851	155	26,8
1449–1457	1852–1860	156	27,0
1458–1466	1861–1869	157	27,1
1467–1475	1870–1878	158	27,3
1476–1484	1879–1887	159	27,5
1485–1493	1888–1896	160	27,7
1494–1502	1897–1905	161	27,9
1503–1511	1906–1914	162	28,1
1512–1520	1915–1923	163	28,3
1521–1529	1924–1932	164	28,5
1530–1538	1933–1941	165	28,7
1539–1547	1942–1950	166	28,9
1548–1556	1951–1959	167	29,1
1557–1565	1960–1968	168	29,3
1566–1574	1969–1977	169	29,5
1575–1583	1978–1986	170	29,7
1584–1592	1987–1995	171	29,9
1593–1601	1996–2004	172	30,0
1602–1610	2005–2013	173	30,2
1611–1619	2014–2022	174	30,4
1620–1628	2023–2031	175	30,6
1629–1637	2032–2040	176	30,8
1638–1646	2041–2049	177	31,0
1647–1655	2050–2058	178	31,2
1656–1664	2059–2067	179	31,4

RP 33/2015 rd

Bilens totalmassa (kg)		Bilens CO ₂ - utsläpp (g/km)	Skattesats
drivkraft an- nan än diesel- olja	drivkraft dieselolja		
1665–1673	2068–2076	180	31,6
1674–1682	2077–2085	181	31,7
1683–1691	2086–2094	182	31,9
1692–1700	2095–2103	183	32,1
1701–1709	2104–2112	184	32,3
1710–1718	2113–2121	185	32,5
1719–1727	2122–2130	186	32,7
1728–1736	2131–2139	187	32,8
1737–1745	2140–2148	188	33,0
1746–1754	2149–2157	189	33,2
1755–1763	2158–2166	190	33,4
1764–1772	2167–2175	191	33,6
1773–1781	2176–2184	192	33,7
1782–1790	2185–2193	193	33,9
1791–1799	2194–2202	194	34,1
1800–1808	2203–2211	195	34,3
1809–1818	2212–2220	196	34,4
1819–1827	2221–2229	197	34,6
1828–1836	2230–2238	198	34,8
1837–1845	2239–2247	199	35,0
1846–1854	2248–2257	200	35,1
1855–1863	2258–2266	201	35,3
1864–1872	2267–2275	202	35,5
1873–1881	2276–2284	203	35,7
1882–1890	2285–2293	204	35,8
1891–1899	2294–2302	205	36,0
1900–1908	2303–2311	206	36,2
1909–1917	2312–2320	207	36,3
1918–1926	2321–2329	208	36,5
1927–1935	2330–2338	209	36,6
1936–1944	2339–2347	210	36,8
1945–1953	2348–2356	211	37,0
1954–1962	2357–2365	212	37,1
1963–1971	2366–2374	213	37,3
1972–1980	2375–2383	214	37,5
1981–1989	2384–2392	215	37,6
1990–1998	2393–2401	216	37,8

RP 33/2015 rd

Bilens totalmassa (kg)		Bilens CO ₂ - utsläpp (g/km)	Skattesats
drivkraft an- nan än diesel- olja	drivkraft dieselolja		
1999–2007	2402–2410	217	37,9
2008–2016	2411–2419	218	38,1
2017–2025	2420–2428	219	38,2
2026–2034	2429–2437	220	38,4
2035–2043	2438–2446	221	38,5
2044–2052	2447–2455	222	38,7
2053–2061	2456–2464	223	38,8
2062–2070	2465–2473	224	39,0
2071–2079	2474–2482	225	39,1
2080–2088	2483–2491	226	39,3
2089–2097	2492–2500	227	39,4
2098–2106	2501–2509	228	39,6
2107–2115	2510–2518	229	39,7
2116–2124	2519–2527	230	39,8
2125–2133	2528–2536	231	40,0
2134–2142	2537–2545	232	40,1
2143–2151	2546–2554	233	40,3
2152–2160	2555–2563	234	40,4
2161–2169	2564–2572	235	40,5
2170–2178	2573–2581	236	40,7
2179–2187	2582–2590	237	40,8
2188–2196	2591–2599	238	40,9
2197–2205	2600–2608	239	41,1
2206–2214	2609–2617	240	41,2
2215–2223	2618–2626	241	41,3
2224–2232	2627–2635	242	41,5
2233–2241	2636–2644	243	41,6
2242–2250	2645–2653	244	41,7
2251–2259	2654–2662	245	41,8
2260–2268	2663–2671	246	42,0
2269–2277	2672–2680	247	42,1
2278–2286	2681–2689	248	42,2
2287–2295	2690–2698	249	42,3
2296–2304	2699–2707	250	42,4
2305–2313	2708–2716	251	42,6
2314–2322	2717–2725	252	42,7
2323–2331	2726–2734	253	42,8

RP 33/2015 rd

Bilens totalmassa (kg)		Bilens CO ₂ - utsläpp (g/km)	Skattesats
drivkraft an- nan än diesel- olja	drivkraft dieselolja		
2332–2340	2735–2743	254	42,9
2341–2350	2744–2752	255	43,0
2351–2359	2753–2761	256	43,1
2360–2368	2762–2770	257	43,2
2369–2377	2771–2780	258	43,4
2378–2386	2781–2789	259	43,5
2387–2395	2790–2798	260	43,6
2396–2404	2799–2807	261	43,7
2405–2413	2808–2816	262	43,8
2414–2422	2817–2825	263	43,9
2423–2431	2826–2834	264	44,0
2432–2440	2835–2843	265	44,1
2441–2449	2844–2852	266	44,2
2450–2458	2853–2861	267	44,3
2459–2467	2862–2870	268	44,4
2468–2476	2871–2879	269	44,5
2477–2485	2880–2888	270	44,6
2486–2494	2889–2897	271	44,7
2495–2503	2898–2906	272	44,8
2504–2512	2907–2915	273	44,9
2513–2521	2916–2924	274	45,0
2522–2530	2925–2933	275	45,1
2531–2539	2934–2942	276	45,2
2540–2548	2943–2951	277	45,2
2549–2557	2952–2960	278	45,3
2558–2566	2961–2969	279	45,4
2567–2575	2970–2978	280	45,5
2576–2584	2979–2987	281	45,6
2585–2593	2988–2996	282	45,7
2594–2602	2997–3005	283	45,8
2603–2611	3006–3014	284	45,8
2612–2620	3015–3023	285	45,9
2621–2629	3024–3032	286	46,0
2630–2638	3033–3041	287	46,1
2639–2647	3042–3050	288	46,2
2648–2656	3051–3059	289	46,3
2657–2665	3060–3068	290	46,3

RP 33/2015 rd

Bilens totalmassa (kg)		Bilens CO ₂ - utsläpp (g/km)	Skattesats
drivkraft an- nan än diesel- olja	drivkraft dieselolja		
2666–2674	3069–3077	291	46,4
2675–2683	3078–3086	292	46,5
2684–2692	3087–3095	293	46,6
2693–2701	3096–3104	294	46,6
2702–2710	3105–3113	295	46,7
2711–2719	3114–3122	296	46,8
2720–2728	3123–3131	297	46,9
2729–2737	3132–3140	298	46,9
2738–2746	3141–3149	299	47,0
2747–2755	3150–3158	300	47,1
2756–2764	3159–3167	301	47,1
2765–2773	3168–3176	302	47,2
2774–2782	3177–3185	303	47,3
2783–2791	3186–3194	304	47,3
2792–2800	3195–3203	305	47,4
2801–2809	3204–3212	306	47,5
2810–2818	3213–3221	307	47,5
2819–2827	3222–3230	308	47,6
2828–2836	3231–3239	309	47,6
2837–2845	3240–3248	310	47,7
2846–2854	3249–3257	311	47,8
2855–2863	3258–3266	312	47,8
2864–2873	3267–3275	313	47,9
2874–2882	3276–3284	314	47,9
2883–2891	3285–3293	315	48,0
2892–2900	3294–3302	316	48,1
2901–2909	3303–3312	317	48,1
2910–2918	3313–3321	318	48,2
2919–2927	3322–3330	319	48,2
2928–2936	3331–3339	320	48,3
2937–2945	3340–3348	321	48,3
2946–2954	3349–3357	322	48,4
2955–2963	3358–3366	323	48,4
2964–2972	3367–3375	324	48,5
2973–2981	3376–3384	325	48,5
2982–2990	3385–3393	326	48,6
2991–2999	3394–3402	327	48,6

RP 33/2015 rd

Bilens totalmassa (kg)		Bilens CO ₂ - utsläpp (g/km)	Skattesats
drivkraft an- nan än diesel- olja	drivkraft dieselolja		
3000–3008	3403–3411	328	48,7
3009–3017	3412–3420	329	48,7
3018–3026	3421–3429	330	48,8
3027–3035	3430–3438	331	48,8
3036–3044	3439–3447	332	48,9
3045–3053	3448–3456	333	48,9
3054–3062	3457–3465	334	49,0
3063–3071	3466–3474	335	49,0
3072–3080	3475–3483	336	49,1
3081–3089	3484–3492	337	49,1
3090–3098	3493–3501	338	49,1
3099–3107	3502–3510	339	49,2
3108–3116	3511–3519	340	49,2
3117–3125	3520–3528	341	49,3
3126–3134	3529–3537	342	49,3
3135–3143	3538–3546	343	49,3
3144–3152	3547–3555	344	49,4
3153–3161	3556–3564	345	49,4
3162–3170	3565–3573	346	49,5
3171–3179	3574–3582	347	49,5
3180–3188	3583–3591	348	49,5
3189–3197	3592–3600	349	49,6
3198–3206	3601–3609	350	49,6
3207–3215	3610–3618	351	49,7
3216–3224	3619–3627	352	49,7
3225–3233	3628–3636	353	49,7
3234–3242	3637–3645	354	49,8
3243–3251	3646–3654	355	49,8
3252–3260	3655–3663	356	49,8
3261–3269	3664–3672	357	49,9
3270–3278	3673–3681	358	49,9
3279–3287	3682–3690	359	49,9
3288 eller mer	3691 eller mer	360 eller mer	50,0

RP 33/2015 rd

Föreslagen lydelse

SKATTETABELL 1

Bilens total-massa (kg)		Bilens CO2-utsläpp (g/km)	1.1–31.12. 2016 tillämplig skattesats	1.1–31.12. 2017 tillämplig skattesats	1.1–31.12. 2018 tillämplig skattesats	1.1.2019 och därefter tillämplig skattesats
drivkraft än dieselolja	annan drivkraft dieselolja					
högst 51	högst 354	0	4,4	3,8	3,3	2,7
52-60	355-363	1	4,5	3,9	3,3	2,7
61-69	364-372	2	4,6	4,0	3,3	2,7
70-78	373-381	3	4,6	4,0	3,4	2,7
79-87	382-390	4	4,7	4,0	3,4	2,8
88-96	391-399	5	4,7	4,1	3,4	2,8
97-105	400-408	6	4,8	4,1	3,5	2,8
106-114	409-417	7	4,8	4,2	3,5	2,8
115-123	418-426	8	4,9	4,2	3,5	2,9
124-132	427-435	9	4,9	4,2	3,6	2,9
133-141	436-444	10	5,0	4,3	3,6	2,9
142-150	445-453	11	5,1	4,4	3,7	2,9
151-159	454-462	12	5,2	4,4	3,7	3,0
160-168	463-471	13	5,2	4,4	3,7	3,0
169-177	472-480	14	5,3	4,5	3,8	3,0
178-186	481-489	15	5,3	4,6	3,8	3,0
187-195	490-498	16	5,4	4,6	3,9	3,1
196-204	499-507	17	5,5	4,7	3,9	3,1
205-213	508-516	18	5,5	4,7	3,9	3,1
214-222	517-525	19	5,6	4,8	4,0	3,2
223-231	526-534	20	5,7	4,9	4,0	3,2
232-240	535-543	21	5,8	4,9	4,1	3,2
241-249	544-552	22	5,8	5,0	4,1	3,3
250-258	553-561	23	5,9	5,1	4,2	3,3
259-267	562-570	24	5,9	5,1	4,2	3,3
268-276	571-579	25	6,0	5,1	4,3	3,4
277-285	580-588	26	6,1	5,2	4,3	3,4
286-294	589-597	27	6,2	5,3	4,4	3,5
295-303	598-606	28	6,3	5,3	4,4	3,5
304-312	607-615	29	6,4	5,4	4,5	3,5
313-321	616-624	30	6,4	5,5	4,5	3,6
322-330	625-633	31	6,5	5,6	4,6	3,6
331-339	634-642	32	6,6	5,6	4,7	3,7
340-348	643-651	33	6,7	5,7	4,7	3,7

RP 33/2015 rd

349-357	652-660	34	6,8	5,8	4,8	3,8
358-366	661-669	35	6,9	5,9	4,8	3,8
367-375	670-678	36	7,0	5,9	4,9	3,9
376-384	679-687	37	7,1	6,0	5,0	3,9
385-393	688-696	38	7,1	6,1	5,0	4,0
394-402	697-705	39	7,2	6,2	5,1	4,0
403-411	706-714	40	7,3	6,2	5,2	4,1
412-420	715-723	41	7,4	6,3	5,2	4,1
421-429	724-732	42	7,5	6,4	5,3	4,2
430-438	733-741	43	7,6	6,5	5,4	4,3
439-447	742-750	44	7,7	6,6	5,4	4,3
448-456	751-759	45	7,8	6,6	5,5	4,4
457-465	760-768	46	7,9	6,7	5,6	4,5
466-474	769-777	47	8,0	6,8	5,7	4,5
475-483	778-786	48	8,0	6,9	5,7	4,6
484-492	787-795	49	8,1	7,0	5,8	4,7
493-501	796-804	50	8,2	7,1	5,9	4,7
502-510	805-813	51	8,4	7,2	6,0	4,8
511-519	814-822	52	8,5	7,3	6,1	4,9
520-528	823-831	53	8,6	7,4	6,2	5,0
529-537	832-840	54	8,7	7,5	6,3	5,0
538-546	841-849	55	8,8	7,6	6,3	5,1
547-555	850-858	56	9,0	7,7	6,5	5,2
556-564	859-867	57	9,0	7,8	6,5	5,3
565-573	868-876	58	9,1	7,9	6,6	5,4
574-582	877-885	59	9,2	8,0	6,7	5,5
583-591	886-994	60	9,3	8,1	6,8	5,6
592-600	995-1003	61	9,5	8,2	7,0	5,7
601-609	1004-1012	62	9,6	8,3	7,0	5,8
610-618	1013-1021	63	9,7	8,4	7,1	5,9
619-627	1022-1030	64	9,9	8,6	7,3	6,0
628-636	1031-1039	65	10,0	8,7	7,4	6,1
637-645	1040-1048	66	10,1	8,8	7,5	6,2
646-654	1049-1057	67	10,2	8,9	7,6	6,3
655-663	1058-1066	68	10,4	9,1	7,7	6,4
664-672	1067-1075	69	10,5	9,2	7,8	6,5
673-681	1076-1084	70	10,7	9,3	8,0	6,6
682-690	1085-1093	71	10,8	9,4	8,1	6,8
691-699	1094-1102	72	10,9	9,5	8,2	6,9
700-708	1103-1111	73	11,1	9,7	8,4	7,0
709-717	1112-1120	74	11,2	9,8	8,5	7,1
718-726	1121-1129	75	11,3	9,9	8,6	7,3
727-735	1130-1138	76	11,5	10,1	8,8	7,4
736-744	1139-1147	77	11,6	10,2	8,9	7,6

RP 33/2015 rd

745-753	1148-1156	78	11,7	10,4	9,0	7,7
754-762	1157-1165	79	11,9	10,5	9,2	7,8
763-772	1166-1174	80	12,0	10,7	9,3	8,0
773-781	1175-1183	81	12,2	10,8	9,5	8,1
782-790	1184-1192	82	12,3	11,0	9,6	8,3
791-799	1193-1202	83	12,5	11,1	9,8	8,5
800-808	1203-1211	84	12,7	11,3	10,0	8,6
809-817	1212-1220	85	12,8	11,4	10,1	8,8
818-826	1221-1229	86	13,0	11,6	10,3	8,9
827-835	1230-1238	87	13,1	11,8	10,4	9,1
836-844	1239-1247	88	13,3	11,9	10,6	9,3
845-853	1248-1256	89	13,4	12,1	10,8	9,5
854-862	1257-1265	90	13,6	12,3	11,0	9,7
863-871	1266-1274	91	13,8	12,5	11,2	9,8
872-880	1275-1283	92	13,9	12,6	11,3	10,0
881-889	1284-1292	93	14,1	12,8	11,5	10,2
890-898	1293-1301	94	14,2	13,0	11,7	10,4
899-907	1302-1310	95	14,4	13,2	11,9	10,6
908-916	1311-1319	96	14,6	13,4	12,1	10,8
917-925	1320-1328	97	14,8	13,5	12,3	11,0
926-934	1329-1337	98	15,0	13,7	12,5	11,3
935-943	1338-1346	99	15,2	13,9	12,7	11,5
944-952	1347-1355	100	15,3	14,1	12,9	11,7
953-961	1356-1364	101	15,5	14,3	13,1	11,9
962-970	1365-1373	102	15,7	14,5	13,3	12,1
971-979	1374-1382	103	15,8	14,7	13,5	12,4
980-988	1383-1391	104	16,1	14,9	13,8	12,6
989-997	1392-1400	105	16,3	15,1	14,0	12,9
998-1006	1401-1409	106	16,5	15,4	14,2	13,1
1007-1015	1410-1418	107	16,6	15,5	14,4	13,3
1016-1024	1419-1427	108	16,8	15,8	14,7	13,6
1025-1033	1428-1436	109	17,0	16,0	14,9	13,9
1034-1042	1437-1445	110	17,3	16,2	15,2	14,1
1043-1051	1446-1454	111	17,4	16,4	15,4	14,4
1052-1060	1455-1463	112	17,6	16,6	15,6	14,6
1061-1069	1464-1472	113	17,8	16,9	15,9	14,9
1070-1078	1473-1481	114	18,0	17,1	16,1	15,2
1079-1087	1482-1490	115	18,2	17,3	16,4	15,5
1088-1096	1491-1499	116	18,4	17,5	16,6	15,8
1097-1105	1500-1508	117	18,6	17,8	16,9	16,0
1106-1114	1509-1517	118	18,9	18,0	17,2	16,3
1115-1123	1518-1526	119	19,1	18,3	17,4	16,6
1124-1132	1527-1535	120	19,3	18,5	17,7	16,9
1133-1141	1536-1544	121	19,5	18,7	18,0	17,2

RP 33/2015 rd

1142-1150	1545-1553	122	19,7	19,0	18,2	17,5
1151-1159	1554-1562	123	19,9	19,2	18,5	17,8
1160-1168	1563-1571	124	20,1	19,5	18,8	18,1
1169-1177	1572-1580	125	20,4	19,7	19,1	18,5
1178-1186	1581-1589	126	20,6	20,0	19,4	18,8
1187-1195	1590-1598	127	20,8	20,2	19,7	19,1
1196-1204	1599-1607	128	21,0	20,5	19,9	19,4
1205-1213	1608-1616	129	21,2	20,7	20,2	19,7
1214-1222	1617-1625	130	21,4	21,0	20,5	20,1
1223-1231	1626-1634	131	21,7	21,2	20,8	20,4
1232-1240	1635-1643	132	21,9	21,5	21,1	20,7
1241-1249	1644-1652	133	22,1	21,8	21,4	21,1
1250-1258	1653-1661	134	22,4	22,0	21,7	21,4
1259-1267	1662-1670	135	22,6	22,3	22,0	21,7
1268-1276	1671-1679	136	22,8	22,6	22,3	22,1
1277-1285	1680-1688	137	23,1	22,9	22,6	22,4
1286-1295	1689-1697	138	23,3	23,1	22,9	22,8
1296-1304	1698-1706	139	23,6	23,4	23,3	23,1
1305-1313	1707-1715	140	23,7	23,6	23,5	23,5
1314-1322	1716-1725	141	24,0	24,0	24,0	24,0
1323-1331	1726-1734	142	24,2	24,2	24,2	24,2
1332-1340	1735-1743	143	24,4	24,4	24,4	24,4
1341-1349	1744-1752	144	24,6	24,6	24,6	24,6
1350-1358	1753-1761	145	24,8	24,8	24,8	24,8
1359-1367	1762-1770	146	25,0	25,0	25,0	25,0
1368-1376	1771-1779	147	25,2	25,2	25,2	25,2
1377-1385	1780-1788	148	25,4	25,4	25,4	25,4
1386-1394	1789-1797	149	25,6	25,6	25,6	25,6
1395-1403	1798-1806	150	25,8	25,8	25,8	25,8
1404-1412	1807-1815	151	26,0	26,0	26,0	26,0
1413-1421	1816-1824	152	26,2	26,2	26,2	26,2
1422-1430	1825-1833	153	26,4	26,4	26,4	26,4
1431-1439	1834-1842	154	26,6	26,6	26,6	26,6
1440-1448	1843-1851	155	26,8	26,8	26,8	26,8
1449-1457	1852-1860	156	27,0	27,0	27,0	27,0
1458-1466	1861-1869	157	27,1	27,1	27,1	27,1
1467-1475	1870-1878	158	27,3	27,3	27,3	27,3
1476-1484	1879-1887	159	27,5	27,5	27,5	27,5
1485-1493	1888-1896	160	27,7	27,7	27,7	27,7
1494-1502	1897-1905	161	27,9	27,9	27,9	27,9
1503-1511	1906-1914	162	28,1	28,1	28,1	28,1
1512-1520	1915-1923	163	28,3	28,3	28,3	28,3
1521-1529	1924-1932	164	28,5	28,5	28,5	28,5
1530-1538	1933-1941	165	28,7	28,7	28,7	28,7

RP 33/2015 rd

1539-1547	1942-1950	166	28,9	28,9	28,9	28,9
1548-1556	1951-1959	167	29,1	29,1	29,1	29,1
1557-1565	1960-1968	168	29,3	29,3	29,3	29,3
1566-1574	1969-1977	169	29,5	29,5	29,5	29,5
1575-1583	1978-1986	170	29,7	29,7	29,7	29,7
1584-1592	1987-1995	171	29,9	29,9	29,9	29,9
1593-1601	1996-2004	172	30,0	30,0	30,0	30,0
1602-1610	2005-2013	173	30,2	30,2	30,2	30,2
1611-1619	2014-2022	174	30,4	30,4	30,4	30,4
1620-1628	2023-2031	175	30,6	30,6	30,6	30,6
1629-1637	2032-2040	176	30,8	30,8	30,8	30,8
1638-1646	2041-2049	177	31,0	31,0	31,0	31,0
1647-1655	2050-2058	178	31,2	31,2	31,2	31,2
1656-1664	2059-2067	179	31,4	31,4	31,4	31,4
1665-1673	2068-2076	180	31,6	31,6	31,6	31,6
1674-1682	2077-2085	181	31,7	31,7	31,7	31,7
1683-1691	2086-2094	182	31,9	31,9	31,9	31,9
1692-1700	2095-2103	183	32,1	32,1	32,1	32,1
1701-1709	2104-2112	184	32,3	32,3	32,3	32,3
1710-1718	2113-2121	185	32,5	32,5	32,5	32,5
1719-1727	2122-2130	186	32,7	32,7	32,7	32,7
1728-1736	2131-2139	187	32,8	32,8	32,8	32,8
1737-1745	2140-2148	188	33,0	33,0	33,0	33,0
1746-1754	2149-2157	189	33,2	33,2	33,2	33,2
1755-1763	2158-2166	190	33,4	33,4	33,4	33,4
1764-1772	2167-2175	191	33,6	33,6	33,6	33,6
1773-1781	2176-2184	192	33,7	33,7	33,7	33,7
1782-1790	2185-2193	193	33,9	33,9	33,9	33,9
1791-1799	2194-2202	194	34,1	34,1	34,1	34,1
1800-1808	2203-2211	195	34,3	34,3	34,3	34,3
1809-1818	2212-2220	196	34,4	34,4	34,4	34,4
1819-1827	2221-2229	197	34,6	34,6	34,6	34,6
1828-1836	2230-2238	198	34,8	34,8	34,8	34,8
1837-1845	2239-2247	199	35,0	35,0	35,0	35,0
1846-1854	2248-2257	200	35,1	35,1	35,1	35,1
1855-1863	2258-2266	201	35,3	35,3	35,3	35,3
1864-1872	2267-2275	202	35,5	35,5	35,5	35,5
1873-1881	2276-2284	203	35,7	35,7	35,7	35,7
1882-1890	2285-2293	204	35,8	35,8	35,8	35,8
1891-1899	2294-2302	205	36,0	36,0	36,0	36,0
1900-1908	2303-2311	206	36,2	36,2	36,2	36,2
1909-1917	2312-2320	207	36,3	36,3	36,3	36,3
1918-1926	2321-2329	208	36,5	36,5	36,5	36,5
1927-1935	2330-2338	209	36,6	36,6	36,6	36,6

RP 33/2015 rd

1936-1944	2339-2347	210	36,8	36,8	36,8	36,8
1945-1953	2348-2356	211	37,0	37,0	37,0	37,0
1954-1962	2357-2365	212	37,1	37,1	37,1	37,1
1963-1971	2366-2374	213	37,3	37,3	37,3	37,3
1972-1980	2375-2383	214	37,5	37,5	37,5	37,5
1981-1989	2384-2392	215	37,6	37,6	37,6	37,6
1990-1998	2393-2401	216	37,8	37,8	37,8	37,8
1999-2007	2402-2410	217	37,9	37,9	37,9	37,9
2008-2016	2411-2419	218	38,1	38,1	38,1	38,1
2017-2025	2420-2428	219	38,2	38,2	38,2	38,2
2026-2034	2429-2437	220	38,4	38,4	38,4	38,4
2035-2043	2438-2446	221	38,5	38,5	38,5	38,5
2044-2052	2447-2455	222	38,7	38,7	38,7	38,7
2053-2061	2456-2464	223	38,8	38,8	38,8	38,8
2062-2070	2465-2473	224	39,0	39,0	39,0	39,0
2071-2079	2474-2482	225	39,1	39,1	39,1	39,1
2080-2088	2483-2491	226	39,3	39,3	39,3	39,3
2089-2097	2492-2500	227	39,4	39,4	39,4	39,4
2098-2106	2501-2509	228	39,6	39,6	39,6	39,6
2107-2115	2510-2518	229	39,7	39,7	39,7	39,7
2116-2124	2519-2527	230	39,8	39,8	39,8	39,8
2125-2133	2528-2536	231	40,0	40,0	40,0	40,0
2134-2142	2537-2545	232	40,1	40,1	40,1	40,1
2143-2151	2546-2554	233	40,3	40,3	40,3	40,3
2152-2160	2555-2563	234	40,4	40,4	40,4	40,4
2161-2169	2564-2572	235	40,5	40,5	40,5	40,5
2170-2178	2573-2581	236	40,7	40,7	40,7	40,7
2179-2187	2582-2590	237	40,8	40,8	40,8	40,8
2188-2196	2591-2599	238	40,9	40,9	40,9	40,9
2197-2205	2600-2608	239	41,1	41,1	41,1	41,1
2206-2214	2609-2617	240	41,2	41,2	41,2	41,2
2215-2223	2618-2626	241	41,3	41,3	41,3	41,3
2224-2232	2627-2635	242	41,5	41,5	41,5	41,5
2233-2241	2636-2644	243	41,6	41,6	41,6	41,6
2242-2250	2645-2653	244	41,7	41,7	41,7	41,7
2251-2259	2654-2662	245	41,8	41,8	41,8	41,8
2260-2268	2663-2671	246	42,0	42,0	42,0	42,0
2269-2277	2672-2680	247	42,1	42,1	42,1	42,1
2278-2286	2681-2689	248	42,2	42,2	42,2	42,2
2287-2295	2690-2698	249	42,3	42,3	42,3	42,3
2296-2304	2699-2707	250	42,4	42,4	42,4	42,4
2305-2313	2708-2716	251	42,6	42,6	42,6	42,6
2314-2322	2717-2725	252	42,7	42,7	42,7	42,7
2323-2331	2726-2734	253	42,8	42,8	42,8	42,8

RP 33/2015 rd

2332-2340	2735-2743	254	42,9	42,9	42,9	42,9
2341-2350	2744-2752	255	43,0	43,0	43,0	43,0
2351-2359	2753-2761	256	43,1	43,1	43,1	43,1
2360-2368	2762-2770	257	43,2	43,2	43,2	43,2
2369-2377	2771-2780	258	43,4	43,4	43,4	43,4
2378-2386	2781-2789	259	43,5	43,5	43,5	43,5
2387-2395	2790-2798	260	43,6	43,6	43,6	43,6
2396-2404	2799-2807	261	43,7	43,7	43,7	43,7
2405-2413	2808-2816	262	43,8	43,8	43,8	43,8
2414-2422	2817-2825	263	43,9	43,9	43,9	43,9
2423-2431	2826-2834	264	44,0	44,0	44,0	44,0
2432-2440	2835-2843	265	44,1	44,1	44,1	44,1
2441-2449	2844-2852	266	44,2	44,2	44,2	44,2
2450-2458	2853-2861	267	44,3	44,3	44,3	44,3
2459-2467	2862-2870	268	44,4	44,4	44,4	44,4
2468-2476	2871-2879	269	44,5	44,5	44,5	44,5
2477-2485	2880-2888	270	44,6	44,6	44,6	44,6
2486-2494	2889-2897	271	44,7	44,7	44,7	44,7
2495-2503	2898-2906	272	44,8	44,8	44,8	44,8
2504-2512	2907-2915	273	44,9	44,9	44,9	44,9
2513-2521	2916-2924	274	45,0	45,0	45,0	45,0
2522-2530	2925-2933	275	45,1	45,1	45,1	45,1
2531-2539	2934-2942	276	45,2	45,2	45,2	45,2
2540-2548	2943-2951	277	45,2	45,2	45,2	45,2
2549-2557	2952-2960	278	45,3	45,3	45,3	45,3
2558-2566	2961-2969	279	45,4	45,4	45,4	45,4
2567-2575	2970-2978	280	45,5	45,5	45,5	45,5
2576-2584	2979-2987	281	45,6	45,6	45,6	45,6
2585-2593	2988-2996	282	45,7	45,7	45,7	45,7
2594-2602	2997-3005	283	45,8	45,8	45,8	45,8
2603-2611	3006-3014	284	45,8	45,8	45,8	45,8
2612-2620	3015-3023	285	45,9	45,9	45,9	45,9
2621-2629	3024-3032	286	46,0	46,0	46,0	46,0
2630-2638	3033-3041	287	46,1	46,1	46,1	46,1
2639-2647	3042-3050	288	46,2	46,2	46,2	46,2
2648-2656	3051-3059	289	46,3	46,3	46,3	46,3
2657-2665	3060-3068	290	46,3	46,3	46,3	46,3
2666-2674	3069-3077	291	46,4	46,4	46,4	46,4
2675-2683	3078-3086	292	46,5	46,5	46,5	46,5
2684-2692	3087-3095	293	46,6	46,6	46,6	46,6
2693-2701	3096-3104	294	46,6	46,6	46,6	46,6
2702-2710	3105-3113	295	46,7	46,7	46,7	46,7
2711-2719	3114-3122	296	46,8	46,8	46,8	46,8
2720-2728	3123-3131	297	46,9	46,9	46,9	46,9

RP 33/2015 rd

2729-2737	3132-3140	298	46,9	46,9	46,9	46,9
2738-2746	3141-3149	299	47,0	47,0	47,0	47,0
2747-2755	3150-3158	300	47,1	47,1	47,1	47,1
2756-2764	3159-3167	301	47,1	47,1	47,1	47,1
2765-2773	3168-3176	302	47,2	47,2	47,2	47,2
2774-2782	3177-3185	303	47,3	47,3	47,3	47,3
2783-2791	3186-3194	304	47,3	47,3	47,3	47,3
2792-2800	3195-3203	305	47,4	47,4	47,4	47,4
2801-2809	3204-3212	306	47,5	47,5	47,5	47,5
2810-2818	3213-3221	307	47,5	47,5	47,5	47,5
2819-2827	3222-3230	308	47,6	47,6	47,6	47,6
2828-2836	3231-3239	309	47,6	47,6	47,6	47,6
2837-2845	3240-3248	310	47,7	47,7	47,7	47,7
2846-2854	3249-3257	311	47,8	47,8	47,8	47,8
2855-2863	3258-3266	312	47,8	47,8	47,8	47,8
2864-2873	3267-3275	313	47,9	47,9	47,9	47,9
2874-2882	3276-3284	314	47,9	47,9	47,9	47,9
2883-2891	3285-3293	315	48,0	48,0	48,0	48,0
2892-2900	3294-3302	316	48,1	48,1	48,1	48,1
2901-2909	3303-3312	317	48,1	48,1	48,1	48,1
2910-2918	3313-3321	318	48,2	48,2	48,2	48,2
2919-2927	3322-3330	319	48,2	48,2	48,2	48,2
2928-2936	3331-3339	320	48,3	48,3	48,3	48,3
2937-2945	3340-3348	321	48,3	48,3	48,3	48,3
2946-2954	3349-3357	322	48,4	48,4	48,4	48,4
2955-2963	3358-3366	323	48,4	48,4	48,4	48,4
2964-2972	3367-3375	324	48,5	48,5	48,5	48,5
2973-2981	3376-3384	325	48,5	48,5	48,5	48,5
2982-2990	3385-3393	326	48,6	48,6	48,6	48,6
2991-2999	3394-3402	327	48,6	48,6	48,6	48,6
3000-3008	3403-3411	328	48,7	48,7	48,7	48,7
3009-3017	3412-3420	329	48,7	48,7	48,7	48,7
3018-3026	3421-3429	330	48,8	48,8	48,8	48,8
3027-3035	3430-3438	331	48,8	48,8	48,8	48,8
3036-3044	3439-3447	332	48,9	48,9	48,9	48,9
3045-3053	3448-3456	333	48,9	48,9	48,9	48,9
3054-3062	3457-3465	334	49,0	49,0	49,0	49,0
3063-3071	3466-3474	335	49,0	49,0	49,0	49,0
3072-3080	3475-3483	336	49,1	49,1	49,1	49,1
3081-3089	3484-3492	337	49,1	49,1	49,1	49,1
3090-3098	3493-3501	338	49,1	49,1	49,1	49,1
3099-3107	3502-3510	339	49,2	49,2	49,2	49,2
3108-3116	3511-3519	340	49,2	49,2	49,2	49,2
3117-3125	3520-3528	341	49,3	49,3	49,3	49,3

RP 33/2015 rd

3126-3134	3529-3537	342	49,3	49,3	49,3	49,3
3135-3143	3538-3546	343	49,3	49,3	49,3	49,3
3144-3152	3547-3555	344	49,4	49,4	49,4	49,4
3153-3161	3556-3564	345	49,4	49,4	49,4	49,4
3162-3170	3565-3573	346	49,5	49,5	49,5	49,5
3171-3179	3574-3582	347	49,5	49,5	49,5	49,5
3180-3188	3583-3591	348	49,5	49,5	49,5	49,5
3189-3197	3592-3600	349	49,6	49,6	49,6	49,6
3198-3206	3601-3609	350	49,6	49,6	49,6	49,6
3207-3215	3610-3618	351	49,7	49,7	49,7	49,7
3216-3224	3619-3627	352	49,7	49,7	49,7	49,7
3225-3233	3628-3636	353	49,7	49,7	49,7	49,7
3234-3242	3637-3645	354	49,8	49,8	49,8	49,8
3243-3251	3646-3654	355	49,8	49,8	49,8	49,8
3252-3260	3655-3663	356	49,8	49,8	49,8	49,8
3261-3269	3664-3672	357	49,9	49,9	49,9	49,9
3270-3278	3673-3681	358	49,9	49,9	49,9	49,9
3279-3287	3682-3690	359	49,9	49,9	49,9	49,9
3288 eller mera	3691 eller mera	360 eller mera	50,0	50,0	50,0	50,0

2.

Lag

om ändring av fordonsskattelagen

I enlighet med riksdagens beslut
ändras i fordonsskattelagen (1281/2003) 58 § 1 mom. och bilagan, sådana de lyder, 58 § 1 mom. i lag 1317/2011, och bilagan i lag 1065/2014, som följer:

Gällande lydelse

58 §

Användningsförbud

Om skatt eller den del av skatten som förfallit till betalning inte har betalats inom utsatt tid, får fordonet inte användas i trafik (*användningsförbud*). Fordonet får inte heller användas i trafik trots att det övergått till en annan ägare eller innehavare än den skattskyldige. Fordonets registreringsskyltar och registreringsintyg ska omhändertas av tillsynsmyndigheten. Fordonet får dock med skriftligt tillstånd utfärdat av polis-, tull- eller gränsbevakningsmyndigheten köras till ett av myndigheten i tillståndet bestämt ställe för förvaring. Användningen av fordonet ska också förhindras, om tilläggsskatt enligt 47 a § ska debiteras för fordonet.

Föreslagen lydelse

58 §

Användningsförbud

Om skatt eller den del av skatten som förfallit till betalning inte har betalats inom utsatt tid, får fordonet inte användas i trafik (*användningsförbud*). Fordonet får inte heller användas i trafik trots att det övergått till en annan ägare eller innehavare än den skattskyldige. *Registreringsskyltarna och registreringsintyget för ett fordon som belagts med användningsförbud kan omhändertas av tillsynsmyndigheten.* Fordonet får dock med skriftligt tillstånd av polis-, tull- eller gränsbevakningsmyndigheten köras till ett i tillståndet bestämt ställe för förvaring. Användningen av fordonet *kan* också förhindras, om tilläggsskatt enligt 47 a § ska debiteras för fordonet.

*Denna lag träder i kraft den 20 .
Skattebeloppet per dag beräknas enligt de
bestämmelser som gällde vid lagens ikraft-
trädande till och med den 31 december 2016.*

Gällande lydelse

SKATTETABELL 1

Fordonets CO₂-utsläpp	Skattens be- lopp	euro/365 da- gar			
g/km	cent/dag				
0	19,1	69,71	32	22,2	81,03
1	19,2	70,08	33	22,3	81,39
2	19,3	70,44	34	22,4	81,76
3	19,3	70,44	35	22,5	82,12
4	19,4	70,81	36	22,7	82,85
5	19,5	71,17	37	22,8	83,22
6	19,6	71,54	38	22,9	83,58
7	19,7	71,90	39	23,0	83,95
8	19,8	72,27	40	23,2	84,68
9	19,8	72,27	41	23,3	85,04
10	19,9	72,63	42	23,4	85,41
11	20,0	73,00	43	23,6	86,14
12	20,1	73,36	44	23,7	86,50
13	20,2	73,73	45	23,8	86,87
14	20,3	74,09	46	24,0	87,60
15	20,4	74,46	47	24,1	87,96
16	20,5	74,82	48	24,3	88,69
17	20,6	75,19	49	24,4	89,06
18	20,7	75,55	50	24,6	89,79
19	20,8	75,92	51	24,7	90,15
20	20,9	76,28	52	24,9	90,88
21	21,0	76,65	53	25,0	91,25
22	21,1	77,01	54	25,2	91,98
23	21,2	77,38	55	25,3	92,34
24	21,3	77,74	56	25,5	93,07
25	21,4	78,11	57	25,6	93,44
26	21,5	78,47	58	25,8	94,17
27	21,6	78,84	59	26,0	94,90
28	21,7	79,20	60	26,1	95,26
29	21,8	79,57	61	26,3	95,99
30	22,0	80,30	62	26,5	96,72
31	22,1	80,66	63	26,6	97,09
			64	26,8	97,82
			65	27,0	98,55
			66	27,2	99,28

RP 33/2015 rd

67	27,3	99,64	106	36,3	132,49
68	27,5	100,37	107	36,5	133,22
69	27,7	101,10	108	36,8	134,32
70	27,9	101,83	109	37,1	135,41
71	28,1	102,56	110	37,4	136,51
72	28,3	103,29	111	37,7	137,60
73	28,5	104,02	112	38,0	138,70
74	28,7	104,75	113	38,3	139,79
75	28,9	105,48	114	38,6	140,89
76	29,1	106,21	115	38,9	141,98
77	29,3	106,94	116	39,2	143,08
78	29,5	107,67	117	39,5	144,17
79	29,7	108,40	118	39,9	145,63
80	29,9	109,13	119	40,2	146,73
81	30,1	109,86	120	40,5	147,82
82	30,3	110,59	121	40,8	148,92
83	30,5	111,32	122	41,1	150,01
84	30,8	112,42	123	41,5	151,47
85	31,0	113,15	124	41,8	152,57
86	31,2	113,88	125	42,1	153,66
87	31,4	114,61	126	42,5	155,12
88	31,7	115,70	127	42,8	156,22
89	31,9	116,43	128	43,2	157,68
90	32,1	117,16	129	43,5	158,77
91	32,4	118,26	130	43,9	160,23
92	32,6	118,99	131	44,2	161,33
93	32,9	120,08	132	44,6	162,79
94	33,1	120,81	133	45,0	164,25
95	33,3	121,54	134	45,3	165,34
96	33,6	122,64	135	45,7	166,80
97	33,9	123,73	136	46,1	168,26
98	34,1	124,46	137	46,5	169,72
99	34,4	125,56	138	46,8	170,82
100	34,6	126,29	139	47,2	172,28
101	34,9	127,38	140	47,6	173,74
102	35,2	128,48	141	48,0	175,20
103	35,4	129,21	142	48,4	176,66
104	35,7	130,30	143	48,8	178,12
105	36,0	131,40	144	49,2	179,58

RP 33/2015 rd

145	49,6	181,04	184	67,8	247,47
146	50,0	182,50	185	68,4	249,66
147	50,4	183,96	186	68,9	251,48
148	50,8	185,42	187	69,4	253,31
149	51,2	186,88	188	70,0	255,50
150	51,7	188,70	189	70,5	257,32
151	52,1	190,16	190	71,1	259,51
152	52,5	191,62	191	71,6	261,34
153	52,9	193,08	192	72,1	263,16
154	53,4	194,91	193	72,7	265,35
155	53,8	196,37	194	73,3	267,54
156	54,2	197,83	195	73,8	269,37
157	54,7	199,65	196	74,4	271,56
158	55,1	201,11	197	74,9	273,38
159	55,6	202,94	198	75,5	275,57
160	56,0	204,40	199	76,0	277,40
161	56,5	206,22	200	76,6	279,59
162	57,0	208,05	201	77,2	281,78
163	57,4	209,51	202	77,7	283,60
164	57,9	211,33	203	78,3	285,79
165	58,3	212,79	204	78,9	287,98
166	58,8	214,62	205	79,5	290,17
167	59,3	216,44	206	80,0	292,00
168	59,8	218,27	207	80,6	294,19
169	60,3	220,09	208	81,2	296,38
170	60,7	221,55	209	81,8	298,57
171	61,2	223,38	210	82,4	300,76
172	61,7	225,20	211	83,0	302,95
173	62,2	227,03	212	83,5	304,77
174	62,7	228,85	213	84,1	306,96
175	63,2	230,68	214	84,7	309,15
176	63,7	232,50	215	85,3	311,34
177	64,2	234,33	216	85,9	313,53
178	64,7	236,15	217	86,5	315,72
179	65,2	237,98	218	87,1	317,91
180	65,8	240,17	219	87,7	320,10
181	66,3	241,99	220	88,3	322,29
182	66,8	243,82	221	88,9	324,48
183	67,3	245,64	222	89,5	326,67

RP 33/2015 rd

223	90,1	328,86	262	113,7	415,00
224	90,7	331,05	263	114,3	417,19
225	91,3	333,24	264	114,9	419,38
226	91,9	335,43	265	115,4	421,21
227	92,5	337,62	266	116,0	423,40
228	93,1	339,81	267	116,6	425,59
229	93,7	342,00	268	117,2	427,78
230	94,3	344,19	269	117,8	429,97
231	94,9	346,38	270	118,4	432,16
232	95,5	348,57	271	118,9	433,98
233	96,2	351,13	272	119,5	436,17
234	96,8	353,32	273	120,1	438,36
235	97,4	355,51	274	120,7	440,55
236	98,0	357,70	275	121,2	442,38
237	98,6	359,89	276	121,8	444,57
238	99,2	362,08	277	122,4	446,76
239	99,8	364,27	278	122,9	448,58
240	100,4	366,46	279	123,5	450,77
241	101,0	368,65	280	124,0	452,60
242	101,6	370,84	281	124,6	454,79
243	102,2	373,03	282	125,1	456,61
244	102,9	375,58	283	125,7	458,80
245	103,5	377,77	284	126,3	460,99
246	104,1	379,96	285	126,8	462,82
247	104,7	382,15	286	127,3	464,64
248	105,3	384,34	287	127,9	466,83
249	105,9	386,53	288	128,4	468,66
250	106,5	388,72	289	129,0	470,85
251	107,1	390,91	290	129,5	472,67
252	107,7	393,10	291	130,0	474,50
253	108,3	395,29	292	130,6	476,69
254	108,9	397,48	293	131,1	478,51
255	109,5	399,67	294	131,6	480,34
256	110,1	401,86	295	132,1	482,16
257	110,7	404,05	296	132,6	483,99
258	111,3	406,24	297	133,2	486,18
259	111,9	408,43	298	133,7	488,00
260	112,5	410,62	299	134,2	489,83
261	113,1	412,81	300	134,7	491,65

RP 33/2015 rd

301	135,2	493,48	340	152,3	555,89
302	135,7	495,30	341	152,7	557,35
303	136,2	497,13	342	153,1	558,81
304	136,7	498,95	343	153,4	559,91
305	137,2	500,78	344	153,8	561,37
306	137,7	502,60	345	154,2	562,83
307	138,1	504,06	346	154,5	563,92
308	138,6	505,89	347	154,9	565,38
309	139,1	507,71	348	155,2	566,48
310	139,6	509,54	349	155,6	567,94
311	140,1	511,36	350	155,9	569,03
312	140,5	512,82	351	156,3	570,49
313	141,0	514,65	352	156,6	571,59
314	141,4	516,11	353	156,9	572,68
315	141,9	517,93	354	157,3	574,14
316	142,4	519,76	355	157,6	575,24
317	142,8	521,22	356	157,9	576,33
318	143,3	523,04	357	158,2	577,43
319	143,7	524,50	358	158,5	578,52
320	144,2	526,33	359	158,9	579,98
321	144,6	527,79	360	159,2	581,08
322	145,0	529,25	361	159,5	582,17
323	145,5	531,07	362	159,8	583,27
324	145,9	532,53	363	160,1	584,36
325	146,3	533,99	364	160,4	585,46
326	146,7	535,45	365	160,7	586,55
327	147,2	537,28	366	161,0	587,65
328	147,6	538,74	367	161,3	588,74
329	148,0	540,20	368	161,6	589,84
330	148,4	541,66	369	161,9	590,93
331	148,8	543,12	370	162,1	591,66
332	149,2	544,58	371	162,4	592,76
333	149,6	546,04	372	162,7	593,85
334	150,0	547,50	373	163,0	594,95
335	150,4	548,96	374	163,2	595,68
336	150,8	550,42	375	163,5	596,77
337	151,2	551,88	376	163,8	597,87
338	151,6	553,34	377	164,0	598,60
339	151,9	554,43	378	164,3	599,69

RP 33/2015 rd

379	164,5	600,42	390	167,2	610,28
380	164,8	601,52	391	167,4	611,01
381	165,1	602,61	392	167,6	611,74
382	165,3	603,34	393	167,9	612,83
383	165,5	604,07	394	168,1	613,56
384	165,8	605,17	395	168,3	614,29
385	166,0	605,90	396	168,5	615,02
386	166,3	606,99	397	168,7	615,75
387	166,5	607,72	398	168,9	616,48
388	166,7	608,45	399	169,1	617,21
389	167,0	609,55	400 eller mer	169,3	617,94

RP 33/2015 rd

Föreslagen lydelse

SKATTETABELL 1

Fordonets CO2-utsläpp g/km	Skattens belopp cent/dag	be- euro/365 dagar			
			36	32,70	119,35
			37	32,80	119,72
			38	32,90	120,08
			39	33,00	120,45
0	29,10	106,21	40	33,20	121,18
1	29,20	106,58	41	33,30	121,54
2	29,30	106,94	42	33,40	121,91
3	29,30	106,94	43	33,60	122,64
4	29,40	107,31	44	33,70	123,00
5	29,50	107,67	45	33,80	123,37
6	29,60	108,04	46	34,00	124,10
7	29,70	108,40	47	34,10	124,46
8	29,80	108,77	48	34,30	125,19
9	29,80	108,77	49	34,40	125,56
10	29,90	109,13	50	34,60	126,29
11	30,00	109,50	51	34,70	126,65
12	30,10	109,86	52	34,90	127,38
13	30,20	110,23	53	35,00	127,75
14	30,30	110,59	54	35,20	128,48
15	30,40	110,96	55	35,30	128,84
16	30,50	111,32	56	35,50	129,57
17	30,60	111,69	57	35,60	129,94
18	30,70	112,05	58	35,80	130,67
19	30,80	112,42	59	36,00	131,40
20	30,90	112,78	60	36,10	131,76
21	31,00	113,15	61	36,30	132,49
22	31,10	113,51	62	36,50	133,22
23	31,20	113,88	63	36,60	133,59
24	31,30	114,24	64	36,80	134,32
25	31,40	114,61	65	37,00	135,05
26	31,50	114,97	66	37,20	135,78
27	31,60	115,34	67	37,30	136,14
28	31,70	115,70	68	37,50	136,87
29	31,80	116,07	69	37,70	137,60
30	32,00	116,80	70	37,90	138,33
31	32,10	117,16	71	38,10	139,06
32	32,20	117,53	72	38,30	139,79
33	32,30	117,89	73	38,50	140,52
34	32,40	118,26	74	38,70	141,25
35	32,50	118,62	75	38,90	141,98

RP 33/2015 rd

76	39,10	142,71	120	50,50	184,32
77	39,30	143,44	121	50,80	185,42
78	39,50	144,17	122	51,10	186,51
79	39,70	144,90	123	51,50	187,97
80	39,90	145,63	124	51,80	189,07
81	40,10	146,36	125	52,10	190,16
82	40,30	147,09	126	52,50	191,62
83	40,50	147,82	127	52,80	192,72
84	40,80	148,92	128	53,20	194,18
85	41,00	149,65	129	53,50	195,27
86	41,20	150,38	130	53,90	196,73
87	41,40	151,11	131	54,20	197,83
88	41,70	152,20	132	54,60	199,29
89	41,90	152,93	133	55,00	200,75
90	42,10	153,66	134	55,30	201,84
91	42,40	154,76	135	55,70	203,30
92	42,60	155,49	136	56,10	204,76
93	42,90	156,58	137	56,50	206,22
94	43,10	157,31	138	56,80	207,32
95	43,30	158,04	139	57,20	208,78
96	43,60	159,14	140	57,60	210,24
97	43,90	160,23	141	58,00	211,70
98	44,10	160,96	142	58,40	213,16
99	44,40	162,06	143	58,80	214,62
100	44,60	162,79	144	59,20	216,08
101	44,90	163,88	145	59,60	217,54
102	45,20	164,98	146	60,00	219,00
103	45,40	165,71	147	60,40	220,46
104	45,70	166,80	148	60,80	221,92
105	46,00	167,90	149	61,20	223,38
106	46,30	168,99	150	61,70	225,20
107	46,50	169,72	151	62,10	226,66
108	46,80	170,82	152	62,50	228,12
109	47,10	171,91	153	62,90	229,58
110	47,40	173,01	154	63,40	231,41
111	47,70	174,10	155	63,80	232,87
112	48,00	175,20	156	64,20	234,33
113	48,30	176,29	157	64,70	236,15
114	48,60	177,39	158	65,10	237,61
115	48,90	178,48	159	65,60	239,44
116	49,20	179,58	160	66,00	240,90
117	49,50	180,67	161	66,50	242,72
118	49,90	182,13	162	67,00	244,55
119	50,20	183,23	163	67,40	246,01

RP 33/2015 rd

164	67,90	247,83	208	91,20	332,88
165	68,30	249,29	209	91,80	335,07
166	68,80	251,12	210	92,40	337,26
167	69,30	252,94	211	93,00	339,45
168	69,80	254,77	212	93,50	341,27
169	70,30	256,59	213	94,10	343,46
170	70,70	258,05	214	94,70	345,65
171	71,20	259,88	215	95,30	347,84
172	71,70	261,70	216	95,90	350,03
173	72,20	263,53	217	96,50	352,22
174	72,70	265,35	218	97,10	354,41
175	73,20	267,18	219	97,70	356,60
176	73,70	269,00	220	98,30	358,79
177	74,20	270,83	221	98,90	360,98
178	74,70	272,65	222	99,50	363,17
179	75,20	274,48	223	100,10	365,36
180	75,80	276,67	224	100,70	367,55
181	76,30	278,49	225	101,30	369,74
182	76,80	280,32	226	101,90	371,93
183	77,30	282,14	227	102,50	374,12
184	77,80	283,97	228	103,10	376,31
185	78,40	286,16	229	103,70	378,50
186	78,90	287,98	230	104,30	380,69
187	79,40	289,81	231	104,90	382,88
188	80,00	292,00	232	105,50	385,07
189	80,50	293,82	233	106,20	387,63
190	81,10	296,01	234	106,80	389,82
191	81,60	297,84	235	107,40	392,01
192	82,10	299,66	236	108,00	394,20
193	82,70	301,85	237	108,60	396,39
194	83,30	304,04	238	109,20	398,58
195	83,80	305,87	239	109,80	400,77
196	84,40	308,06	240	110,40	402,96
197	84,90	309,88	241	111,00	405,15
198	85,50	312,07	242	111,60	407,34
199	86,00	313,90	243	112,20	409,53
200	86,60	316,09	244	112,90	412,08
201	87,20	318,28	245	113,50	414,27
202	87,70	320,10	246	114,10	416,46
203	88,30	322,29	247	114,70	418,65
204	88,90	324,48	248	115,30	420,84
205	89,50	326,67	249	115,90	423,03
206	90,00	328,50	250	116,50	425,22
207	90,60	330,69	251	117,10	427,41

RP 33/2015 rd

252	117,70	429,60	296	142,60	520,49
253	118,30	431,79	297	143,20	522,68
254	118,90	433,98	298	143,70	524,50
255	119,50	436,17	299	144,20	526,33
256	120,10	438,36	300	144,70	528,15
257	120,70	440,55	301	145,20	529,98
258	121,30	442,74	302	145,70	531,80
259	121,90	444,93	303	146,20	533,63
260	122,50	447,12	304	146,70	535,45
261	123,10	449,31	305	147,20	537,28
262	123,70	451,50	306	147,70	539,10
263	124,30	453,69	307	148,10	540,56
264	124,90	455,88	308	148,60	542,39
265	125,40	457,71	309	149,10	544,21
266	126,00	459,90	310	149,60	546,04
267	126,60	462,09	311	150,10	547,86
268	127,20	464,28	312	150,50	549,32
269	127,80	466,47	313	151,00	551,15
270	128,40	468,66	314	151,40	552,61
271	128,90	470,48	315	151,90	554,43
272	129,50	472,67	316	152,40	556,26
273	130,10	474,86	317	152,80	557,72
274	130,70	477,05	318	153,30	559,54
275	131,20	478,88	319	153,70	561,00
276	131,80	481,07	320	154,20	562,83
277	132,40	483,26	321	154,60	564,29
278	132,90	485,08	322	155,00	565,75
279	133,50	487,27	323	155,50	567,57
280	134,00	489,10	324	155,90	569,03
281	134,60	491,29	325	156,30	570,49
282	135,10	493,11	326	156,70	571,95
283	135,70	495,30	327	157,20	573,78
284	136,30	497,49	328	157,60	575,24
285	136,80	499,32	329	158,00	576,70
286	137,30	501,14	330	158,40	578,16
287	137,90	503,33	331	158,80	579,62
288	138,40	505,16	332	159,20	581,08
289	139,00	507,35	333	159,60	582,54
290	139,50	509,17	334	160,00	584,00
291	140,00	511,00	335	160,40	585,46
292	140,60	513,19	336	160,80	586,92
293	141,10	515,01	337	161,20	588,38
294	141,60	516,84	338	161,60	589,84
295	142,10	518,66	339	161,90	590,93

RP 33/2015 rd

340	162,30	592,39	371	172,40	629,26
341	162,70	593,85	372	172,70	630,35
342	163,10	595,31	373	173,00	631,45
343	163,40	596,41	374	173,20	632,18
344	163,80	597,87	375	173,50	633,27
345	164,20	599,33	376	173,80	634,37
346	164,50	600,42	377	174,00	635,10
347	164,90	601,88	378	174,30	636,19
348	165,20	602,98	379	174,50	636,92
349	165,60	604,44	380	174,80	638,02
350	165,90	605,53	381	175,10	639,11
351	166,30	606,99	382	175,30	639,84
352	166,60	608,09	383	175,50	640,57
353	166,90	609,18	384	175,80	641,67
354	167,30	610,64	385	176,00	642,40
355	167,60	611,74	386	176,30	643,49
356	167,90	612,83	387	176,50	644,22
357	168,20	613,93	388	176,70	644,95
358	168,50	615,02	389	177,00	646,05
359	168,90	616,48	390	177,20	646,78
360	169,20	617,58	391	177,40	647,51
361	169,50	618,67	392	177,60	648,24
362	169,80	619,77	393	177,90	649,33
363	170,10	620,86	394	178,10	650,06
364	170,40	621,96	395	178,30	650,79
365	170,70	623,05	396	178,50	651,52
366	171,00	624,15	397	178,70	652,25
367	171,30	625,24	398	178,90	652,98
368	171,60	626,34	399	179,10	653,71
369	171,90	627,43	400 eller		
370	172,10	628,16	mera	179,30	654,44

RP 33/2015 rd

Gällande lydelse

SKATTETABELL 2

Fordonets totalmassa	Skattens belopp	
i kilogram	cent/dag	euro/ 365 dagar
högst 1 300	51,0	186,15
1 301-1 400	54,0	197,10
1 401-1 500	57,2	208,78
1 501-1 600	60,6	221,19
1 601-1 700	64,2	234,33
1 701-1 800	68,0	248,20
1 801-1 900	72,0	262,80
1 901-2 000	76,2	278,13
2 001-2 100	80,6	294,19
2 101-2 200	85,2	310,98
2 201-2 300	90,0	328,50
2 301-2 400	95,0	346,75
2 401-2 500	100,2	365,73
2 501-2 600	105,6	385,44
2 601-2 700	111,2	405,88
2 701-2 800	117,0	427,05
2 801-2 900	123,0	448,95
2 901-3 000	129,2	471,58
3 001-3 100	135,6	494,94
3 101-3 200	142,2	519,03
3 201-3 300	149,0	543,85
3 301-3 400	156,0	569,40
3 401 eller mer	163,2	595,68

RP 33/2015 rd*Föreslagen lydelse*

VEROTAULUKKO 2

Fordonets totalmassa	Skattens belopp	
i kilogram	cent/dag	euro/ 365 dagar
högst 1 300	61,00	222,65
1 301-1 400	64,00	233,60
1 401-1 500	67,20	245,28
1 501-1 600	70,60	257,69
1 601-1 700	74,20	270,83
1 701-1 800	78,00	284,70
1 801-1 900	82,00	299,30
1 901-2 000	86,20	314,63
2 001-2 100	90,60	330,69
2 101-2 200	95,20	347,48
2 201-2 300	100,00	365,00
2 301-2 400	105,00	383,25
2 401-2 500	110,20	402,23
2 501-2 600	115,60	421,94
2 601-2 700	121,20	442,38
2 701-2 800	127,00	463,55
2 801-2 900	133,00	485,45
2 901-3 000	139,20	508,08
3 001-3 100	145,60	531,44
3 101-3 200	152,20	555,53
3 201-3 300	159,00	580,35
3 301-3 400	166,00	605,90
3 401 eller mer	173,20	632,18