

## RP 146/2007 rd

### **Regeringens proposition till Riksdagen med förslag till lag om ändring av fordonsskattelagen**

#### **PROPOSITIONENS HUVUDSAKLIGA INNEHÅLL**

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

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

Lagen avses träda i kraft vid en tidpunkt som fastställs genom förordning.

## INNEHÅLL

PROPOSITIONENS HUVUDSAKLIGA INNEHÅLL .....	1
INNEHÅLL .....	2
ALLMÅN MOTIVERING .....	4
1 NULÄGE .....	4
1.1 Lagstiftning och praxis.....	4
Beskattningen av personbilar och deras användning.....	4
Behandlingen av anskaffningen och användningen av personbilar i inkomst- och mervärdesbeskattningen .....	5
Fordonsbeståndet.....	5
Fordonens prestanda och utsläpp.....	7
Uppgifter i fordonstrafikregistret .....	11
1.2 Den internationella utvecklingen samt lagstiftningen i utlandet och EU .....	13
På utsläpp baserad beskattning av fordon i några andra länder.....	13
Sverige.....	13
Danmark .....	14
Norge .....	14
Förenade kungariket .....	14
Nederländerna .....	15
Frankrike .....	15
Vissa andra länder .....	16
Utvecklingen i EU och Finland när det gäller att minska utsläppen för fordon .....	16
Reglerade utsläpp .....	16
Koldioxidutsläppen .....	17
Utvecklingen i Finland .....	18
1.3 Bedömning av nuläget .....	19
2 MÅL OCH MEDEL.....	21
2.1 Alternativa medel för beskattning av koldioxidutsläppen.....	21
Bilskatten.....	21
Bränsleaccisen .....	21
Fordonsskattens grundskatt .....	22
Fordonsskattens drivkraftsskatt .....	22
Vägavgifter och -skatter .....	23
Beskattningen av företags- och tjänstebilar.....	23
2.2 Målsättning.....	23
2.3 Alternativa sätt att införa systemet.....	25
Modellen med fast koefficient.....	25
Modellen med rörlig koefficient.....	25
Jämförelse av modellerna .....	26
3 DE VIKTIGASTE FÖRSLAGEN .....	28
3.1 Personbilar som det finns koldioxidutsläppsuppgifter om .....	28
3.2 Personbilar som det saknas koldioxidutsläppsuppgifter om .....	30
3.3 Paketbilar och bilar avsedda för två ändamål.....	32
4 PROPOSITIONENS KONSEKVENSER .....	33
4.1 Ekonomiska konsekvenser .....	33
4.2 Konsekvenser för myndigheterna .....	34
4.3 Miljökonsekvenser .....	34

4.4	Samhälleliga konsekvenser .....	36
5	BEREDNINGEN AV PROPOSITIONEN .....	36
	DETALJMOTIVERING .....	37
1	LAGFÖRSLAG .....	37
2	IKRAFTTRÄDANDE .....	39
	LAGFÖRSLAG .....	40
	om ändring av fordonsskattelagen.....	40
	BILAGA Skattetabell 1 och Skattetabell 2 .....	41
	BILAGA .....	46
	PARALLELTEXT .....	46
	om ändring av fordonsskattelagen.....	46

## ALLMÄN MOTIVERING

### 1 Nuläge

#### 1.1 Lagstiftning och praxis

Beskattningen av personbilar och deras användning

Beskattningen av personbilar sker genom bils katt, fordonsskatt och bränsleaccis. Utom de direkta skatterna som uppbärs för bilkörning beaktas kostnaderna för bilarnas anskaffning och deras användning även i företagens och arbetstagarnas inkomstbeskattning samt i mervärdesbeskattningen.

Bilskatten är enligt bilskattelagen (1482/1994) en skatt av engångskaraktär som uppbärs för nya och som begagnade importerade bilar när de första gången registreras i Finland. Bilskatten på personbilar bestäms utgående från bilens allmänna värde i detaljhandeln, dvs. konsumentpriset på den finländska marknaden. Skattens andel av konsumentpriset är för närvarande cirka en fjärdedel. Den totala avkastningen av bilskatten uppgick 2006 till 1 297 miljoner euro, varav 90 procent var skatt på nya fordon. Den övervägande delen, dvs. cirka 90 procent av avkastningen av bilskatt på såväl nya som begagnade importfordon utgjordes av skatt på personbilar, medan resten var skatt på paketbilar och motorcyklar.

Fordonsskatten är enligt fordonsskattelagen (1281/2003) en skatt som uppbärs för varje dag bilen varit registrerad. Den bestäms för 12 månader långa skatteperioder. Fordonsskattens grundskatt är till sin karaktär fiskal. Grundskatten uppbärs för person- och paketbilar. Skatten baseras på bilens ålder och är indelad i två skatteklasser så, att skattenivån för bilar som tagits i användning före 1994 är lägre, dvs. 26 cent per dag, medan skatten på nyare bilar är 35 cent per dag. På årsbasis blir dessa skattebelopp 94,90 euro respektive 127,75 euro per bil. Den kalkylerade fordonsskattens grundskatt uppgick 2006 till cirka 300 miljoner euro för personbilar och cirka 30 miljoner euro för paketbilar.

Fordonsskattens drivkraftsskatt uppbärs för fordon som drivs med annat bränsle än motorbensin. Förutom det rent statsekonomiska

är avsikten med drivkraftsskatten att utjämna de olika stora driftskostnader bilisterna orsakar genom att de i sina bilar använder drivmedel vilkas beskattning ligger på sinsemellan avvikande nivåer. Den drivkraftsskatt som uppbärs för dieselbilar balanseras med dieselbilarnas lägre bränsleförbrukning och den omständigheten att accisen på dieselbränsle är lägre än på motorbensin. Beroende på bilmärke och -modell är den körsträcka som behövs för att balansera drivkraftsskatten cirka 10 000—18 000 kilometer per år medan den genomsnittliga körsträckan för bensindrivna personbilar är cirka 18 000 kilometer per år och för dieseldrivna personbilar cirka 28 000 kilometer per år. Drivkraftsskatten på en personbil är 6,7 cent per dag för varje påbörjat hundratal kilogram av bilens totalmassa. Drivkraftsskatten ligger på en nivå mellan 244,55 euro och 2 934,60 euro per år. Drivkraftsskatten på en genomsnittlig dieseldriven personbil som väger 1 890 kilogram är 464,65 euro för en 12 månaders period, medan den t.ex. för en dieseldriven personbil som väger 1 979 kilogram är 489,10 euro. Drivkraftsskatten på paketbilar är 0,9 cent för varje påbörjat hundratal kilogram. Den totala avkastningen av fordonsskattens drivkraftsskatt var 2006 cirka 280 miljoner euro, varav personbilarnas andel låg på cirka 160 miljoner euro.

Systemet för avställning av fordon ändras i början av november 2007. Ett fordon kan temporärt anmälas som taget ur trafik. Enligt lagen om ändring av fordonsskattelagen (235/2007) uppbärs varken fordonsskattens grundskatt eller drivkraftsskatt för fordon som avställts.

Enligt lagen om accis på flytande bränslen (1472/1994) uppbärs för flytande bränslen en accis som baserar sig på bränslemängden. Accisen på motorbensin är 58,76 cent per liter och på dieselolja 31,94 cent per liter. Flytgas och biogas är befriade från accis. Med hänsyn till energiinnehållet är bränsleaccisen på naturgas synnerligen låg (1,9 euro per megawattimme) i jämförelse med t.ex. accisen på motorbensin (64,86 euro per megawattimme). År 2006 uppbärs 2 189 miljoner euro i bränsleacciser för bränslen som

används i vägtrafiken, varav 1 422 miljoner euro för motorbensin och 767 miljoner euro för dieselolja. Konsumtionen av motorbensin, som användes huvudsakligen i personbilar, uppgick till 2 576 miljoner liter, medan konsumtionen av dieselolja var nästan lika stor och uppgick till 2 549 miljoner liter. Dieseloljan användes till övervägande delen som bränsle i kommersiell trafik.

Behandlingen av anskaffningen och användningen av personbilar i inkomst- och mervärdesskattningen

Företagen beskattas i inkomstbeskattningen för sin vinst, dvs. nettoinkomst, varvid företagen får göra avdrag bl.a. för utgifter för fordon som varit i företagets användning eller som använts av de anställda som tjänstebilar. Även fordonsskatterna och fordonens bränslekostnader är avdragsgilla.

Från den skatt som skall betalas på försäljningen får ett företag i mervärdesskattningen normalt inte dra av mervärdesskatt som ingått i priset för anskaffningen av personbilar som används i affärsverksamheten eller i bränsleinköpen till dessa bilar. Avvikande från detta får avdrag göras för personbil som uteslutande används i företagsverksamhet. Det innebär att rätten till avdrag faller bort så fort en personbil används för privata körslor. Samma gäller bl.a. alla bilar företagen upplåtit som tjänstebilar.

Favören av tjänstebil beskattas som inkomst i arbetstagarens inkomstbeskattning, antingen som fri bilförmån (arbetsgivaren betalar omkostnaderna för bilen) eller som bruksförmån (arbetstagaren betalar åtminstone bränslekostnaderna). Uträkningen av bilförmånens beskattningsvärde är mycket schematisk och grundar sig på bilens värde och mängden privata körslor. De privata körslorna antas uppgå till 18 000 kilometer per år. Beskattningsvärdet kan höjas eller sänkas om de privata körslorna avviker från nämnda kilometertal.

Fordonsbeståndet

Fordonsbeståndet har ökat kraftigt i Finland de senaste årtiondena. Antalet personbilar översteg en miljon 1976 och två miljoner

1998. Under perioden 1975—2006 har antalet personbilar ökat med i medeltal tre procent per år. Åren 1995—2006 ökade antalet personbilar med i medeltal 2,5 procent per år. Efter bilskattereformen 2003 har den årliga ökningen stigit till dryga tre procent, till en del beroende på importen av begagnade bilar.

Enligt Statistikcentralen uppgick antalet personbilar i slutet av 2006 till 2 505 543, vilket utgör 86 procent av det totala bilbeståndet. Antalet paketbilar var 284 627, bus-sar 11 189, specialbilar 13 591 och lastbilar 91 465. Personbilsbeståndet ökade under 2006 med 75 198 stycken, dvs. med 3,1 procent. Antalet personbilar ökade mest i Östra Nyland och minst i Kajanaland. Antalet personbilar per tusen invånare var 475 medan biltätheten så sent som 2001 var 415 per tusen invånare.

Under perioden fram till 2010 beräknas antalet personbilar öka till omkring 2 680 000. I prognoserna antas försäljningen av nya personbilar till följd av den ekonomiska tillväxten öka något från nuvarande antal. Försäljningen av nya bilar beräknas till en del ersätta det bilbestånd som faller bort. Antalet bilar som faller bort beräknas öka i jämn takt fram till 2010 till följd av den stora mängden första registreringar 1988—1989. Nämnda bilar uppnår sin genomsnittliga skrottningsålder i slutet av innevarande decennium. Det årliga antalet begagnade importbilar beräknas minska i långsam takt, för att de kommande åren ligga rejält under 30 000 bilar per år.

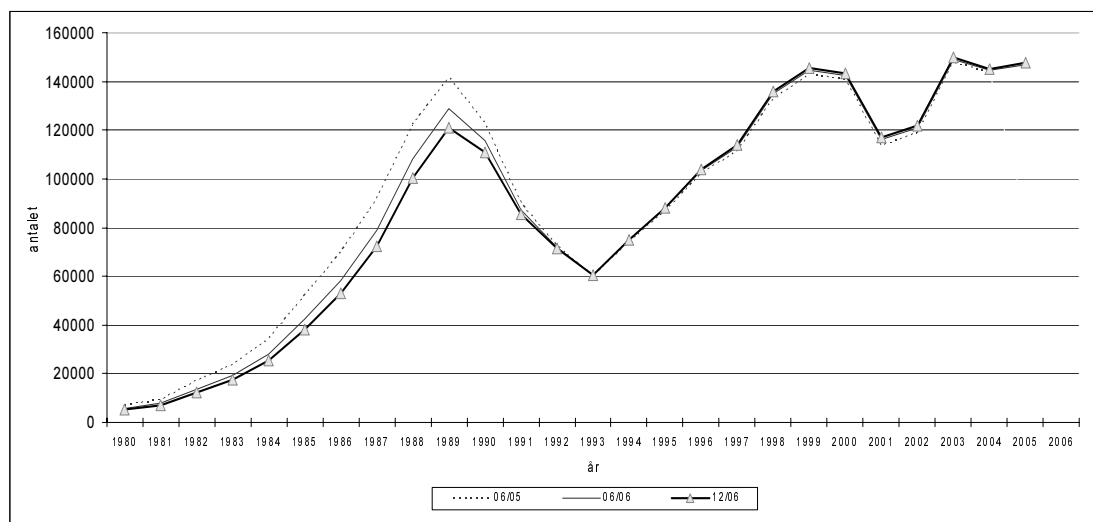
2006 var den genomsnittliga åldern för en personbil 10,5 år och den genomsnittliga skrottningsåldern 18,4 år. Motsvarande siffror för paketbilar var 11,1 respektive 18,1 år.

Diagrammet nedan visar antalet personbilar som blev föremål för fordonsbeskattning 2005 och 2006 fördelade enligt ålder. Diagrammet visar även hur det stora antalet nyregistreringar av bilar långsamt börjar avta mot slutet av 1980-talet. Den låga andelen nyregistreringar i slutet av 1990-talet berodde på minskad försäljning till följd av den ekonomiska tillbakagången medan nedgången i försäljningen av nya personbilar 2001—2002 hade sin grund i konsumenternas förväntningar på ändringar i bilskattereglerna till följd av ett avgörande i Europeiska ekonomiska gemenskapernas domstol som gäll-

de Finland. Införseln av begagnade personbilar som inleddes efter bilskatteavgörandet 2003 har i viss mån kompenserat den efterfrågan på bilar som uppstod efter lågkonjunkturen. Den genomsnittliga åldern för be-

gagnade importbilar har legat kring åtta – nio år. Av det totala antalet registrerade personbilar i slutet av 2006 hade en tredjedel tagits i användning före 1994.

### Antalet personbilar enligt det år de togs bruk 1980-2005



Bilbeståndet fördelas regionalt så, att områdena i och omkring de större städerna i genomsnitt har ett nyare bilbestånd medan bilarna på landsbygden vanligtvis är av äldre datum. I medeltal är de bilar som innehas av kategorierna yngre samt äldre personer av äldre datum än bilbeståndet generellt.

Samtidigt som bilarnas antal har ökat har även deras vikt och motoreffekt ökat, karosseriet har blivit robustare och utrustningsnivån har höjts. Till följd av ökade säkerhetskrav på karosserier och stigande krav på den utrustning som svarar för bilisternas bekvämlighet har bilarnas vikt i medeltal ökat i förhållande till storleken.

Även antalet bilmodeller som bjuds ut har ökat. I början av 2006 uppgick utbudet av nya bilmodeller till mer än 4 900 varav flertalet, närmare bestämt 68 procent, var bensinmodeller. Utbudet av större terrängbilar och storbilar har ökat markant de senaste åren. Enligt en utredning som presenterades i oktober 2006 utgjorde stadsjeeparna i början av 2006 nio procent och storbilarna 12 procent av det totala antalet nyregistrerade per-

sonbilar. I motsats till vad som är fallet i många mellaneuropeiska länder har de små stadsbilarna inte blivit populära hos oss.

I fråga om sina tekniska egenskaper och bränsleekonomin har dieselbilarna utvecklats markant de senaste åren. Speciellt de större personbilarna i Finland har ofta dieselmotorer som kraftkälla i stället för bensindrift. Andelen dieseldrivna bilar har efter lågkonjunkturen i början på 1990-talet sakta ökat i förhållande till det totala personbilsbeståndet. I slutet av 2006 var 331 882 dieseldrivna personbilar införda i bilregistret, dvs. drygt 13 procent av antalet personbilar. Deras relativa andel av personbilsbeståndet antas öka även i fortsättningen. När det gäller försäljningen av nya personbilar under 2006 nådde dieselbilarna upp till 20 procent. I januari-juni 2007 hade andelen sålda dieselbilar stigit inemot 27 procent. Av paketbilarna är cirka 90 procent dieseldrivna.

Marknaden har på sistone utökats med gasdrivna personbilar samt s.k. hybridbilar med en kombinerad förbrännings- och elmotor. I dagens hybridbilar bistår förbränningsmotorn

främst vid start och acceleration av en liten elmotor som drivs av en ackumulator. Den tekniska utvecklingen kommer sannolikt att ytterligare reducera hybridbilarnas bränsleförbrukning. Enligt uppgifter från Statistikcentralen upptog bilregistret i slutet av 2006 sammanlagt 300 hybridbilar. Vidare fanns tre stycken eldrivna personbilar i registret samt 95 personbilar drivna med natur- eller biogas (metan).

#### Fordonens prestanda och utsläpp

Förbränningen av motorbränslen leder i trafiken till utsläpp av avgaser som innehåller föroreningar och skadliga kemiska föreningar med försämrad luftkvalitet som följd. Bland sådana föreningar kan nämnas kväveoxider, svaveloxid, kolmonoxid, dvs. os, kolväten och olika partiklar varav de minsta är mest skadliga för människan.

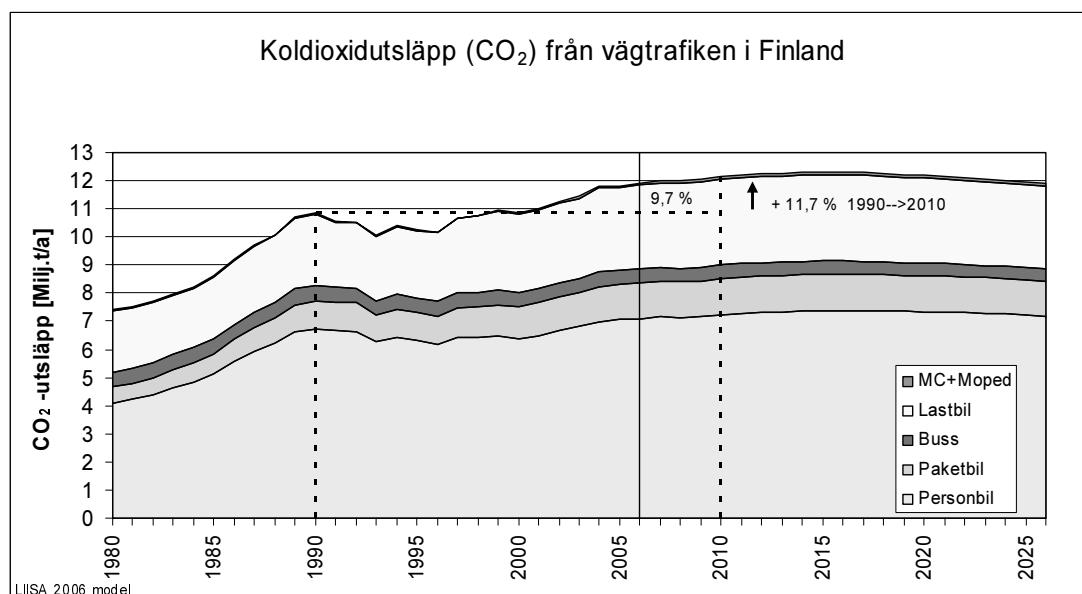
Utom de skadliga kemiska föreningarna orsakar trafiken utsläpp av växthusgaser som har en klimatpåverkande effekt. Hit räknas bl.a. koldioxid, kväveoxidul och metan. Koldioxid är den viktigaste växthusgasen.

Omfattningen av utsläppen från trafiken bestäms av många olika faktorer, bl.a. det bränsle som används, fordonsparkens ålder och skick, reningstekniken, luftens utomhustemperatur samt körsättet och hastigheten. Trots den ökande trafiken har alla utsläpp utom växthusgaserna successivt minskat tack vare skärpta utsläppsnormer. I takt med de skärpta normerna, ibruktagningen av katalysatorer och bilarnas tekniska utveckling i övrigt samt utbudet av nya bränslekvaliteter på marknaden har de skadliga utsläppen för nya personbilar minskat till några procent av vad de var innan utsläppsnormerna infördes. Trots den tekniska utvecklingen av dieselmotorer innehåller avgaserna från dieselfordon fler PAH-föreningar, dvs. polyaromatiska

kolväten, än bensindrivna fordon. Flera av dessa ämnen är cancerogena och kan även förorsaka genförändringar. Dessutom är utsläppen av hälsovådliga partiklar samt utsläppen av kväveoxider från dieselfordon större än från katalysatorförsedda bensindrivna bilar, även om ibruktagningen 2009 av de partikelfilter som förutsätts i kommande nya bestämmelser för dieselfordon på ett kännbart sätt kommer att reducera partikelutsläppen.

Den sammanlagda mängden koldioxidutsläpp i Finland uppgick enligt Statistikcentralen 2005 till cirka 57 miljoner ton. Trafikens andel av koldioxidutsläppen var drygt 23 procent, dvs. cirka 13,5 miljoner ton, varav merparten 11,8 miljoner ton härrörde från vägtrafiken. Därmed stod vägtrafiken för omkring en femtedel av de totala koldioxidutsläppen i Finland. De totala koldioxidutsläppen 2005 var ovanligt låga beroende på att utsläppen från den största utsläppskällan, dvs. energiproduktionen hade minskat tack vare den utmärkta vattensituationen och särskilt det faktum att skogsindustrins efterfrågan på energi hade minskat. I ett längre perspektiv har trafikens andel av de totala koldioxidutsläppen varit något lägre än vad som nämns ovan.

Enligt det av Statens Tekniska Forskningscentral, i fortsättningen VTT, utvecklade redovisningssystemet LIISA uppgick koldioxidutsläppen från personbilstrafiken 2005 till cirka sju miljoner ton. Dessa utsläpp utgjorde cirka 59 procent av vägtrafikens totala utsläppsmängder och cirka 12 procent av koldioxidutsläppen totalt i Finland. Koldioxidutsläppen för paketbilar var cirka 1,2 miljoner ton, bussar cirka 0,5 miljoner ton och lastbilar cirka 2,9 miljoner ton. Utsläppen från vägtrafiken beräknas enligt redovisningssystemet utvecklas på följande sätt fram till 2025:



Fordonens koldioxidutsläpp står i direkt proportion till bränsleåtgången, vilken i sin tur påverkas av fordonens specifika bränsleförbrukning, förarnas körsätt och trafikmängderna. Trafikmängderna påverkas av många olika samhällskriterier, som t.ex. den ekonomiska utvecklingen, kostnaderna för mobiliteten, hushållens tillgångar och människornas livsstil, beslut som rör markanvändning och trafiklösningar, region- och samhällsstrukturen, den förda sysselsättnings- och bostadspolitiken samt tillgången till olika trafikformer och den dragningskraft de utövar. Dessa kriterier som är beroende av beslut fattade i många olika instanser påverkar förutom själva fordonsanskaffningen även den omständigheten hur mycket det körs med varje enskilt fordon. Även de förändringar som inträffat i människornas värderingar och tidsanvändning, bl.a. mera fritid och fler fritidssysselsättningar, pressar upp trafikmängderna. Av kostnaderna för mobiliteten är bränslepriset direkt relaterat till tillgången till råolja och oljans prisfluktuationer samt det allmänna marknadsläget när det gäller drivmedel.

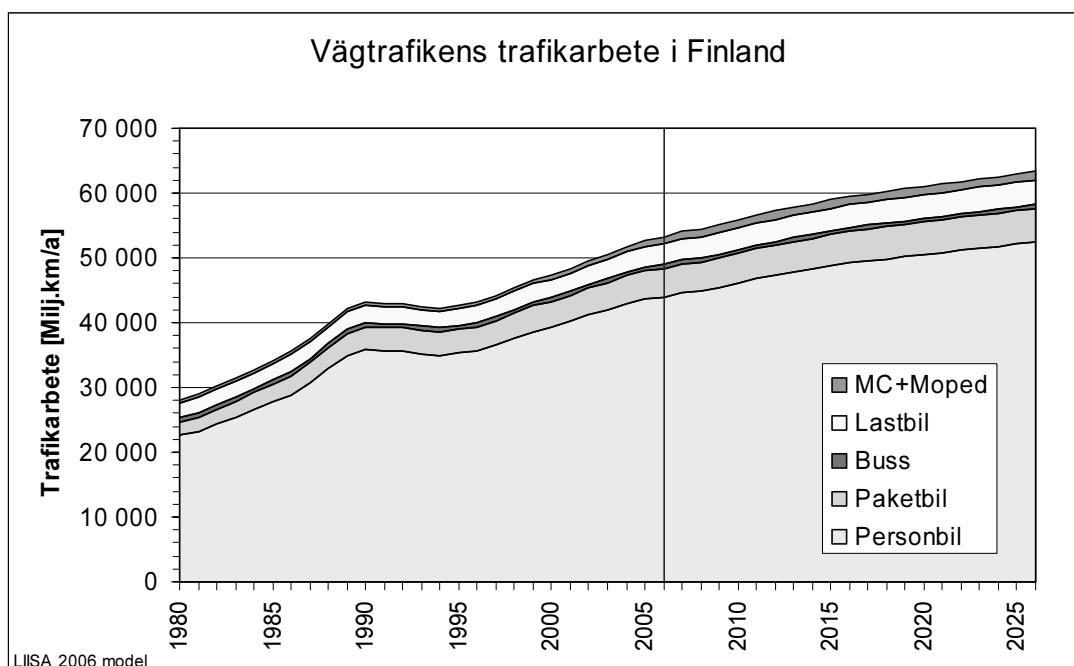
Personbilarna utgör den klart viktigaste fordonsgruppen både vad gäller antal fordon och den trafikprestation som beskriver tra-

fikmängden. Cirka 82 procent av det sammanlagda antalet tillryggalagda personkilometer görs med personbil. Antalet personbilar och deras trafikprestationer har ökat i jämn takt bortsett från lågkonjunkturen i början av 1990-talet. Kilometerprestationerna för bensindrivna personbilar har efter lågkonjunkturen fortsättningsvis legat kring cirka 18 000 kilometer per år. För dieseldrivna personbilar har motsvarande prestation i snitt varit cirka 28 000 kilometer per år. Enligt vägförvaltningens beräkningar från 2005 kommer trafikprestationerna för personbilarnas vidkommande att öka med i medeltal två procent per år fram till 2009.

Det körs mera med nya bilar än med gamla, varför nya bilar svarar för en relativt större andel av den sammanlagda trafikprestationen.

Trafikmängderna beräknas fortsättningsvis öka. Även bilparken väntas öka i omfattning. Dessa omständigheter leder till ökade koldioxidutsläpp i trafiken, om det inte sker en utveckling av fordonstekniken, övergången till energisnålare bilar eller förarnas körsätt. Enligt VTT:s prognosmodell LIISA kommer trafikprestationerna fram till 2025 att utvecklas på följande sätt:





Den förbättrade bränsle- dvs. energieffektivitet har reducerat bilarnas specifika bränsleförbrukning och därmed deras koldioxidutsläpp. De ökade trafikprestationerna samt de i genomsnitt allt större bilarna har dock förtagit en del av den nytta man kunnat uppnå genom den tekniska utvecklingen, eftersom bränsleförbrukningen har ökat, vilket i sin tur gör att koldioxidutsläppen hålls på en permanent nivå. Varje liter bensin som ett fordon förbrukar genererar 2 350 gram koldioxid och varje liter dieselolja motsvarande 2 660 gram. Den högre utsläppsnivån för dieseloljan beror på att den har större energiinnehåll än bensinen.

Med förbättrad energieffektivitet sjönk den genomsnittliga specifika bränsleförbrukningen på 1990-talet även i Finland för nya bensin- och dieseldrivna personbilar som registrerades första gången.

Enligt Fordonsförvaltningscentralen, i fortsättningen AKE, har den genomsnittliga bränsleförbrukningen per kilometer för bensindrivna personbilar som registrerades första gången varit i det närmaste konstant på 2000-talet. I stadstrafik var förbrukningen aningen över 10 liter per hundra kilometer och i

landsvägstrafik i snitt sex liter per hundra kilometer. Även i fråga om motorvolymen har de bensindrivna bilarna i medeltal varit tämligen oförändrade. 46 procent ligger i spannet 1 301—1 600 kubikcentimeter.

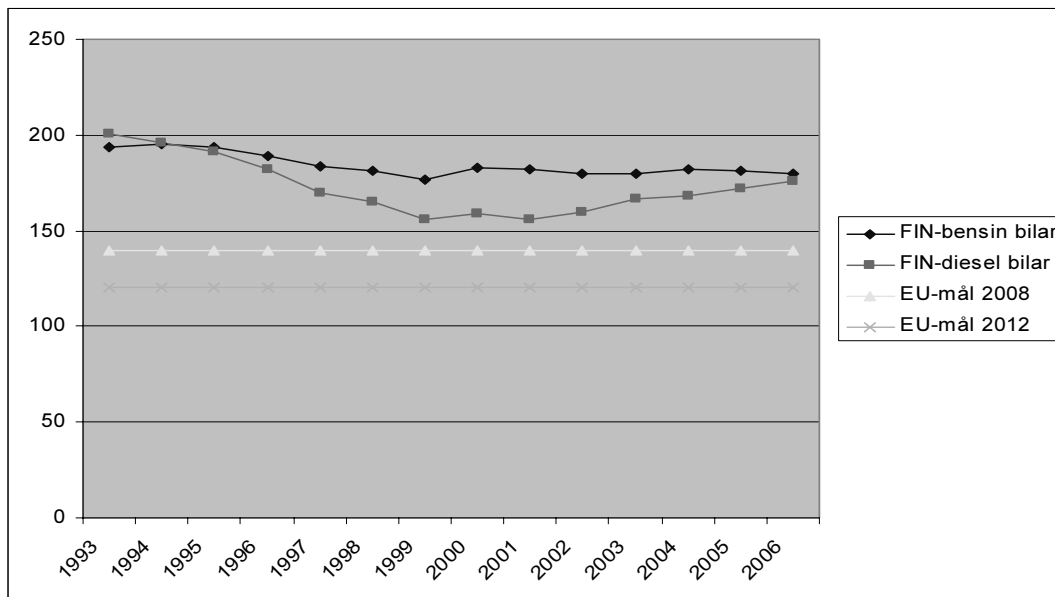
Däremot har den genomsnittliga bränsleförbrukningen för nya dieseldrivna personbilar ökat stadigt under hela 2000-talet i och med att konsumenterna vid val av ny personbil allt mera har övergått till större dieseldrivna personbilar. Den genomsnittliga bränsleförbrukningen för dieseldrivna personbilar i stadstrafik har ökat från 7,9 liter per hundra kilometer till 8,6 liter och i landsvägstrafik från 4,8 liter till 5,5 liter. Även deras genomsnittliga motorvolym har ökat markant. Andelen dieseldrivna personbilar med en motorvolym över 2 000 kubikcentimeter, som vid millennieskiftet låg vid 27 procent, har nu ökat till 48 procent.

I trafik- och kommunikationsministeriets diagram nedan har den genomsnittliga bränsleförbrukningen för nya personbilar som genomgått första registrering omvandlats till koldioxidutsläpp per körd kilometer. Diagrammet visar även utsläppsmålen enligt Europeiska unionens, i fortsättningen EU:s,

strategi. År 2006 var medeltalet för koldioxidutsläppen för nya bensindrivna personbilar som registrerades i Finland 180 gram per kilometer (183 gram år 2000) och för nya dieseldrivna personbilar 175,9 gram per ki-

lometer (159 gram år 2000). Dessa utsläppsnivåer motsvaras av en genomsnittlig bränsleförbrukning om cirka 7,7 liter på hundra kilometer för bensindrivna bilar och cirka 6,9 liter för dieseldrivna bilar.

### CO<sub>2</sub>-utsläpp för nya personbilar som registrerades i Finland 1993—2006



Följande tabell visar koldioxidutsläppen fr.o.m. 2000 för bensin- och dieseldrivna personbilar som genomgått första registrering. Tabellen indikerar att de nya dieseldrivna personbilarnas koldioxidutsläpp eventuellt redan 2007 kommer att ligga på samma nivå som bensindrivna bilar.

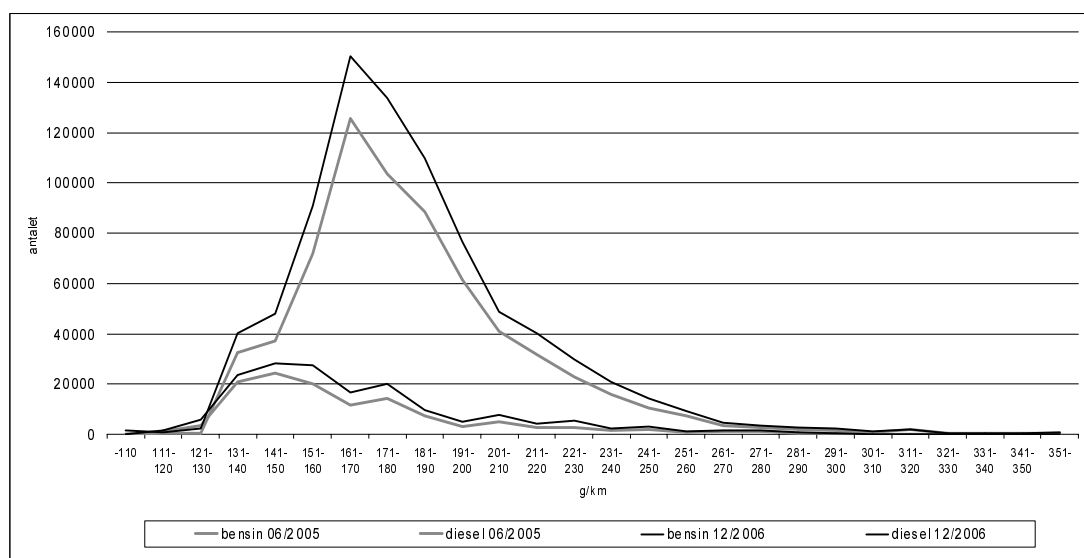
#### Koldioxidutsläpp för personbilar som registrerades första gången (g/km)

	Allt	Bensin	Diesel
2000	179	183	159
2001	179	183	160
2002	179	181	165
2003	178	180	167
2004	179,8	181,8	167,7
2005	179,5	180,9	172,1
2006	179,3	180	175,9

Heltäckande uppgifter om koldioxidutsläppen finns att tillgå bara för de nyaste personbilarna. Diagrammet nedan visar fördelningen av koldioxidutsläpp för alla bensin- och dieseldrivna personbilar som det finns utsläppsuppgifter om. Uppgifterna har sammanställts med hjälp av AKE:s förvalt-

ningsmodell över bilbeståndet och upptar alla bilar som var införda i fordonstrafikregistret 2005 och 2006. Av de bensindrivna bilarna låg de flesta i utsläppsintervallet 151—200 gram medan flertalet av diesebilarna låg i intervallet 131—180 gram per kilometer.

#### Utsläpp för fordonskatt underkastade bensin- och diesebilarna som det fanns koldioxidutsläppsuppgifter om 2005 och 2006



Utvecklingen den senaste tiden av de genomsnittliga koldioxidutsläppen för de i fordonstrafikregistret 2005 och 2006 införda bensin- och dieseldrivna personbilarna som det fanns utsläppsuppgifter om framgår av tabellen nedan. Den genomsnittliga utsläpps-

nivån för de i registret införda bensin- och dieseldrivna bilarna har stigit en aning under perioden i fråga. I medeltal har utsläppen ökat mera för dieseldrivna personbilar än för bensinbilar.

Period	Bensinbil antalet	Medel- värde g/km	Diesebil antalet	Medel- värde g/km	Summa antalet	Medelvärde totalt g/km
06/2005	664 704	182,28	123 180	166,19	787 884	179,77
06/2006	783 989	182,30	151 315	168,25	935 304	180,03
12/2006	835 199	182,33	166 411	169,33	1 001 610	180,17

#### Uppgifter i fordonstrafikregistret

Fordonstrafikregistret är ett register som förs av AKE. Registret innehåller uppgifter om alla fordon. Enligt lagen om fordonstrafikregistret (541/2003) är det riksomfattande fordonstrafikregistret ett register över fordon

samt beskattning av och in-teckningar i fordon, de som framför fordon, säkerhetsrådgivare för landtransport, kort som används i färdskrivare vid vägtransporter samt prov och intyg för tillståndspliktig transportverksamhet. Registret upptar bl.a. tekniska data om fordon, uppgifter om typgodkännande

och besiktningar samt information om fordons ägare eller innehavare.

Fordonsskattens grundskatt och drivkraftsskatt bestäms på basis av uppgifter i fordonstrafikregistret och debiteras med debetsedel.

Inom EU mäts personbilarnas koldioxidutsläpp genom ett harmoniserat förfarande i enlighet med rådets direktiv 80/1268/EEG med avseende på mätning av koldioxidutsläpp och bränsleförbrukning hos motorfordon jämte senare i direktivet gjorda ändringar. Direktivet är ett av EG:s tekniska direktiv för typgodkännande av motorfordon, där man definierar de enhetliga tekniska krav som skall ställas på fordon. Med typgodkännande avses ett internationellt eller nationellt erkänt förfarande, genom vilket en godkännandemyndighet certifierar att en fordonstyp uppfyller de tekniska krav som skall ställas på den. I Finland är AKE godkännandemyndighet för fordon. Enligt artikel 2.3 i kommissionens direktiv 1999/100/EG om anpassning till teknisk utveckling av rådets direktiv 80/1268/EEG om motorfordons koldioxidutsläpp och bränsleförbrukning skall uppgifter om koldioxidutsläpp generellt meddelas för personbilar som tagits i bruk i sedan början av 2002. För personbilar med en totalmassa på högst 2 500 kilogram skall uppgifterna vara tillgängliga redan från början av 2001 om fordonet togs i bruk därefter. Uppgifter om bränsleförbrukning och koldioxidutsläpp införs i fordonstrafikregistret i enlighet med kommissionens direktiv 1999/100/EG. Eventuella utsläppsmätningar som gjorts innan direktivet 1999/100/EG trädde i kraft är inte helt jämförbara med mätningar som har gjorts efter att direktivet trädde i kraft.

Koldioxidutsläpp och bränsleförbrukning skall mätas enligt en lagligen godkänd testmetod. Testningen utförs i artificiell miljö genom att köra fordonet på s.k. rullande landsväg (bromsbänk), varvid bilen kan belastas under olika mätningcykler. Bränsleförbrukningen och koldioxidutsläppen mäts genom att samla in och analysera avgasutsläppen från motorn och på basis av resultaten beräknar man hur stor bränslemängd som vid normalförbrukning har gått åt för att producera en viss utsläppsmängd. Kalkylerna baseras på det faktum att förbränningen av en viss mängd bränsle alltid genererar samma

mängd koldioxid. Mätningarna görs i laboratoriemiljö i samband med typgodkännande av fordonet och kan inte upprepas t.ex. i samband med besiktning av bilen. Vid de återkommande besiktningarna mäts endast bilens reglerade utsläppshalter.

Uppgifterna om en bils koldioxidutsläpp införs i fordonstrafikregistret på basis av handlingar som upprättades vid bilens typgodkännande och uppgifterna antecknas i ett register över typuppgifter. I samband med förhandsanmälan av ett nytt fordon fogas typuppgifterna till de tekniska uppgifterna om den specifika bilmodellen i fordonstrafikregistret.

Om ett fordon vid registreringsbesiktningen godkänns att införas i det riksomfattande fordonstrafikregistret, antecknas uppgifterna om koldioxidutsläpp i registret i enlighet med de handlingar för EG-typgodkännande som fås på basis av fordonets EG-typgodkännandenummer, variant och version. Detta gäller närmast fordon som importerats som begagnade eller parallellimporterats, medan utsläppsuppgifterna för nya bilar normalt fås från registret över typuppgifter.

I slutet av 2006 upptog fordonstrafikregistret uppgifter om koldioxidutsläpp för blandad körning i stadstrafik och landsvägs trafik som uppmätts med de mätmetoder som föreskrivs i direktiv 80/1268/EEG eller ändringsdirektiv till detta i fråga om 814 918 personbilar som är föremål för fordonsskatt, dvs. en tredjedel av det totala antalet personbilar. Registret innehöll dessutom anteckning om koldioxidutsläppen för drygt 180 000 personbilar som inte omfattas av direktivet. De äldsta av dessa bilar var av årsmodell 1986.

År 2010 beräknas fordonstrafikregistret innehålla uppgifter om koldioxidutsläpp, uppmätta med de metoder som föreskrivs i gemenskapslagstiftningen, för cirka 1,5 miljoner personbilar, dvs. närmare 60 procent av hela den personbilspark som är införd i registret. Antalet personbilar som det saknas uppgifter om beräknas uppgå till cirka 1,15 miljoner. Sistnämnda bilar beräknas därefter minska i antal med cirka 100 000 per år, under förutsättning av en avregistrering av oförändrad storlek som i huvudsak berör de äldre bilarna.

Fordonens registreringsintyg, vilka har ersatt de tidigare registerutdragen, saknar än så länge uppgifter om koldioxidutsläpp. För att göra intyget mera informativt kommer innehållet att utvecklas så, att uppgifterna om koldioxidutsläppen antecknas på intygen över alla fordon som omfattas av artikel 2.3 i kommissionens direktiv 1999/100/EG.

Till dags dato finns det inte något enhetligt förfarande för kontroll av bränsleförbrukningen hos tunga fordon och motorcyklar. När det gäller paketbilar börjar man stegvis mäta bränsleförbrukningen under perioden 2005—2009.

## 1.2 Den internationella utvecklingen samt lagstiftningen i utlandet och EU

På utsläpp baserad beskattning av fordon i några andra länder

Sverige

Sverige har ingen bilskatt. I syfte att öka miljöstyrningen har man sedan oktober 2006 för en del av bilbeståndet uppburit en reviderad årlig fordonsskatt. För personbilar av årsmodell 2006 eller nyare samt för äldre fordon, som antingen uppfyller utsläppsnormerna enligt svensk miljöklass 2005 eller normerna för hybrid- och elbilar, bestäms skatten på basis av fordonets koldioxidutsläpp, medan skatten på äldre i bruk varande personbilar bestäms enligt den gamla skattemodellen på basis av bilens vikt. När det gäller andra fordonskategorier än personbilar tillämpas fortsättningsvis de gamla skattegrunderna.

Förutom den 360 kronor, dvs. cirka 40 euro stora fasta grundskatten består den nya årliga skatten enligt de nya skattegrunderna av en koldioxidskatt som är 15 kronor, dvs. cirka 1,6 euro per gram koldioxid för den del av utsläppen som överskrider nivån hundra gram per kilometer. Om fordonet har en motor som i huvudsak drivs med alkohol eller helt eller delvis annan gas än flytgas, är koldioxidskatten 10 kronor för den del som överskrider hundra gram per kilometer. I och med detta försöker man främja användningen av alternativa bränslen i trafiken.

Skatten på dieseldrivna fordon är summan av den fasta skatten och koldioxidskatten multiplicerad med talet 3,5. Det faktum att den årliga skatten på dieseldrivna bilar är högre än på motsvarande bensindrivna bilar motiveras med att accisen på dieselbränslen åtminstone tillsvidare är lägre än på motorbensin samt att man när det gäller beskattningen av bilismen, dvs. bränsleaccisen plus den årliga fasta grundskatten, inom ramen för en bestämd årlig trafikprestation vill behandla bensin- och dieselbilar likvärdigt. Principiellt motsvarar detta förfarande den skattepraxis som råder i Finland. För dieseldrivna fordon försedda med partikelfilter som uppfyller de så kallade EURO 5-standarderna för partikelemissioner på EU-nivå från 2007 (högst fem milligram per kilometer) kan dock beviljas skattelättnad. Denna skattelättnad anses vara möjlig åtminstone till dess att de nya standarderna för partikelemissioner genom gemenskapsbestämmelser blir obligatoriska i september 2009.

Den ändrade skattestrukturen har motiverats med behovet att öka miljöstyrningen (koldioxidskatten) samt å andra sidan med behovet att på längre sikt behålla skatteintäkterna (den fasta delen). Reformen genomfördes på ett avkastningsneutralt sätt och ledde i medeltal inte till ökat skattetryck för nya fordon, eftersom detta kunde ha uppmuntrat till anskaffning av äldre bilar som alltså behandlas enligt de gamla skattegrunderna. Enligt beräkningar som gjordes på nivån för koldioxidutsläpp innebar de nya skattegrunderna i jämförelse med de gamla grunderna lägre skatt på några bilar och högre på några. Koldioxidskatteandelen som står i direkt proportion till fordonets utsläpp motiveras med att den är lätt att förstå och ger möjlighet för konsumenterna att jämföra skattenivån för olika fordon. Den viktigaste anledningen till att äldre fordon liksom även alla andra fordonskategorier utom personbilar kom att omfattas av den gamla skattemodellen var avsaknaden av uppgifter i vägtrafikregistret om koldioxidutsläpp för dessa fordon, eller med andra ord administrativa skäl. Skatten på äldre fordon baseras dock på fordonens vikt och korrelerar därmed i viss mån med nivån för koldioxidutsläpp.

## Danmark

I Danmark uppbärs en årlig fordonsskatt på alla bilar som är registrerade. Skatten baseras uteslutande på fordonets specifika bränsleförbrukning och därmed på mängden koldioxidutsläpp. Bilar för vilka det saknas uppgifter om den specifika bränsleförbrukningen beskattas på basis av fordonets vikt. Beskattningen på basis av bränsleåtgången sker enligt 24 olika skatteklasser. Den årliga skatten på bensindrivna bilar ligger mellan 520 kronor och 18 460 kronor, dvs. mellan cirka 70 euro och cirka 2 470 euro. Lägst beskattas de bilar med vilka man kan köra minst 20 kilometer på en liter bensin (förbrukningen under fem liter per hundra kilometer) och högst de bilar där man inte kommer upp i 4,5 kilometer på en liter bensin (förbrukningen över 22 liter per hundra kilometer). För dieseldrivna personbilar uppbärs en tilläggsskatt, vars syfte är att utjämna kostnadsskillnaderna mellan det lindrigare beskattade dieselbränslet och bensinen så, att bränslekostnaderna för en 16 000 kilometer lång årlig trafikprestation blir lika stora. Den lägsta skatten på dieseldrivna personbilar är 160 kronor, dvs. cirka 22 euro för bilar med vilka man kan köra minst 32,1 kilometer på en liter dieselbränsle och den högsta skatten 25 060 kronor, dvs. cirka 3 360 euro för bilar med vilka man kan köra mindre än 5,1 kilometer. När det gäller strävandena att minska koldioxidutsläppen för personbilar anses den årliga fordonsskatten vara av mindre betydelse än bränsleaccisen samt den på bilens värde baserade bilskatten, som är högst i Europa. Bilbeskattningen har dock ändrats så, att skatten sänks eller förhöjs på basis av bilens koldioxidutsläpp.

## Norge

I Norge reviderades bilskatten på anskaffningen av person- och paketbilar i början av 2007. Skatten baseras på tre faktorer: bilens vikt, effekt och koldioxidutsläpp, varav den sistnämnda togs till skattegrund i stället för motorvolymen i de fall där utsläppsuppgifter är tillgängliga. Skatten på begagnade importbilar sjunker med bilens värde.

## Förenade kungariket

Förenade kungariket har ingen skatt på bilköp. I systemet med acciser på trafikbränslen inbyggdes på 1990-talet en mekanism, enligt vilken accisen årligen höjdes i syfte att dämpa bränsleförbrukningen. När man till följd av de snabba stegringarna i världsmarknadspriset på bränslen i slutet av nämnda årtionde var tvungen att avstå från accisförhöjningarna började man i stället utveckla en årlig på bilnehavet baserad skatt i syfte att uppnå samma styrverkan som med acciserna. Sedan 2002 har den årliga fordonsskatten baserats på fordonens koldioxidemissioner eller, om sådana uppgifter saknats, på bilens motorvolym. Den på emissioner grundade skatten är för närvarande indelad i sju klasser så, att skatten på bilar vilkas koldioxidutsläpp ligger under hundra gram per kilometer är noll pund, medan skatten på bilar i den högsta klassen där utsläppen ligger över 225 gram per kilometer för personbilar är 210 pund, dvs. cirka 310 euro, och för dieselbilar 215 pund, dvs. cirka 315 euro. Den årliga skatten debiteras inte med debetsedel eller faktura utan betalas på postkontoren, en anledning till att skatten måste vara enkel och graderingen i skatteklasser tydlig.

Man har försökt öka den önskade styrverkan genom en speciell behandling av tjänstebilar i beskattningshänseende. Ungefär hälften av alla nya personbilar som säljs i Förenade kungariket går till företag, vilket innebär att det bilval företagen gör har stor inverkan på hur bilparken som helhet utvecklas. Sedan 2002 har skatten på bilförmån graderats enligt miljöpåverkan utgående från bilens koldioxidemissioner. När skattemodellen togs i bruk hörde en bil till den lägsta skatteklassen (skatteprocenten 15) om dess koldioxidutsläpp var högst 165 gram per kilometer. Skatten på bilar vilkas utsläpp överskred 165 gram per kilometer steg alltid med en procentenhet för varje fem grams ökning. Den högsta skatteprocenten (35) tillämpades på bilar vilkas utsläppsnivå låg på 265 gram eller mera. Sedan införandet av skattemodellen har reglerna blivit strängare genom att den nedre gränsen för skatteklasserna årligen har sänkts med fem gram i syfte att styra anskaffningen av nya företagsbilar

till bränslesnålare modeller. Bilar som det saknas utsläppsuppgifter om beskattas på basis av motorvolymen. Skatteprocenten är högre för dieseldrivna bilar än för bensindrivna, vilket motiveras med diesebilarnas skadliga lokala utsläpp. När det gäller dieselmotorer som uppfyller EURO 4-klassens emissionsstandarder har man frångått nämnda miljöskatt. Bränsleaccisen på dieselolja är lika stor som på motorbensin, varför det inte har funnits någon anledning att lagstifta om högre skattesatser på dieselmotorer, vilket man har gjort i flera andra medlemsstater där dieselolja beskattas lindrigare än motorbensin.

I Förenade kungariket har de genomsnittliga koldioxidutsläppen för personbilar sjunkit under hela 2000-talet. Vid sidan av bilarnas tekniska utveckling är detta även en följd av att efterfrågan allt mer har koncentrerats på småbilar och dieselmotorer. Antalet bilar i utsläppskategorierna under 140 gram per kilometer har ökat snabbt samtidigt som den tidigare toppen i kategorin kring 180 gram har eliminerats. Emellertid har man inte kvantitativt kunnat analysera den inverkan som den utsläppsbaserade årliga skatten och beskattningen på bilförmånerna har haft på denna utveckling, även om behandlingen beskattningsmässigt av förmånen av egen tjänstebil genom sin kraftigare styrverkan är en viktigare faktor i sammanhanget än den årliga skatten. Bränsleacciserna på motorbensin och dieselolja hör till Europas högsta. Dessa acciser torde medverka till att bränslesnålare bilar ökar i popularitet.

#### Nederländerna

I samband med bilköp uppbärs i Nederländerna en bilskatt som baserar sig på bilens värde. Bilskatten kan höjas eller sänkas beroende på bilens bränsleeffektivitet i jämförelse med andra bilar av samma storlek (längden gånger bredden), dvs. beroende på till vilken energieffektivitetsklass bilen hör. Den största nedsättningen av skatt är 1 000 euro och den kan beviljas för en bil vars bränsleförbrukning är mer än 20 procent lägre än medelförbrukningen hos bilar av samma storlek. Den största skatteförhöjningen som kan före-

komma är 540 euro. Den kan påföras för en bil vars bränsleförbrukning är mer än 30 procent högre än medelförbrukningen hos andra lika stora bilar.

Genom differentiering av den på bränsleeffektivitet baserade skatten försöker man i högre grad än tidigare uppmuntra till anskaffning av bilar med lägre koldioxidemissioner. I stället för att vid differentiering i olika accisklasser utgå från bilens absoluta bränsleförbrukning har man i Nederländerna på ovan beskrivet sätt gått in för en accisdifferentiering som grundar sig på bilens relativa bränsleförbrukning. På det sättet skapar man inom varje bilkategori eller varje marknadssegment en skattemässig sporre för spekulanterna så, att de inom respektive kategori styrs att välja en bil med hygglig bränsleekonomi i stället för en storförbrukare. Det är högst sannolikt att spekulanten inom den bilkategori eller det marknadssegment han bestämmer sig för köper en bil med lägre bränsleförbrukning i stället för att byta till en annan bilkategori. I Nederländerna beviljas alla nya personbilar årligen ett energimärke som återspeglar bilens relativa bränsleförbrukning inom respektive storlekskategori. Med tanke på konsumenterna och bilhandeln är energimärket neutralt och det skall direkt kunna identifieras som grund för bilskatten. På personbilar vilka beskattas som begagnade och som har tagits i användning innan energimärkningen infördes betalas en gammal bilskatt baserad på bilens värde.

#### Frankrike

I Frankrike uppbärs för personbilar en regional registreringskatt vars grunddel ligger mellan 20—36 euro. Dessutom uppbärs en tilläggsskatt så, att för en bil vars koldioxidutsläpp är högre än 200 gram per kilometer betalas två euro i skatt för varje tilläggsgram ända upp till 250 gram samt fyra euro för varje gram utsläppen överskrider 250 gram.

Företag betalar en särskild skatt på sina fordon. Skatten är graderad enligt bilens koldioxidemissioner. Skattens belopp per utsläppsgram ökar gradvis med stigande utsläppsmängder så, att brytningspunkterna ligger vid 100, 120, 140, 160, 200 och 250

gram. I beskattningen kostar därmed ett gram koldioxid olika mycket inom olika utsläppsintervall.

#### Vissa andra länder

I Österrike och Portugal samt på Cypren bestäms bilskatten för en personbil på basis av bilens specifika bränsleförbrukning och därmed även dess koldioxidutsläpp. I Irland är man i färd med att ändra bilskatten, som för närvarande baserar sig på bilens värde och varierar med motorvolymen, till att basera sig på bilens koldioxidemissioner.

I Luxemburg har den årliga fordonsskatten ändrats från början av 2007 så, att alla personbilar som togs i bruk 2002 eller senare, dvs. bilar som det finns koldioxidutsläppsuppgifter om, beskattas på basis av utsläppsnivåerna. Den årliga bilskatten på dieslbilar är högre än på bensinbilar. De fordon som det saknas utsläppsuppgifter om beskattas fortsättningsvis enligt motorvolymen.

I Estland planerar man införande av en årlig bilskatt som graderas enligt bilarnas koldioxid- och andra emissioner.

I vissa länder lägger man andra utsläpp än koldioxidemissionerna till grund för beskattningen av personbilar. Den årliga fordonsskatten i Tyskland är graderad enligt motorslagvolym och den föroreningsklass avgasutsläppen placerar bilen i. De europeiska utsläppsklasser som används är avgasreningskraven enligt EURO 1—4. Skattens belopp stiger efterhand som bilens utsläppsklass sjunker. Efterhand som avgasnormerna blir strängare skapas det via beskattningen en efterfrågan på nya bilar på marknaden, till stöd för bilindustrin. Fordonsskatten på dieseldrivna bilar är högre än på bensindrivna bilar. Det beror på att accisen på dieselolja är lägre än på motorbensin (skillnaden är 18 cent per liter till dieseloljans fördel) och då försöker man genom högre fordonsskatt på dieseldrivna bilar i praktiken göra driftskostnaderna för diesel- och bensinbilar likvärdiga för bilisterna. Vid sidan av de europeiska utsläppsklasserna har Tyskland egna föroreningsklasser för dieslbilar, varvid dieslbilar med extremt låga halter partikelemissioner kan få den på annat sätt bestämda bilskatten

nedsatt. Tyskland praktiserade till utgången av 2005 en temporär till koldioxidutsläppen kopplad lindring av fordonsskatten. Den kunde ges till bilar med särskilt låga halter koldioxidutsläpp. De bilar som var berättigade till skattelindring var de s.k. tre liters bilarna, vilkas koldioxidutsläpp uppgick till högst 90 gram per kilometer, och de s.k. fem liters bilarna, vilkas koldioxidutsläpp uppgick till högst 120 gram per kilometer. Man frångick dock den temporära skattelindringen eftersom det i praktiken dök upp väldigt få bilar på marknaden som uppfyllde kraven i fråga. Till följd av att bilarna var små och kostade mycket lyckades man inte sälja dem i någon större omfattning. För närvarande har man i Tyskland planer på att revidera den årliga bilskatten utgående från ett mera omfattande och på koldioxidutsläpp baserat material så, att efterfrågan på bränsleeffektiva fordon samtidigt ökar.

Utvecklingen i EU och Finland när det gäller att minska utsläppen för fordon

#### Reglerade utsläpp

Inom EU har man försökt minska de skadliga utsläppen för fordon som används i trafiken genom forskning om trafikutsläpp (särskilt de s.k. Auto-Oil -programmen) och lagstiftning. När det gäller lagstiftningen har de viktigaste åtgärderna varit att begränsa de skadliga trafikutsläppen genom bindande fordonstekniska direktiv och förordningar samt direktiv som rör kvalitetskraven på bränsle. I lagstiftningen om avgaser uppställs gränser för de reglerade utsläppen vilka traditionellt har utgjorts av kväveoxider, kolmonoxid och gasformiga kolväten samt partiklar från dieseldrivna fordon, alla emitterade från person- och paketbilar samt tunga fordon. I de senaste bestämmelserna som träder i kraft 2009 definieras en partikelutsläppsnivå även för bensindrivna bilar med motorer som baseras på direktinsprutningsteknik. Utsläppsnormerna för europeiska fordon anges vanligtvis genom så kallade EURO-klasser.

I Finland har bestämmelserna på gemenskapsnivå implementerats genom fordonsla-



gen (1090/2002) och de förordningar som getts med stöd av den.

#### Koldioxidutsläppen

EU har genom Kyotoprotokollet förbundit sig att i enlighet med FN:s konvention om klimatförändringar åren 2008—2012 minska utsläppen av växthusgaser med åtta procent från 1990 års nivå. Enligt den interna ”bördefördelningen” inom EU är Finland skyldigt att hålla sina utsläpp av växthusgaser på högst 1990 års nivå. När det gäller minskningen av koldioxidutsläpp i trafiken har det för Finlands del inte uppställts några särskilda förpliktelser. Än så länge ingår trafiken inte heller i den utsläppshandel som inleddes 2005.

Målet för EU:s strategi från 1995 för minskning av koldioxidutsläppen för personbilar har varit att få ner utsläppen för nya personbilar till i medeltal 120 gram per kilometer fram till 2012, vilket för bensindrivna bilar motsvarar en bränsleförbrukning om cirka fem liter per hundra kilometer och för dieseldrivna bilar cirka 4,5 liter per hundra kilometer. Målet torde kunna nås genom frivilliga avtal med bilindustrin, konsumentupplysning, uppföljning av koldioxidutsläppen för personbilar och med hjälp av ekonomiska styrmedel.

Utgående från strategin ingick kommissionen 1998 ett avtal med de europeiska biltillverkarnas organisation (ACEA) om begränsning av koldioxidutsläppen för nya personbilar. Enligt avtalet förband sig bilindustrin att minska de genomsnittliga koldioxidutsläppen för nya personbilar till 140 gram per kilometer fram till 2008. Dessutom förband sig bilindustrin att inom år 2000 tillföra marknaden bilmodeller där utsläppsnivån ligger på 120 gram per kilometer. 1999 ingicks motsvarande avtal med biltillverkarnas organisationer (JAMA och KAMA) i Japan och Republiken Korea. Vardera organisationen lovade senast 2009 klara av en genomsnittlig utsläppsnivå om 140 gram per kilometer.

Regleringen av konsumentupplysningen baserar sig på europaparlamentets och rådets direktiv 1999/94/EG om tillgång till konsumentinformation om bränsleekonomi och koldioxidutsläpp vid marknadsföring av nya

personbilar. Anteckning om bränsleförbrukning och utsläpp skall vid alla försäljningsställen för nya personbilar finnas på varje ny bilmodell eller i dess närhet så att uppgifterna med lätthet upptäckas. Uppgifterna om bränsleförbrukning och utsläpp måste även framgå av skriftlig reklam för bilen. Uppgifterna skall vara lätta att läsa och förstå och minst lika synliga som merparten av reklamen för bilen i övrigt.

Direktivet har implementerats i Finland genom statsrådets förordning om angivande av bränsleförbrukningen och koldioxidutsläppen för bilar (938/2000). Enligt förordningen skall anteckning om bränsleförbrukningen finnas bredvid varje ny personbilsmodell eller på dess vindruta. Dessutom skall varje bilaffär tillhandahålla konsumenterna med en avgiftsfri guide samt en affisch eller databas med uppgifter om bränsleförbrukning och utsläpp för alla nya personbilar som firman saluför. Dessutom bör uppgifter om bränsleförbrukningen och utsläppen alltid nämnas när man gör reklam för nya bilar i massmedia. Att övervaka att bestämmelserna i förordningen iakttas är en uppgift för konsumentmyndigheterna. AKE upprätthåller på sina webbsidor databasen EkoAke, som erbjuder konsumenterna ett hjälpmedel vid val av ny bil. Databasen innehåller uppgifter om bränsleförbrukningen och koldioxidutsläppen för alla nya personbilar som är till salu i Finland samt priser på dem. Uppgifterna ges två gånger per år ut i form av en tryckt guide som finns tillgänglig i bilaffärerna.

Inom EU följer medlemsstaterna med koldioxidutsläppen för alla nya personbilar som skall registreras. AKE redovisar årligen till kommissionen de genomsnittliga koldioxidutsläppen för nya personbilar som har registrerats i Finland.

Som ett led i den ekonomiska styrningen gav kommissionen i juli 2005 ett förslag till direktiv om beskattning av personbilar (KOM(2005) 261), enligt vilket medlemsstaterna förpliktas upphöra med beskattningen av bilar i anskaffningsskedet, eftersom detta inverkar menligt på den inre marknaden och i stället främja en övergång till beskattning av bilarna under den tid de är i användning. Enligt kommissionsförslaget borde såväl bilskatten som beskattningen av bilens använd-

ning åtminstone till en del basera sig på bilens koldioxidutsläpp. Förslaget förutsätter enhälligt godkännande av medlemsstaterna, sannolikt en omöjlighet. Detta hindrar inte medlemsstaterna från att införa skatter som tas ut på bilkörningen eller att på miljömässiga grunder ändra nuvarande skatter, förutsatt att den inre marknadens allmänna bestämmelser om beskattning iakttas. EU:s medlemsstater tar ut olika skatter på grundval av bilarnas koldioxidutsläpp, men såväl skatternas nivå som uppbyggnad varierar kraftigt länderna emellan. Olikheterna har närmare redovisats under punkt 1.2.

Trots den positiva utvecklingen i vissa medlemsstater förefaller det som EU:s strategi för minskning av koldioxidutsläppen för personbilar inte kommer att förverkligas. Trafikutsläppen av koldioxid i Europa har ökat med 26 procent under perioden 1990—2004. Trafikens andel av koldioxidutsläppen uppgick 1990 till 21 procent för att 2004 vara 28 procent. 2004 stod personbilarna för ungefär hälften av den andelen, dvs. 12 procent. I och för sig har bilindustrin lyckats tillgodose konsumenterna med nya personbilsmodeller som är energieffektivare än tidigare. Främst tack vare teknologin har de genomsnittliga specifika utsläppen för sålda nya personbilar i Europa minskat från 186 gram till 163 gram per kilometer från 1995 till 2004. Emellertid har bilstorleken och motoreffekten ökat under samma period, vilket har bromsat utvecklingen att reducera de specifika utsläppen.

Kommissionen gav den 7 februari 2007 ett meddelande till Rådet och Europaparlamentet (KOM(2007) 19) med resultat av översynen av gemenskapens strategi för minskade koldioxidutsläpp från personbilar och lätta nyttofordon. Enligt strategin är målsättningen i fråga om personbilar alltså att koldioxidutsläppen för nya bilar som säljs i Europa 2012 i genomsnitt skall uppgå till högst 120 gram per kilometer. Målet nås med hjälp av lagstiftning och kommissionen har meddelat sin avsikt att senast i medlet av 2008 lägga fram ett förslag om en rättslig ram för att detta mål skall kunna uppnås. I genomsnitt 130 gram koldioxidutsläpp per kilometer för nya personbilar skall kunna nås genom förbättrad motorteknik. Dessutom bör utsläppen för

personbilar ytterligare minskas med i medeltal 10 gram per kilometer med hjälp av andra tekniska förbättringar, i synnerhet genom bättre energieffektivitet hos däck och luftkonditioneringsanläggningar, samt ökad användning av biodrivmedel och andra bränslen med lägre koldioxidutsläpp. Till denna extra utsläppsminskning har även kopplats en minskning av koldioxidutsläppen för paketbilar så, att målet för dem 2012 i medeltal är 175 gram per kilometer. Konsumenternas val av bilmodeller stöds genom att göra märkningen av bränsleförbrukningen effektivare och uppmuntra medlemsstaterna att utveckla lagstiftningen om skatt på bilkörning så, att skatterna binds vid koldioxidutsläppen.

EU har våren 2007 förbundit sig att till 2020 minska utsläppen av växthusgaser med minst 20 procent jämfört med nivån 1990, oavsett om man lyckas få till stånd en internationell konvention om begränsning av utsläppen eller inte. De klimatpolitiska åtgärderna kommer att skärpas och beröra alla aktörer på det ekonomiska området, inklusive trafiksektorn där det är angeläget att utsläppens ökande trenden bryts och vänds till nedgång.

#### Utvecklingen i Finland

Utsläppen av växthusgaser i Finland har varierat kraftigt under perioden 1990 – 2005. Variationerna har uppgått till mer än 10 miljoner ton koldioxid per år. En klart stigande utsläppstrend kan dock förmärkas. 2000—2005 var utsläppen som mest cirka 20 procent högre än 1990. Om inga nya åtgärder vidtas kommer enligt de beräkningar som gjorts utsläppen fram till 2012 att överskrida den nivå man förbundit sig till med cirka 15 procent. Uttryckta i årsmedeltal är utsläppen cirka 11 miljoner ton större än vad Finland har förbundit sig till.

Utsläppsökningen har berott på utsläppshandelssektorn, i främsta hand de ökande utsläppen från energiproduktionen och industriprocesserna. Däremot har utsläppstrenderna hos de sektorer som inte omfattas av utsläppshandeln ända sedan början av 1990-talet varit sjunkande. Trafikutsläppen har de senaste åren ökat något, men antas under de

kommande åren som helhet bli kvar ungefär på nuvarande nivå. Ökningen av både antalet personbilar och trafikprestationer har i spåren av lågkonjunkturen på 1990-talet tagit fart in på 2000-talet och i synnerhet under några av de senaste åren, även om personbilstrafiken på andra håll i Europa har ökat aningen snabbare än i Finland.

Enligt Finlands nationella energi- och klimatstrategi från 2005 är det viktigt att utstaka de förpliktelser som under åtagandeperioden 2008—2012 gäller för utsläppshandelssektorn, sektorerna utanför utsläppshandeln och staten. Enligt strategin stannar minskningsbehovet för utsläppshandelssektorn vid åtta miljoner ton per år och för sektorerna utanför utsläppshandeln vid en miljon ton. Enligt strategins mål för trafiken är det med tanke på en minskning av trafikutsläppen väsentligt att effektivisera trafiksystemen, förbättra konkurrenskraften för energieffektiva trafikformer samt utnyttja teknologi som genererar små koldioxidutsläpp. Bland övriga mål nämns bl.a. utbildning i ett snålt körsätt samt utveckling av fordonsskatten på personbilar så, att skatten beaktar koldioxidutsläppen.

Med ett snålt körsätt avses ett körsätt som syftar till så låg bränsleförbrukning som möjligt, vilket omedelbart leder till minskade koldioxidutsläpp. Att främja ett snålt körsätt är ett effektivt och snabbt sätt att minska koldioxidutsläppen. I syfte att främja energisparandet genomförde trafik- och kommunikationsministeriet i samråd med Motiva Oy och ett antal andra aktörer 2005—2006 en marknadsföringskampanj under mottot ”Malttia ja viisautta teille” (ungefär: Mätta och vishet på vägen). Avsikten med kampanjen var att bekantgöra ett säkert och snålt körsätt. Kampanjen har fortsatt 2007 inom ramen för den s.k. EcoDriven-kampanjen genom att via de personer som utbildar folk i ämnet ett snålt körsätt dela ut bonussedlar till utbildningen i fråga. Tack vare utbildningen får personbilsförare chans att uppnå en cirka 10 procent stor inbesparing i sin bränsleförbrukning. Målet är att öka antalet förare som har genomgått utbildning i ett snålt körsätt med två tusen under de två år kampanjen pågår.

Snålt körsätt har redan i flera års tid varit upptaget på bilskolornas utbildningsprogram. Vanligtvis skaffar man sig körkort i 18 - 19

års ålder och antalet körkortsaspiranter har inte genomgått några större förändringar de senaste åren.

### 1.3 Bedömning av nuläget

I och med att bestämmelserna om avgasutsläpp för fordon har blivit strängare minskar skillnaderna mellan olika motorer och bränslen och därmed reduceras även mängden skadliga utsläpp kontinuerligt.

Den ovan nämnda utvecklingen har dock inte motsvarande effekt på fordonens utsläpp av växthusgaser, eftersom dessa utsläpp står i direkt proportion till de använda bränslemängderna. Även om fordonen tack vare utvecklade motorteknik har förbättrat sin energieffektivitet har deras vikt och genomsnittliga storlek hela tiden ökat. Trafikutsläppen av koldioxid har visserligen ökat även i Finland, men betydligt mera måttfullt än i Europa i allmänhet.

Den specifika bränsleförbrukningen för nya personbilar har inte minskat i enlighet med de mål EU uppställt. Den specifika bränsleförbrukningen för nya personbilar i Finland och därmed även bilarnas specifika utsläpp är bland de högsta i Europa, en omständighet som inte är förenlig med de nyligen antagna skärpta klimatpolitiska målsättningarna. 2,8 procent av de i Finland som nya saluförda personbilmodellerna klarar av den krävning om 130 gram koldioxidutsläpp per kilometer som kommissionen bestämt, vilket för bensinbilar motsvarar en bränsleförbrukning om 5,5 liter per hundra kilometer och för dieslbilar 4,9 liter per hundra kilometer. 1,2 procent av de bensindrivna och 6,4 procent av de dieseldrivna personbilmodellerna uppfyller kravet. Endast 0,5 procent av bensinbilarna och knappt fem procent av diesebilarna uppfyller kravet om högst 120 gram koldioxidutsläpp per kilometer.

Valet av bil styrs i stor utsträckning av andra faktorer än bilens specifika bränsleförbrukning och dess miljöpåverkan. I Finland har förarna föredragit större familjebilar. Förbättringen av den genomsnittliga energieffektiviteten för nya personbilar i Finland har avstannat vid ingången till 2000-talet. Dessutom har bränsleförbrukningen för dieseldrivna personbilar tenderat att öka de

senaste åren i och med att konsumenterna har börjat övergå till en kategori större dieseldrivna bilar. Även importen av i allmänhet medelstora eller stora begagnade personbilar har reducerat den positiva inverkan bilbeståndet haft på miljön, trots att importbilarna är något nyare än personbilsparken generellt i Finland. Det är sannolikt att bilarnas genomsnittliga storlek och personbilarnas årliga trafikprestationer kommer att fortsätta att öka i takt med den allmänna ekonomiska utvecklingen. En intressant fråga är hur den bilpark kommer att se ut som skall ersätta det stora antal bilar som skaffades i slutet av 1980-talet och som kommer att tas ur trafik under detta årtionde.

Som en orsak till trafikutvecklingen har man pekat på beskattningens bristande styrning av koldioxidutsläppen. Beskattningen av personbilar styr inte konsumenterna att välja bilar med lägre koldioxidutsläpp, vilket har till följd att en del av möjligheterna att utnyttja teknik som minskar utsläppen förblir outnyttjad. Inte heller inkomstbeskattningen för innehavare av tjänstebilar, i synnerhet i fråga om den fria bilförmånen, uppmuntrar i någon högre grad till minskad bränsleförbrukning, eftersom bilförmånen värdesätts oberoende av bilens bränsleförbrukning.

När man bedömer den beskattning som gäller för personbilar kan det konstateras, att det med tanke på minskade koldioxidutsläpp är ett problem att bilar som bl.a. prismässigt konkurrerar med varandra om konsumenterna kan uppvisa sådana betydande avvikelser i fråga om sina utsläpp. När bilskatten baserar sig enbart på fordonets minuthandelspris och inte dess koldioxidutsläpp rättas inte den effekten till genom beskattning, trots att bilskatten i viss mån korrelerar med bilens storlek, motor och utrustning och den vägen även med bränsleförbrukningen. Det finns dock inget direkt samband mellan skatt och utsläpp.

Bränsleaccisen hänför sig direkt till trafikprestationen och bränsleförbrukningen och därmed även koldioxidutsläppen. Nödvändigtvis uppfattar konsumenterna dock inte alltid saken så, att fordonets bränsleförbrukning står i direkt proportion till mängden koldioxidutsläpp.

Fordonsskattens grundskatt är fast. Efter som skatten enbart grundar sig på det år bilen togs i bruk har den inget samband med utsläppsnivåerna för koldioxid.

Fordonsskattens drivkraftsskatt som upp bärs för andra än bensindrivna fordon baserar sig på fordonets vikt. Den kan i viss mån anses stöda anskaffningen av mera energisnåla bilar, dock inte i tillräcklig grad. Drivkraftsskatten varierar mellan 244—2 934 euro per år. För varje hundratal kilograms ökning av fordonets totalmassa höjs skatten med 25 euro per år. I praktiken har dock de genomsnittliga koldioxidutsläppen för dieseldrivna personbilar som det betalas drivkraftsskatt på ökat de senaste åren, medan motsvarande utsläpp för bensindrivna personbilar har minskat.

De trafikpolitiska medel som står till buds för att påverka trafikprestationerna och därmed koldioxidutsläppen från fordonstrafiken är att främja en hållbar utveckling och begränsa trafikens tillväxt, påverka planeringen av tätortstrafiken och markanvändningen genom förtätning och sanering av samhällsstrukturen, varvid behovet av mobilitet minskar, samt att utveckla logistiken, kollektivtrafiken och den lätta trafiken. På längre sikt är en minskning av fordonens specifika bränsleförbrukning och energieffektivitet avhängig av ändrad fordons- och bränsleteknik, varav de viktigaste åtgärderna är minskning av fordonens körmotstånd och massa samt förbättring av motorernas verkningsgrad.

Man kan tillgodogöra sig de möjligheter tekniken erbjuder genom att försöka påverka attityder och rutiner hos konsumenterna i syfte att minska fordonsanvändningen, genom att förbättra konsumenternas kunskap om fordonens utsläpp och de valmöjligheter som står till buds samt genom att främja ett snålt körsätt. Särskilt när det gäller personbilstrafiken är det konsumenternas egna val av å ena sidan fordon med lämplig storlek och god energieffektivitet och å andra sidan ett snålt körsätt som är de viktigaste faktorerna i strävan att uppnå inbesparingar i personbilstrafikens bränsleförbrukning och därigenom minska koldioxidutsläppen. Genom beskattning av personbilstrafiken kan man försöka stöda den utvecklingen.

## 2 Mål och medel

Syftet med propositionen är att minska koldioxidutsläppen för personbilar genom en miljöbaserad beskattning.

### 2.1 Alternativa medel för beskattning av koldioxidutsläppen

En ekonomisk styrning av fordonens koldioxidutsläpp kan åstadkommas antingen genom bilbeskattningen eller fordonsbeskattningen eller genom en kombination av båda genom att ändra beskattningens struktur i en mera miljöstyrande riktning, varigenom kostnadsnivån för såväl själva bilens anskaffning som dess användning kan påverkas. Endast personbilar som är tillverkade efter ett visst datum eller personbilsbeståndet som helhet kan bli föremål för en sådan styrning. Som ytterligare styrmedel finns bränsleaccisen. Man kan även försöka påverka kostnaderna för bilens anskaffning och användning via inkomstbeskattningen av företag och privatpersoner.

#### Bilskatten

Utom på fordonets värde är det skattetekniskt relativt lätt att basera beskattningen av nya personbilar på mängderna koldioxidutsläpp. Bilskatten är emellertid till sin karaktär en indirekt skatt, dvs. blott en av många faktorer som påverkar konsumentpriset för bilen, en omständighet som kan påverka skattens transparens och effektivitet som styrmedel.

När det gäller bilbeskattningen av begagnade personbilar bör EG-rättens diskrimineringsförbud i fråga om skatter beaktas, enligt vilket högre skatt inte får uppbäras för en begagnad bil än vad som ingår i värdet på en likadan och lika gammal bil som redan finns i hemlandet. Detta innebär att man för en bil som skall importeras som begagnad inte kan uppbära lika mycket i bilskatt som för en motsvarande ny bil, utan skattens belopp måste anpassas till bilens värdeminskning. Detta gäller även skatt som baseras på bilens utsläpp. En beskattning baserad på koldioxidutsläppen eliminerar inte behovet att be-

stämma och följa med värdet på bilarna, ett krav som är bestående i alla bilskattmodeller.

Å andra sidan kan en på utsläpp baserad skattmodell förenkla bilskatten i jämförelse med nuvarande modell. I belysning av EG:s rättspraxis den senaste tiden förefaller det kunna accepteras att man på begagnade bilar tillämpar samma miljöbaserade skatteprocent som på motsvarande nya bilar, vilket betyder att man kan frångå de s.k. historiska skatteprocent som tillämpas i vår nuvarande bilbeskattning.

I samband med denna proposition ger regeringen en separat proposition med förslag om ändring av bilskatten så, ett den bindas med koldioxidutsläpp.

#### Bränsleaccisen

Av alla till buds stående ekonomiska styrmedel kan accisen på bränslen som används i vägtrafiken anses vara den skatt som mera direkt än någon annan hänför sig till trafikprestationen. En höjning av bränsleaccisen kunde vara ett verkningsfullt skattemässigt styrmedel för minskning av koldioxidutsläppen. En prishöjning orsakad av högre bränsleacciser ändra på körsättet och till följd av lägre trafikprestationer dämpa efterfrågan på bränsle, eftersom det inte är möjligt för bilisterna att snabbt reagera på situationen t.ex. genom att byta till fordon med lägre förbrukning.

Rent principiellt kunde bränsleaccisen i styrningshänseende ha flera positiva effekter. Accisen kan kombineras med andra styrmedel. Den är förhållandevis transparent och lätt att förstå, även om konsumenten inte är direkt accisskyldig. De rentav kraftiga variationerna i bränslepriserna som inträffar till följd av fluktuationerna i världsmarknadspriiset eller priskonkurrensen på det lokala planet kan förta accisens styrverkan. I sig är det lagtekniskt och administrativt lätt att ändra bränsleacciserna. Av de skatter och acciser som granskats är bränsleaccisen dessutom den enda beskattningsform som de facto hänför sig till bilens användning, en tyngdpunktsförskjutning som ofta har föreslagits i fråga om vägtrafikbeskattningen. Genom

denna proposition föreslås dock inte någon ändring av bränsleacciserna.

#### Fordonsskattens grundskatt

Skattetekniskt bör fordonsskatten basera sig på heltäckande information eller uppgifter om fordonet i fordonstrafikregistret, som t.ex. bilens ålder, drivkraft, motorvolym, effekt eller massa. Det är inte alla personbilar det finns så heltäckande uppgifter om. Som skattegrund kan man även använda bilens utsläppsnivåer i fråga om koldioxid, om registret tillhandahåller sådana uppgifter. Skatten kan även graderas utgående från dessa uppgifter. Den på koldioxidutsläpp baserade skatten kan regleras så, att den antingen är relativ eller progressiv. En del av skatten kan också bestå av en fiskal grunddel eller man kan lagstifta om en viss miniminivå på skatten, vilket tryggar skatteintäkterna.

Som styrmedel betraktad är fordonsskatten synnerligen transparent, eftersom beskattningen normalt riktar sig direkt till bilisten. Å andra sidan utgör fordonsskatten till sin karaktär en omkostnad under den tid bilen används, vilket konsumenterna nödvändigtvis inte tar i beaktande när de fattar beslut om att köpa bil. För att åstadkomma en styrverkan borde man effektivt kommunicera ut ett budskap till konsumenterna om bränsleförbrukningens miljöpåverkan samt förbrukningens inverkan på fordonsskattens belopp och bilens driftskostnader. Den nuvarande fordonsskattenivån är låg, vilket gör det svårt att inom ramen för fordonsskatten uppnå en tillräcklig styrverkan. För att styrverkan skall bli kännbar förutsätts en tillräckligt kraftig differentiering av skattenivåerna för de bilmodeller som släpper ut mest respektive minst. Den skattemässiga styrningen kan dock inledas på en blygsammare nivå med målsättningen att med tiden göra den mera verkningsfull och stöda den genom information. I syfte att göra styrningen mera förutsägbar och öka dess verkan kan man på förhand lagstifta om framtida, stegvis ändrade skatter. En ändring av skattenivåerna kan vara nödvändig även av statsekonomiska orsaker.

För att behålla styrverkan måste den på koldioxidutsläpp baserade skatten tillämpas

även på det äldre bilbeståndet för att skatten inte skall styra konsumenterna att köpa eller importera bilar av äldre datum eller på konstlad väg hålla dem i trafik. Detta bör undvikas även av den orsaken, att äldre bilar emitterar avsevärt mycket mera skadliga utsläpp än nyare bilar.

EG-rättsligt och administrativt är det lättare att styra koldioxidutsläppen med hjälp av fordonsskatten än med bilskatten. Den årliga beskattningen av begagnade bilar innehåller inte samma krav på bestämning av bilens värde som bilbeskattningen, trots att skatten på åtminstone lika gamla och likvärdiga fordon skall vara densamma, oberoende av om bilen ursprungligen infördes till Finland som ny eller om den senare har importerats som begagnad.

Begränsningar i faktaunderlaget gör det svårt att basera skatten för alla personbilar av årsmodeller äldre än 2001 på utsläppsnivåerna för koldioxid. Det problemet kan lösas genom att i stället för utsläppsnivåerna lagstifta om sådana ersättande skattegrunder som det finns uppgifter om och vilka i tillräcklig grad kan anses korrelera med utsläppsnivåerna. I och med att bilbeståndet hela tiden förnyas är avsaknaden av faktaunderlag dock med tiden ett övergående problem, även om man måste leva med det i ytterligare drygt 10 år.

Fordonsskatten uppbärs av AKE som när data- och skatteuppbördssystemen skapades förberedde sig på eventuella ändringar i skattegrunderna. Möjligheterna att skattetekniskt genomföra fordonsbeskattningen är beroende av hur heltäckande och tillförlitliga de för beskattningen nödvändiga uppgifterna är samt hur man kan göra ändringar i datasystemen.

#### Fordonsskattens drivkraftsskatt

Fordonsskattens drivkraftsskatt som uppbärs för personbilar syftar till att balansera den lägre bränsleaccisen på dieselolja med accisen på motorbensin. Denna proposition berör inte bränsleacciser, varför inte heller drivkraftsskatten behandlas desto mera i detta sammanhang.

## Vägavgifter och -skatter

I vissa sammanhang har det anförts att vägtrafikbeskattningen i högre grad än för närvarande borde inriktas på beskattning av bilar-  
nas verkliga användning. Med hjälp av informationsteknologi kunde beskattningen på olika sätt inriktas på fordon med beaktande av fordonens egenskaper eller hur mycket och var de används. Även olika slags vägskatter kunde införas, beroende på vilka fordonskategorier som omfattas av skatterna samt på vilka trafikleder de uppbärs. Målet kunde även vara någon form av miljöbaserad trafikstyrning, t.ex. i syfte att minska koldioxidutsläppen.

Ett genomgående drag för olika vägavgifter och -skatter förefaller vara att skatteuppbördssystemen kan bli administrativt dyrare än den nuvarande vägtrafikbeskattningen. Eftersom utvecklandet av sådana uppbördssystem är mycket tidskrävande bör utgångspunkten vara att man utnyttjar den senaste, sannolikt på satellitpositionering baserade tekniken för lokalisering av fordon. Det verkar inte möjligt att de närmaste åren kunna införa skatter som baserar sig på informations- och satellit teknik, men på längre sikt blir sådana skatter säkert aktuella.

## Beskattningen av företags- och tjänstebilar

Ungefär en fjärdedel av nya fordon som registreras första gången skaffas för användning i olika företag och samfund. Största delen av dessa fordon är tjänstebilar. 2005 fanns det cirka 76 000 tjänstebilar i registret, varav närmare 57 000 beskattades för fri bilförmån och resten för bruksförmån. Den skattestyrning som rör koldioxidutsläppen för personbilar föreslås bli inriktad även på företagsbilar, men till följd av de avdragsrättigheter som tillämpas i företagsbeskattningen blir styrverkan lindrigare än för privatbilar. Därför inställer sig frågan om skattestyrningen för företagsbilar borde kompletteras på något sätt. Om man rent skattetekniskt granskar frågan kunde man eventuellt försöka öka styrverkan t.ex. så, att avdragsrätten för fordonskostnaderna i form av avskrivningar på något sätt begränsas till att bli av-

hängig av fordonets bränsleförbrukning. Ett annat möjligt alternativ är att anpassa tjänstebilarnas beskattningsvärde till bränsleförbrukningen. Genom inriktningen på tjänstebilar berör denna form av styrning dock bara en del av de bilar som skaffats för användning i företag.

Inget av de nyss nämnda styrmedlen har närmare utretts i samband med denna proposition. Det kan dock konstateras att införandet av en sådan styrning skulle komplicera nuvarande beskattning.

Det är även värt att notera, att många företag genom sina kvalitetsprogram på frivillig väg har börjat grunda valet av bil på miljöfaktorer. Den inbesparing i bränslekostnader som uppnås genom att gynna bilar med låg bränsleförbrukning samt främja ett snällt körsätt kan effektivt påverka besluten inom företagen.

## 2.2 Målsättning

Av de alternativa skattestyrmedlen föreslås i denna proposition att fordonsskattens grundskatt på personbilar revideras så, att den baseras på bilens specifika bränsleförbrukning och därmed dess specifika koldioxidutsläpp. Målet är att skapa och införa en skattmodell med vars hjälp man stöder strävandena att minska koldioxidutsläppen från vägtrafiken samt styr konsumenterna att skaffa fordon med lägre bränsleförbrukning. Den skattmodell som nu föreslås borde kunna anpassas till den fordons- och bränsletekniska utvecklingen samt det växande behovet av effektivare styrning. När man bedömer effekten av styråtgärderna bör man dock beakta, att koldioxidutsläppen förutom av fordonens specifika utsläpp även påverkas av fordonsstorleken, trafikmängden och körsättet. Dessutom kan ändringar i de specifika utsläppen fås till stånd bara på längre sikt, eftersom fordonsparken endast långsamt förnyas.

Enbart personbilar föreslås bli omfattade av den nya skattmodellen, eftersom det hittills inte har funnits någon enhetlig metod för bestämmande av bränsleförbrukningen och koldioxidutsläppen för andra bilkategorier. Bränsleförbrukningen för tunga fordon på-

verkas av många faktorer som är svåra att utreda utgående från typgodkännandet, vilket inte avser hela fordonet utan endast motorn. Skattestyrmедlen för den tunga vägtrafiken liksom faktaunderlaget för fordonens bränsleförbrukning och koldioxidutsläpp avviker väsentligt från vad som gäller för personbilar.

Bränsleförbrukningen för paketbilar börjar stegvis mätas 2005—2009 och avsikten är att paketbilarna skall tas med i skattestyningen senare. En proposition med avsett innehåll kan ges redan innan den nu föreslagna skattemodellen har införts.

Avsikten är att åtminstone i inledningsskedet förverkliga skattestyningen på ett statsekonomiskt neutralt sätt utgående från det bilbestånd som finns när skatten införs. Det är möjligt att höja skattenivån eller annars öka skatteskillnaderna mellan olika bilmodeller eller att redan när skattemodellen införs förbinda sig till framtida skattenivåer, genom att antingen i nu föreliggande lagförslag eller i kommande lagar inbaka ovan avsedda ändringar som träder i kraft senare. Vetskapen om högre skattenivåer i framtiden kan öka den eftersträvade styrverkan hos beskattningen och samtidigt förta den osäkerhet konsumenterna upplever vid val av bil.

Däremot är avsikten med denna proposition inte att ta ställning till en eventuell tyngdpunktsförskjutning av beskattningen från skatt på bilen i anskaffningsskedet i riktning mot fordonsskatt och inte heller till den totala skattebördan för vägtrafiken.

Avsikten är att införa skattemodellen utan hänsyn till tekniken så, att fordonens nivåer för koldioxidutsläpp är det avgörande, oberoende av den fordons- eller bränsletekniska lösning varmed nivåerna uppnås. Skattemodellen bör således vara neutral i förhållande till fordonstekniken och bränslena. En beskattning som direkt baserar sig på mängden koldioxidutsläpp stöds även av att inte ens den nyaste fordonsteknik nödvändigtvis behöver minska koldioxidutsläppen, trots att tekniken i sig kan motiveras med att den reducerar andra utsläpp.

För att undvika en styrning av efterfrågan till fordon med större utsläpp utanför den aktuella skattemodellen är det viktigt att utvidga den på koldioxidutsläpp baserade skatten

även till det befintliga bilbeståndet. Införandet av skatten borde inte få gynna större och äldre bilar, vilkas koldioxidutsläpp och i synnerhet andra för hälsan och miljön skadliga emissioner är betydligt högre än för nya bilar. Skattemodellen borde så enhetligt som möjligt lämpa sig både för bilar som det finns koldioxidutsläppsuppgifter om och bilar som det saknas uppgifter om. I fråga om sistnämnda bilar införs skattemodellen genom att i lagen inta bestämmelser om en skattegrund som ersätter nivån för koldioxidutsläpp och som det finns uppgifter om och vilken i tillräcklig grad kan anses korrelera med utsläppsnivån.

Vid sidan av fordonens koldioxidutsläpp försöker man ta hänsyn även till andra utsläpp, även om styrningen inte specifikt tar sikte på dem. I och med att bilparken förnyas bidrar en minskning av koldioxidutsläppen allmänt taget även till en reducering av andra skadliga emissioner. Genom den administrativa normstyrningen skärps dessutom kraven på skadliga utsläpp för nya fordon ytterligare.

Målet är att skapa en med tanke på skatteuppbörden administrativt fungerande och i fråga om datasystemen tillräckligt enkel skattemodell. Dessa omständigheter påverkar väsentligt även tidtabellen för skattens införande samt de administrativa kostnader den ger upphov till. På grund av det stora antalet fordon bör skattegrunderna väljas så, att de på ett heltäckande och tillförlitligt sätt finns direkt tillgängliga i fordonstrafikregistret för alla bilar som skall beskattas. Det bör konstateras att en differentiering av skatten t.ex. på basis av bilens verkliga användning, bruksområde eller användarens familjestorlek inte är tekniskt möjlig, eftersom uppgifter av det slaget saknas i fordonstrafikregistret. Även i övrigt är målet att skattemodellen så enhetligt som möjligt skall tillämpas på hela bilbeståndet. Detta innebär att man slopar den nuvarande skattemodellen i två steg vars brytningspunkt är år 1994.

För att skattens styrverkan skall uppnås bör skattemodellen vara tydlig och lättfattlig för konsumenten samt kommunikativt enkel. För att kunna accepteras måste skatten också vara rättvis.



### 2.3 Alternativa sätt att införa systemet

Det finns flera olika alternativ att göra fordonsskatten baserad på utsläpp. I sitt enklaste utförande kan skattens belopp direkt, som i Förenade kungariket, och stegvis vara baserad på nivån för koldioxidutsläppen, eller, som i Sverige, basera sig på värden som fås från en linje som lagts i viss vinkel mot ordnatan och abskissan i ett koordinatsystem. Med tanke på sin styrverkan och även kommunikativt är sådana årliga skattemodeller lätta att gestalta och välmotiverade när det gäller att genomföra skatteuppbörden och ordna tillsynen. Avvikande från nyss nämnda länder är fordonsskatten i Finland dock en skatt som uppbärs per dag, varför det är mera funktionellt och enklast att i skattegrunderna bygga in en ny miljöbaserad koefficient, som påverkar skattens belopp per dag. I det följande granskas två sådana skattemodeller.

#### Modellen med fast koefficient

I skattemodellen med fast koefficient fås det belopp av grundskatten för fordonet som skall uppbäras per dag genom att multiplicera en till bilens koldioxidutsläpp bunden koldioxidkoefficient med en fast grunddel av den skatt som skall uppbäras per dag och vilken uppgår till ett och samma eurobelopp för alla bilar. Skattemodellen är direkt baserad på nivåerna för bilens koldioxidutsläpp så, att varje emitterat gram koldioxid påverkar beskattningen lika mycket. Enligt den ekonomiska teorin är en sådan enhetsskatt motiverad när det gäller beskattningen av utsläpp. Det gäller bara att de yttre olägenheter som orsakas av koldioxidutsläppen skall ingå i priset, varvid varje gram koldioxid ur miljösynpunkt är lika menligt.

Skattens styrverkan kunde ökas genom att låta koldioxidkoefficienten växa, varvid ett gram koldioxid, om man så vill, kunde få större betydelse än tidigare. Vid behov kunde man då sänka den grunddel av skatten som uppbärs per dag för att dämpa tillväxten i skatteavkastningen. Man kan bestämma om en miniminivå för skatten som tillämpas på alla bilar, inklusive de utsläppsfria. Detta tryggar skatteintäkterna. Man kan också införa ett maximibelopp för skatten för att undvi-

ka höga skattenivåer som ingen kan acceptera. Denna skattemodell är administrativt fungerande och enkel i fråga om sina datasytem.

Skattens belopp i denna modell växer linjärt i proportion till ökade koldioxidutsläpp. Till skattemodellens goda sidor hör att den är kommunikativ och lätt att förstå. Det är förhållandevis lätt att lära sig grunderna för skattemodellen och räkna ut skatten. De skattebelopp som skall betalas per dag kan dessutom åskådliggöras genom en skattetabell baserad på fordonens utsläpp i gram.

Det kan uppstå stor skattemässig differens i euro mellan utsläppstabellens yttersta värden. Modellens svaghet ligger i att skillnaderna i mellan skattenivåerna och därmed även styrningseffekterna blir relativt små inom utsläppsområden där det finns många olika bildmodeller med koldioxidutsläpp som ligger nära varandra. Det kan även förmodas att konsumenterna väljer mellan bilar med förhållandevis likartade utsläppsvärden, varvid skillnaderna mellan tabellens yttersta värden i praktiken inte i tillräcklig grad styr konsumenterna.

#### Modellen med rörlig koefficient

I den linjära modellen med fast koefficient är det nödvändigtvis inte så lätt att med hjälp av de ändrade skatterna fokusera på det intervall i bilbeståndet där merparten av de sålda bilmodellerna finns. Därigenom går en del av styrverkan förlorad. En skattemodell med större styrverkan kan skapas genom en progressiv förhöjning av skattens belopp i takt med ökade koldioxidutsläpp exempelvis så, att vid sidan av koldioxidkoefficienten även beloppet av grunddelen av den skatt som skall uppbäras per dag stiger när utsläppsnivån höjs. Den här modellen kan benämnas modellen med rörlig koefficient.

I skattemodellen med rörlig koefficient kan skattens belopp stiga jämnt och progressivt för varje gram utsläpp. Skatten kan även höjas genom olika progressivitet inom olika utsläppsintervall, varvid man kan fokusera på skillnaderna i utsläppsnivåer inom det intervall i bilbeståndet där merparten av bilmodellerna finns och där det finns alternativ för konsumenterna.

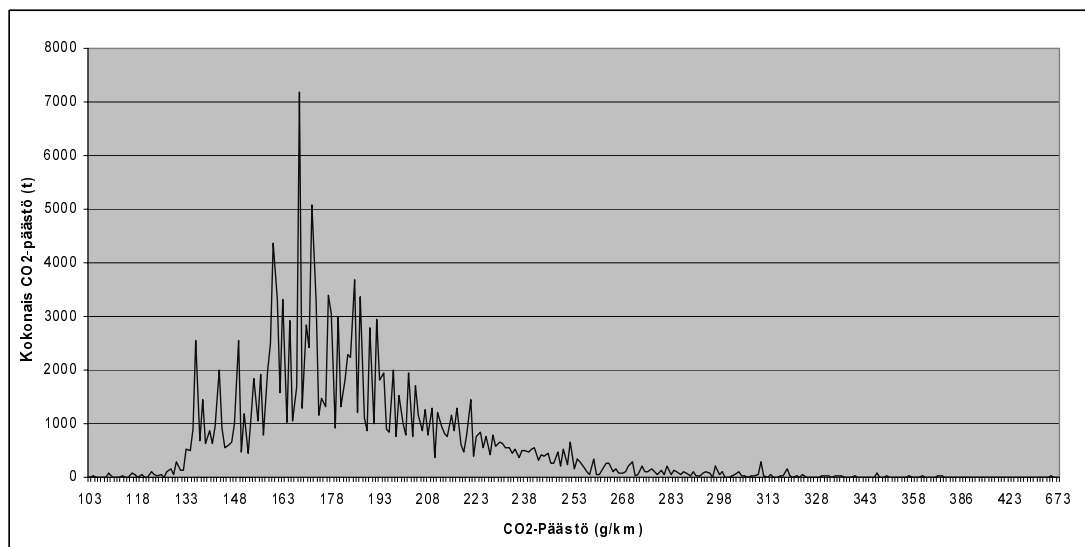
I modellen med rörlig koefficient stiger skatten således progressivt med utsläppen. Svagheten i modellen ligger i att den inte är lika kommunikativ och lättfattlig som den linjära modellen med fast koefficient. Formeln som man räknar ut skatten med är något mera komplicerad än modellen med fast koefficient, eftersom den innehåller två variabler. Skattens belopp kan dock färdigt anges separat för varje gram i skattetabellen, där de olika beloppen klart framgår och skattnivåerna för olika bilmodeller kan jämföras. Denna skattmodell överensstämmer inte heller med den miljöekonomiska teorin i den bemärkelsen, att ett gram koldioxid inte alltid kostar lika mycket. Å andra sidan bör det konstateras, att koldioxidutsläppen även i öv-

rigt regleras på olika sätt, varvid priset på utsläppen varierar beroende på utsläppskällan.

#### Jämförelse av modellerna

I diagrammet nedan presenteras de totala mängderna koldioxidutsläpp för personbilar fördelade enligt utsläpp gram per kilometer. För personbilarnas del uppstår 95 procent av koldioxidutsläppen i intervallet 120—250 gram per kilometer. Cirka 64 procent av personbilarna placerar sig på skalan för koldioxidutsläpp i intervallet 151—200 gram per kilometer, medan endast 15 procent ligger under intervallet och 21 procent över. Cirka en tredjedel av personbilarna placerar sig i intervallet 161—180 gram per kilometer.

**Totala mängder koldioxidutsläpp för personbilar  
fördelade enligt gram per kilometer**  
(CO<sub>2</sub>-päästö=CO<sub>2</sub>-utsläpp)  
(Kokonais CO<sub>2</sub>-päästö=Total CO<sub>2</sub>-utsläpp)



För att uppnå en styrverkan är det viktigt att försöka påverka den del av bilbeståndet som består av vanliga familjebilar och där största delen av koldioxidutsläppen för bilar uppstår. Med skattens hjälp kan man försöka styra konsumenterna att välja sina bilar utifrån de alternativ i modellserien där bränsleförbrukningen är som lägst. I den linjära skattmodellen med fast koefficient uppstår

det skattemässiga skillnader mellan de yttersta värdena på skalan, men inga betydande skillnader mellan bilmodeller som i utsläppshänseende står varandra nära, medan sistnämnda skillnader uppstår i den progressiva skattmodellen med rörlig koefficient utan att man kännbart behöver ändra den totala skatteavkastningen. I modellen med rörlig koefficient är det också lättare än i modellen

med fast koefficient att höja eller sänka skatten på bilar med mycket små, alternativt mycket stora utsläpp utan att förlora avsedd styrverkan på bilar som hör till kategorin familjebilar.

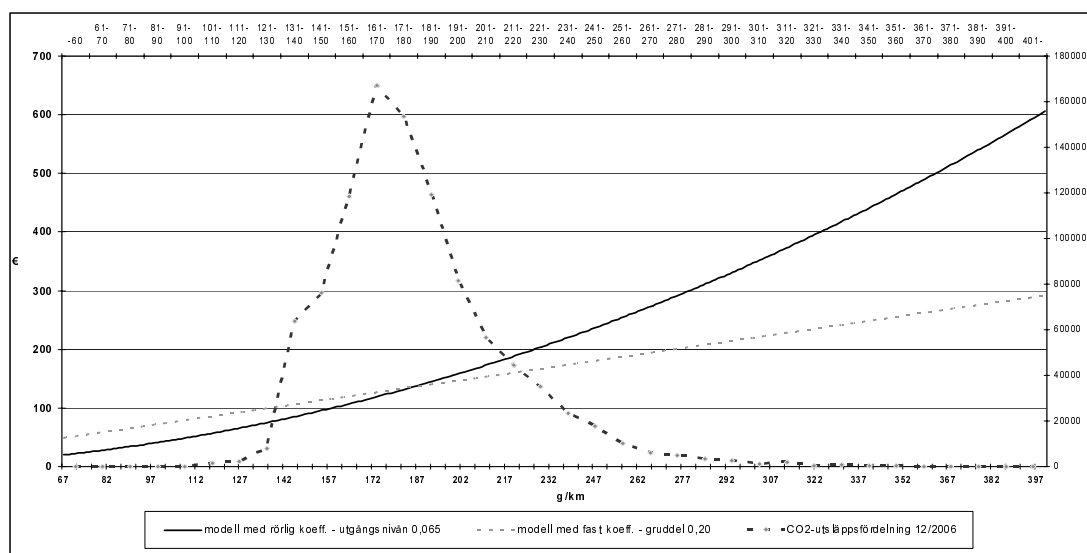
Fordonsskattens grundskatt per dag kan på ett ur beskattningssynpunkt avkastningsneutralt sätt göras linjär genom att som koldioxidkoefficient använda koldioxidutsläppet för bilen (gram per kilometer) och dela det med talet 100, som sedan multipliceras med en 20 cent stor fast grunddel som uppbärs per dag.

Den progressiva skattemodellen med rörlig koefficient kan införas med hjälp av en formel, där koldioxidutsläppet för bilen delas

med talet 100, som sedan multipliceras med en rörlig grunddel som uppbärs per dag och som varierar med utsläppsnivån för bilen så, att utgångsnivån är 8,1 cent upp till nivån 66 gram utsläpp per kilometer för att därefter öka med 0,1 cent för varje extra gram koldioxid.

De båda skattemodellerna illustreras nedan. Abkissan anger koldioxidutsläppen i gram per kilometer och ordinatan anger skattens belopp i euro för en 365 dagar lång period. Diagrammet anger även antalet personbilar som är föremål för fordonsbeskattning separat för varje gram koldioxidutsläpp.

### Antalet fordonsskatt underkastade personbilar i relation till den på CO<sub>2</sub>-utsläpp baserade grundskatten



Enligt modellen med fast koefficient är fordonsskatten på t.ex. en bil vars koldioxidutsläpp är 160 gram per kilometer 116,80 euro per år. Jämförd med nu gällande skattenivå sjunker skatten något. För en bil utrustad med större motor och vars utsläpp ligger på nivån 300 gram per kilometer är skatten 219 euro per år.

Enligt modellen med rörlig koefficient är fordonsskatten för en bil med 160 gram utsläpp per kilometer 102,20 euro per år och för en bil med 300 gram utsläpp per kilometer 344,92 euro per år.

Om skatten beräknas enligt modellen med fast koefficient ligger den mellan 110,23 euro och 146 euro per år i utsläppsintervallet 151—200 gram kilometer, där två tredjedelar av personbilarna placeras sig. Skatten varierar således med drygt 35 euro per år.

Enligt modellen med rörlig koefficient ligger skatten i ovan nämnda utsläppsintervall mellan 91,61 euro och 156,95 euro per år. I jämförelse med modellen med fast koefficient ökar variationen nästan till det dubbla, dvs. 65 euro per år. Även om denna skillnad uttryckt i euro inte kan anses särskilt stor är

de procentuella skillnaderna i skatt mellan de olika skattemodellerna ändå betydande. Därmed är styrverkan redan med nuvarande skattenivåer större än med modellen med fast koefficient.

Bilar för vilka koldioxidutsläppen ligger under 180 gram per kilometer gynnas av mo-

dellen med rörlig koefficient i jämförelse med såväl nu gällande skattemodell som modellen med fast koefficient. Tabellen nedan åskådliggör denna skillnad mellan de olika modellerna uttryckt i skattebelopp per år:

Bilmärke och –modell		CO <sub>2</sub>	Modell med rörlig koeff.	Modell med fast koeff.	Skillnad mellan modell med fast och rörlig koeff.	Skillnad mellan modell med rörlig koeff. och nuv. grundskatt
Toyota	4D Aygo Hatchback 1.0	109	49,27	79,57	30,30	-78,48
Smart	5D Smart Forfour STW 1.5	140	79,20	102,20	23,00	-48,55
Volkswagen	4D Jetta Sedan 1.6FSI	168	112,05	122,64	10,59	-15,70
Nissan	4D Primera Wagon 1.6	173	118,62	126,29	7,67	-9,13
Citroën	2D C4 Hatchback VTS 2.01 16V	200	156,95	146,00	-10,95	29,20
Subaru	5D Forester Wagon 2.5 Automatic	250	241,99	182,50	-59,49	114,24
Chrysler Voyager	5D Voyager MPV 3.3-Automatic	319	388,72	232,87	-155,85	260,97

I kolumnen (CO<sub>2</sub>) efter det angivna bilmärket och bilmodellen anges koldioxidutsläppen i gram per kilometer för respektive bilmodell. I den andra kolumnen anges skattens belopp för en 12 månaders period enligt modellen med rörlig koefficient. I den tredje kolumnen anges skatten per år enligt modellen med fast koefficient. Den fjärde kolumnen visar skillnaden i skatt per år mellan modellen med fast respektive rörlig koefficient. I den sista kolumnen anges skillnaden i skatt mellan modellen med rörlig koefficient och den nu gällande grundskattens belopp om 127,75 euro per år.

### 3 De viktigaste förslagen

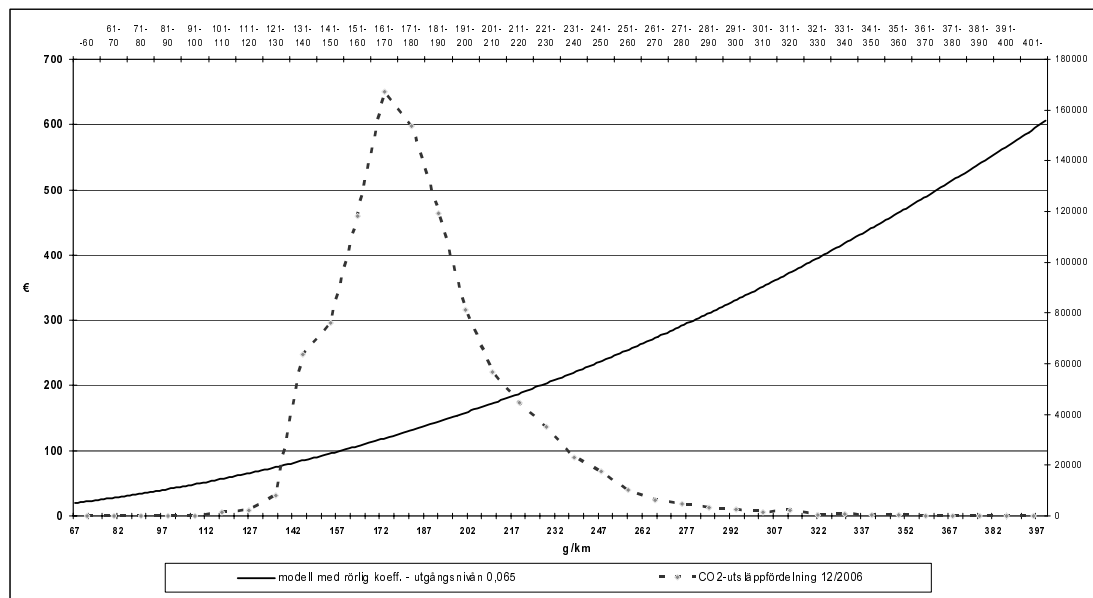
#### 3.1 Personbilar som det finns koldioxidutsläppsuppgifter om

I denna proposition föreslås införande av en skatt som baserar sig på bilens koldioxid-

utsläpp. Skatten höjs progressivt i takt med stigande utsläppsnivåer enligt formeln i den ovan beskrivna skattemodellen med rörlig koefficient. Skatten baserar sig på de specifika utsläppen för respektive bil vid blandad körning i stadstrafik och landsvägstrafik som har införts i fordonstrafikregistret på det sätt som förutsätts i artikel 2.3 i kommissionens direktiv 1999/100/EG om anpassning till teknisk utveckling av rådets direktiv 80/1268/EEG om motorfordons koldioxidutsläpp och bränsleförbrukning.

Den föreslagna skatten stiger långsamt i takt med högre utsläppsnivåer enligt diagrammet nedan. På basis av registeruppgifter från slutet av 2006 presenteras för åskådliggörelsen även antalet personbilar som är föremål för fordonsskatt i respektive utsläppsklass enligt gram per kilometer.

### Antalet fordonsskatt underkastade personbilar i relation till den på CO<sub>2</sub>-utsläpp baserade grundskatten



Skattmodellen föreslås ha kvar skattens minimi- och maximinivåer. Miniminivån motiveras av skattens statsekonomiska karaktär och maximinivån behövs för att undvika höga skattenivåer. I propositionen föreslås att miniminivån för den grunddel som skall uppbäras per dag skall vara 8,1 cent för bilar, vilkas koldioxidutsläpp är högst 66 gram per kilometer. Därmed blir miniminivån cirka 20 euro per år. I detta nu är koldioxidutsläppen för de bilmodeller i registret som har de lägsta utsläppen 81 gram per kilometer och skatten på dem är 28,47 euro per år.

Det i takt med utsläppsnivån progressivt stigande priset för ett gram koldioxid blir högt vid stora specifika utsläpp. Om skattens maximinivå sätts vid 350 gram per kilometer blir skatten högst 466,47 euro per år. För närvarande finns det färre än 600 bilar i registret, vilkas specifika utsläpp överskrider 350 gram. Om maximinivån sätts vid 400 gram blir skatten högst 605,90 euro per år. Det finns endast 78 bilar i registret med specifika utsläpp högre än så. De är till sin storlek och motorstyrka större amerikantillverkade terrängbilar och lyxiga sportbilar. Enligt

uppgifter i fordonstrafikregistret är det högsta koldioxidutsläppet för en bil för närvarande 673 gram per kilometer.

Skattens maximinivå föreslås bli satt vid utsläppsnivån 400 gram per kilometer. En skatt om 605,90 euro per år för bilar som når upp till nämnda utsläppsnivå kan inte anses oskäligt högt, när man beaktar de årliga bränslekostnaderna för sådana bilar. Om den årliga genomsnittliga trafikprestationen är cirka 18 000 kilometer och man antar att bränsleförbrukningen är 17 liter per hundra kilometer och en liter bränsle kostar 1,25 euro, stiger bränslekostnaderna till inemot 4 000 euro per år. En maximinivå är dock motiverad, eftersom en skattstyrning på grund av det låga antalet bilar som överskrider utsläppsnivån inte har någon nämnvärd betydelse, varken med tanke på de totala koldioxidutsläppen eller för skatteintäkterna.

I den nya skattmodellen har dieseldrivna bilar en förmån framom bensindrivna bilar, eftersom de har både lägre bränsleförbrukning och lägre koldioxidutsläpp. T.ex. för en dieseldriven Nissan Primera 1.9 (151 gram koldioxidutsläpp per kilometer) är skatten

91,61 euro per år, vilket är 32,48 euro eller cirka 26 procent lägre än för motsvarande bensindrivna version. För en dieseldriven Volvo V70 2.4 är skatten 116,07 euro per år, vilket är 62,78 euro eller cirka 35 procent lägre än för motsvarande bensindrivna version. Grundskatten på en dieseldriven Chrysler Voyager 2.8 är 197,10 euro per år, vilket är nästan 49 procent lägre än för motsvarande bensindrivna version.

### 3.2 Personbilar som det saknas koldioxidutsläppsuppgifter om

En viktig omständighet som begränsar införandet av en skatt baserad på koldioxidutsläpp är att det tillsvidare saknas utsläppsuppgifter för en betydande del av bilbeståndet. Än så länge innehåller fordonstrafikregistret på det sätt som förutsätts i artikel 2.3 i kommissionens direktiv 1999/100/EG uppgifter om koldioxidutsläpp för cirka en tredjedel av personbilarna. Fram till 2010 borde det finnas utsläppsuppgifter i registret för cirka 60 procent av personbilarna. Även om fordonens bränsleförbrukning har mätts innan direktivet trädde i kraft, gör floran av biltyper och brister i databasen det omöjligt att separat för varje bil på ett tillförlitligt sätt utreda uppgifterna om bränsleförbrukning och utsläpp för den del av bilbeståndet som inte omfattas av direktivet.

För att kunna beskatta de bilar som inte omfattas av direktivet måste man således, vid sidan av den utsläppsbaserade skatten, skapa en skattemodell som grundar sig på någon teknisk uppgift i registret så, att skatten ligger så nära den verkliga, på koldioxidutsläpp baserade skatten som möjligt. Skattemodellen bör till sina grunder och sin uppbyggnad så enhetligt som möjligt ansluta sig till den utsläppsbaserade skattemodellen, vilket är nödvändigt för att undvika störningar på bilmarknaden. Detta motiveras även av EG-rättens krav på neutralitet.

I propositionen föreslås, att man för de bilar som det saknas i artikel 2.3 i kommissionens direktiv 1999/100/EG avsedda utsläppsuppgifter om uppstår skatt på basis av en koefficient som grundar sig på fordonets totalmassa. Med totalmassa avses bilens egen massa ökad med bilens bärformåga. Även

om bilens totalmassa inte helt korrelerar med koldioxidutsläppen för bilen, är massan i fråga om sin motsvarighet till utsläppen den bästa av de till buds stående tekniska skattegrunderna. Ju större massa som skall förflyttas desto mera energi behövs det. I allmänhet ökar även motorns storlek med bilens storlek. Men, det måste medges, två bilar som väger lika mycket kan uppvisa väldigt stora olikheter i fråga om sin specifika bränsleförbrukning. Å andra sidan bör det konstateras, att uppgiften om koldioxidutsläpp som uppgetts för bilen i samband med typgodkännandet endast representerar resultatet av en föreskriven testningsmetod och i det avseende är enbart statistisk, även om uppgiften kan användas för att skilja åt bilmodeller från varandra. Uppgiften om koldioxidutsläpp återspeglar därmed inte den verkliga utsläppsnivån för en speciell bil, utan nivån påverkas bl.a. även av hur bilen servas och förarens körsätt. Det innebär att man i skattemodellen som helhet betraktad i alla händelser måste acceptera såväl systematiska som temporära skillnader mellan å ena sidan skattegrunden och å andra sidan den verkliga utsläppsnivån för bilen. Som en kanske än större felaktighet än det fel som ingår i den på bilens vikt baserade skatten kan dock anses den synnerligen måttliga ekonomiska belastning som föreslås för de bilar som föreslås bli beskattade på basis av sin vikt, eftersom skattenivån för dem är synnerligen skälig.

Med tiden har personbilarnas vikt ökat, deras motorteknik utvecklats och energieffektivitet blivit bättre. Tack vare nya motorer är det möjligt att med oförändrad energimängd förflytta en större massa än tidigare. Idag går det åt ett gram koldioxidutsläpp för att förflytta cirka 10 kilogram av en bil en kilometer, medan det tidigare endast räckte till sex kilogram. En på fordonets vikt baserad skatt kan därför gynna lätta bilar, som dock på grund av tekniskt föråldrade motorer inte alltid är energisnåla.

I allmänhet väger en dieselmotor något mera än en bensinmotor. Å andra sidan har bilar utrustade med dieselmotorer bättre verkningsgrad och därmed lägre bränsleförbrukning än motsvarande bensinbilar. Till följd av denna lägre bränsleförbrukning bor-

de den viktbaserade skatten på dieslbilar teoretiskt sett vara lägre än för bensinbilar. Trots det föreslås för enkelhetens skull en enhetlig på bilens totalmassa baserad koefficientmodell för såväl bensin- som dieslbilar. En utredning om skillnader i bränsleförbrukningen för det gamla bilbeståndet är en arbetsdryg uppgift, särskilt när man beaktar den nu föreslagna skattens synnerligen låga nivå och den omständigheten, att den verkliga bilspecifika bränsleförbrukningen och utsläppsnivån påverkas av många andra faktorer, en anledning till att skattemodellen i alla händelser är behäftad med en felmarginal. Det är inte heller motiverat att i beskattningen gynna dieseldrivna bilar, eftersom kväveoxid- och partikelemissionerna för i synnerhet äldre dieslbilar är avsevärt mycket högre än för bensinbilar.

Av ovan nämnda orsaker kan användningen av skattegrunder som är bundna till koldioxidutsläpp och totalmassa i vissa fall leda till inkonsekvenser i fråga om två bilar som väger lika mycket men har olika utsläpp eller i fråga om två likadana bilar som är av olika årsmodell. I takt med att bilbeståndet förnyas är problemet dock av övergående karaktär. Antalet personbilar som skall beskattas på grundval av sin totalmassa kommer fram till 2010 att minska kraftigt.

Totalmassan utgör skattegrund även för drivkraftsskatten, där skatten beräknas för varje påbörjat hundratal kilogram av bilens totalmassa. För enhetlighetens skull föreslås att samma förfarande tas i bruk för nu föreliggande skatt. En neutral skatteavkastning fås genom en skattemodell med rörlig koefficient så, att fordonets totalmassa i kilogram för varje påbörjat hundratal kilometer divideras med talet 1 000 och kvoten multipliceras med en grunddel av den skatt som skall upp bäras per dag, där utgångsnivå för bilar som väger högst 1 300 kilogram ligger vid 16 cent per dag för att sedan stiga från 1 301 kilogram med en (1) cent för varje påbörjat hundratal kilogram.

Cirka 52 procent av personbilarna ligger i intervallet 1 401—1 800 kilogram. I nämnda intervall varierar skattens belopp mellan 98,55 euro och 137,97 euro per år. För en personbil i den vanligaste viktklassen 1 501—1 600 kilogram är skatten 30,4 cent per dag, dvs. 110,96 euro per år. Skatten sjunker därmed något från nuvarande nivå för bilar som togs i bruk 1994—2000, men stiger något för bilar som togs i bruk före 1994.

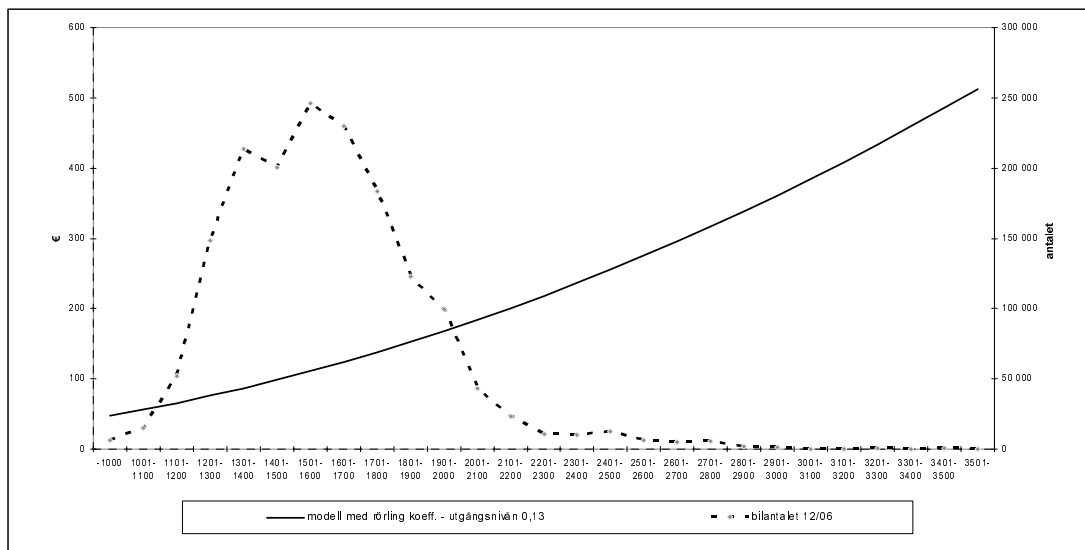
För den viktbaserade skatten föreslås en miniminivå i syfte att undvika en kännbar sänkning av skatten från nuvarande nivå för mycket lätta bilar som till följd av föråldrad teknik har dålig bränsleekonomi.

Registret upptar för närvarande 6 163 personbilar som väger högst 1 000 kilogram. Största delen av dem är gamla bilar som i regel används bara under en del av året i hobby syfte. Personbilarna i viktklassen 1 000—1 300 kilogram är småbilar tillverkade på 1980-talet eller i början av 1990-talet och de väntas kännbart minska i antal mot slutet av innevarande årtionde. I propositionen föreslås att skattens utgångsnivå skall vara 20,8 cent per dag, dvs. 75,92 euro per år. En skatt av den storleken föreslås för personbilar som väger högst 1 300 kilogram.

Som mest uppgår skatten till 485,45 euro för bilar som väger mer än 3 400 kilogram. Registret upptar 369 bilar vilkas totalmassa överskrider 3 400 kilogram, varav flertalet är större personbilar byggda på paket- eller lastbilschassi. Om man sätter maximinivån vid bilar som väger 3 100 kilogram uppgår skatten till högst 384,71 euro per år.

Den föreslagna skatten stiger långsamt i takt med att bilens totalmassa ökar enligt diagrammet nedan. Skattens belopp anges i euro per år. För åskådlighetens skull presenteras även antalet personbilar i respektive viktkategori med hundra kilograms intervall. Nästa 90 procent av alla bilar placerar sig i intervallet 1 201—2 000 kilogram.

### Den på bilens massa baserade skatten i relation till antalet fordonsskatt underkastade personbilar



Skatten bestäms alltid på basis av fordonets vikt, då fordonstrafikregistret inte tillhandahåller uppgifter om koldioxidutsläpp enligt på det sätt som förutsätts i artikel 2.3 i kommissionens direktiv 1999/100/EG. Om uppgiften ifråga saknas, har den skattskyldige inte ens på egen begäran möjlighet att åberopa en utredning som han eller hon låtit göra om fordonets specifika utsläpp. Inte ens i de fall där registret innehåller uppgifter om bilarnas koldioxidutsläpp från tiden före den i direktivet föreskrivna tiden, kan uppgifterna användas som skattegrund, utan dessa bilar beskattas på basis av sin totalmassa. Den skatt som bestäms på basis av bilens vikt kommer enligt lagförslaget normalt att vara lägre än skatten baserad på koldioxidutsläpp för samma bil. T.ex. skatten på en 2000 registrerad terrängbil som väger 3 260 kilogram uppgår till 433 euro per år enligt förslaget. Det existerar uppgifter enligt den gamla mätmetoden om koldioxidutsläppen för bilen i fråga. Om skatten bestäms på basis av sistnämnda uppgifter blir den 440 euro per år. I några enstaka fall kan den viktbaserade skatten dock leda till högre skattenivå än en skatt baserad på koldioxidutsläppen.

### 3.3 Paketbilar och bilar avsedda för två ändamål

Det är i sig motiverat att i beskattningshänseende behandla person (M1) – och paketbilar (N1) så enhetligt som möjligt för att undvika att dessa fordon placeras i en förmånligare skatteklass, vilket enligt bestämmelserna i vägtrafiklagstiftningen till vissa delar är möjligt. Skatten på paketbilar kommer i ett senare skede att ändras så, att den blir baserad på koldioxidutsläpp. Inte enbart för personbilar utan även för nya paketbilar har EU uppställt som genomsnittligt mål för koldioxidutsläppen, att de 2012 skall ligga på nivån högst 175 gram per kilometer.

Fordonsskattens grundskatt som skall betalas för paketbilar vilka tagits i bruk före 1994 föreslås i propositionen bli höjd till samma nivå som för nyare paketbilar, dvs. 35 cent per dag. Den lägre skatten på bilar som tagits i bruk före 1994 står i strid med miljömålsättningarna och målet att minska avgaserna, eftersom äldre bilar i allmänhet utgör en större miljöbelastning än nyare bilar. Den föreslagna skatten motsvarar den skatt som enligt skattemodellen med rörlig koefficient be-



stäms för en personbil, vars koldioxidutsläpp är 180 gram per kilometer.

Fordon som hör till paketbilskategorin och som utöver förarsätet och sätena bredvid detta är utrustat med andra säten eller anordningar för fastgöring av sådana säten beskattas med vissa undantag som personbil både i mervärdesbeskattningen och när man bestämmer fordonsskattens drivkraftsskatt. Motivet för detta har varit att dessa för två ändamål avsedda bilar i fråga om sina användningsegenskaper närmast kan jämföras med personbilar. Det är ändamålsenligt att även låta fordonsskattens grundskatt omfattas av detta förfarande. Därför föreslås att en bil avsedd för två ändamål beskattas enligt samma grunder som personbil. Eftersom de bilar som är avsedda för två ändamål hör till paketbilskategorin finns det i allmänhet inte några uppgifter om koldioxidutsläppen för dem, varför de normalt beskattas enligt den på fordonets vikt baserade skattemodellen.

## 4 Propositionens konsekvenser

### 4.1 Ekonomiska konsekvenser

Den föreslagna skattemodellen leder, om den förverkligas, inte för personbilarnas del till några kännbara ändringar i den årliga fordonsskatteavkastningen i jämförelse med intäkterna enligt nu gällande skattegrunder och avkastningen beräknas till följd av ökningen av bilbeståndet 2010 ligga cirka 30 miljoner euro högre än nuvarande 300 miljoner euro. Vid beräkning av skattenivån antogs att de genomsnittliga koldioxidutsläppen för bilbeståndet skulle minska en aning från nuvarande nivå. Ökningen av bilbeståndet antas bli jämnt fördelad inom ramen för den nuvarande utsläppsfördelningen.

Eftersom de föreslagna skattenivåerna med nyss nämnda justeringar har beräknats på ett avkastningsneutralt sätt, kommer resultatet av de utsläpps- och viktbaserade skatterna på bilar att bli en skattebörda som i genomsnitt är oförändrad. Beroende på bilens specifika koldioxidutsläpp kommer den på utsläpp baserade skatten att ligga mellan 20 euro och 605,90 euro per år. I jämförelse med nuvarande nivå börjar skatten stiga vid 180 gram per kilometer, dvs. nuvarande genomsnittliga

utsläppsnivå för nya bensindrivna personbilar. Bilar med lägre utsläpp får en skatteförmån jämfört med idag. Den på bilens totalmassa baserade skatten kommer att ligga mellan 75,92 euro och 485,45 euro per år.

Skattemodellen gynnar personbilar med låga utsläpp. I jämförelse med motsvarande bensinmodeller drar de dieseldrivna personbilarna nytta av den på utsläpp baserade skatten. I synnerhet för små dieseldrivna personbilar med låg bränsleförbrukning blir skatten lägre. T.ex. för dieseldrivna bilar med låg förbrukning sjunker skatten till 80—90 euro per år, när deras utsläpp ligger mellan 140—150 gram per kilometer. För en liten dieseldrivna bil vars utsläpp ligger mellan 120—130 gram sjunker skatten till 60—70 euro per år.

Genom de föreslagna skattegraderingarna försöker man påverka konsumenternas beteende när de står i beråd att köpa bil. Målet med de ändrade skatterna är att öka efterfrågan på bilar med lägre bränsleförbrukning. Om detta lyckas påverkas i viss mån även verksamhetsförutsättningarna för importföretag och återförsäljare av bilar, företag som även annars måste anpassa sin verksamhet till EU:s allt strängare klimatpolitiska åtgärder.

Fordon som drivs med alternativa bränslen beskattas på basis av sina utsläpp enligt de specifika utsläppsnivåer som har uppgetts för fordonet i samband med fordonets typgodkännande. Detta innebär t.ex. att fordon som drivs med naturgas med lägre kolhalter än traditionella trafikbränslen har något lägre utsläpp och därmed även blir föremål för något lägre beskattning än bensindrivna bilar.

Man kommer att följa upp vilken inverkan bilarnas tekniska utveckling och den i propositionen föreslagna skatten har på bilarnas specifika utsläpp och fördelningen av utsläpp. För att behålla skatteintäkterna och effektivisera styrverkan kommer skattenivån vid behov att ändras. Även bestämmelserna om avställning av fordon som träder i kraft i november 2007 kan inverka på behovet att ändra skattenivån.

Av antalet paketbilar som var registrerade i slutet av 2006 hade cirka 40 procent, dvs. något färre än 120 000 tagits i bruk före 1994. Den föreslagna förhöjningen av skatten på paketbilar som tagits i bruk före 1994 till

samma nivå som skatten på nyare paketbilar höjer skatten på dessa bilar med 32,85 euro per år och ökar skatteintäkterna med uppskattningsvis 3,9 miljoner euro per år i jämförelse med intäkterna enligt nu gällande skattegrunder.

Den höjda skattenivån berör ett rätt stort antal paketbilar. Skatteförhöjning inriktar sig närmast på ekonomiska aktörer i vilkas bruk huvuddelen av paketbilsbeståndet är. Skatteförhöjningen är dock inte så betydande att den påverkar deras verksamhetsförutsättningar.

För att propositionen skall kunna genomföras måste AKE:s databas ändras. Ändringarna beräknas kosta cirka två miljoner euro. Utom ändringen av skattesystemet för personbilar måste AKE samtidigt vara beredd på en senare omläggning av beskattningen av paketbilar så att den blir baserad på koldioxidutsläpp.

Informationen till bilisterna om de föreslagna skatteändringarna inleds efter att propositionen har godkänts. Detta leder redan 2008 till något ökade kostnader för AKE.

#### 4.2 Konsekvenser för myndigheterna

Planeringen och genomförandet av de ändringar som måste göras i datasystemet för fordonsbeskattning på AKE kan inledas så snart propositionen har godkänts. Datasystemet för fordonsbeskattning bör ändras så, att det blir möjligt att göra justeringar i skattens belopp och skattegrunderna i enlighet med propositionen. Detta sker genom att i systemet bygga in en sådan smidighet, att två olika skattegrunder kan vara i kraft samtidigt under en och samma skatteperiod och det blir lättare att även i framtiden ändra skattens belopp. Till följd av det stora antalet ändringar i fråga om de fordon som blir föremål för fordonsbeskattning och registreringen är det viktigt att reservera tillräckligt med tid för att testa ändringarna.

Även datainnehållet i registreringsintyget bör ändras så, att de bilspecifika uppgifterna om koldioxidutsläpp framgår av intyget.

Dessutom antas propositionen öka behovet av skatterådgivning, eftersom skattegrunderna blir mera komplicerade än idag. Detta gäller i synnerhet under den tid då man över-

går till nya skattegrunder och debetsedlarna innehåller skatter som skall bestämmas enligt två olika skattegrunder. När det gäller rådgivningen bedöms propositionen dock inte leda till behov av mer personal för skötseln av beskattningsuppgifterna på AKE.

#### 4.3 Miljökonsekvenser

Effekterna av de olika på koldioxidutsläpp baserade skattemodellerna har undersökts med hjälp av en dansk beräkningsmodell som beskriver konsumenternas beteende vid köp av nya personbilar. Beräkningsmodellen i fråga har använts i många länder för att utveckla skattestyrningen, trots att modellen utvecklades för att beskriva danska konsumenters val av bil på deras egen marknad. I modellen skapades ett inbördes beroende mellan individuella val, socioekonomiska faktorer, bilarnas egenskaper samt fordonens anskaffnings- och driftskostnader, med vilkas hjälp effekten av ändringar i skattestyrningen kan analyseras. I en analys som gällde Finland anpassades beräkningsmodellen till den finländska bilmärknad och våra egna socioekonomiska data.

Med hjälp av modellen kan man få riktiga analyser av hur skattestyrningen påverkar de specifika utsläppen för nya bilar. Modellen kan däremot inte hjälpa oss att göra en analys av den ekonomiska styrningens totala effekt på koldioxidutsläppen för personbilar, eftersom den inte beaktar de ändrade skatternas inverkan på bilbeståndet som helhet och inte heller inverkan på trafikprestationerna, införseln av begagnade bilar eller avställningen av fordon. I enlighet med vad som var avsikten med beräkningsmodellen koncentrerar den sig på prisförändringarnas inverkan på konsumenterna när de väljer bil, medan den exempelvis inte beaktar betydelsen av den information och upplysning som riktas till konsumenterna.

När det gäller den på koldioxidutsläpp baserade fordonsskatten utreddes både linjära och på olika sätt progressivt i takt med utsläppen rörliga skattemodeller, även om effekterna av de i propositionen nämnda skattemodellerna inte har klarlagts. På grundval av de utredningar som gjorts kan det dock konstateras, att det med tanke på styrverkan

är av avgörande betydelse hur kraftigt skatten reagerar på relativt små ändringar i nivån för koldioxidutsläppen. Ju större skillnaderna i skattens belopp är desto bättre styrverkan har skatten. Detta är viktigare än frågan hur stora skillnaderna i beskattningen är mellan utsläppsskalans yttersta värden. I praktiken utser konsumenten sin bil bland relativt likartade eller lika stora bilar, varvid bilar som ligger i skalans ytterkanter eller annars bilar med kraftig divergerande koldioxidutsläpp med hänsyn till konsumentens behov inte nödvändigtvis behöver vara alternativ till varandra. Den synpunkten stöder den i propositionen föreslagna skattemodellen med rörlig koefficient, vars införande bättre än modellen med linjär fast koefficient möjliggör större skatteskillnader mellan fordon inom relativt snäva utsläppsintervall i de delar av bilbeståndet där utbudet är stort.

Bland de skattemodeller som utreddes gjordes bedömningen, att man som mest kan uppnå en 3—5 procents sänkning av nivån för de specifika koldioxidutsläppen för nya bilar, utöver vad som annars kan åstadkommas genom den tekniska utvecklingen. Om man utgår från att inga andra förhållanden och i synnerhet inte trafikprestationerna ändras till följd av skattestyrningen och att nya bilar under sitt första bruksår gör av med 7,5 procent av alla bränslen för personbilar så innebär fem procents minskning av koldioxidutsläppen att utsläppen för hela bilbeståndet minskar med cirka 0,37 procent. Omräknat till alla nya bilar under ett helt år innebär detta cirka 25 000 ton lägre koldioxidutsläpp än vad som vore fallet utan skattestyrning. Inbesparingen ökar årligen med denna mängd, eftersom varje nytt år för med sig en ny årgång bilar med 5 procent lägre utsläpp. Full effekt av den tre- eller femprocentiga minskningen av koldioxidutsläppen för personbilar uppnås när hela bilbeståndet har förnyats. Pondera att man fr.o.m. 2010 årligen säljer 150 000 bilar som är energisnålare än dagens bilar. 2016 kan hela 900 000 av det totala personbilsbeståndet om drygt två miljoner personbilar vara energisnålare än idag. På längre sikt kan en systematisk minskning av utsläppen leda till betydande inbesparingar, om inte det ökande bilantalet och bilstorleken eller tillväxten i trafikprestationer för-

tar effekten av lägre utsläpp. Uppskattningen ovan om 25 000 ton lägre koldioxidutsläpp motsvarar utsläppen från cirka 7 000 nya personbilar under ett år, varför skattestyrningen är relativt känslig för helhetsmässiga förändringar i bilbeståndet.

Skatterna i den föreslagna skattemodellen är till sina belopp betydligt måttfullare än analyserna gjorda enligt den danska beräkningsmodellen, åtminstone i det inledande skedet. Därför kommer även den föreslagna skattens inverkan på minskningen av utsläpp för nya bilar antagligen att bli mindre än vad som beskrivits i det föregående. Det är dock möjligt att konsumenternas attityder ändras i den riktningen att miljösynpunkterna får en allt mer framträdande roll vid köp av bil, en omständighet som inverkar gynnsamt på minskningen av koldioxidutsläppen. Det är sannolikt att en på utsläpp baserad beskattning även har en kognitiv styrverkan på ett sätt som gynnar bilar med lägre utsläpp. I och med att skattemodellen införs kommer bilisternas medvetenhet om bilarnas utsläpp och miljöegenskapernas jämförbarhet att öka, eftersom en av förutsättningarna för omläggningen är att uppgifter om de specifika koldioxidutsläppen antecknas i registreringsintyget för respektive bil. För närvarande saknar intygen uppgifter om utsläpp.

Likaså kan den tekniska utvecklingen och det ökade utbudet av bilar med låg bränsleförbrukning påverka konsumenternas beteende mer än väntat. Även utvecklingen av de inkomster konsumenterna har till sitt förfogande kan påverka bilvalet mer än man tänkt sig i beräkningsmodellen.

För att göra styrningen mera verkningfull kan skattemodellen relativt lätt ändras. Brytningspunkten för den föreslagna skatten kan anses ligga vid 180 gram per kilometer, vilket för närvarande motsvarar en årlig grundskatt om 127,75 euro, ett belopp som uppbärs för personbilar vilka tagits i bruk 1994 eller senare. Skatten på bilar med lägre utsläpp minskar samt stiger på motsvarande sätt för bilar med högre utsläpp. Med tiden kan brytningspunkten sänkas t.ex. så, att man i enlighet med EU:s strategi uppställer nivån 130 gram per kilometer som mål.

Beräkningsmodellen gjorde det inte möjligt att analysera hur den föreslagna skatten efter

införandet kommer att påverka trafikprestationerna och därigenom de sammanlagda trafikutsläppen av koldioxid. Den föreslagna skatten baseras på fordonets specifika bränsleförbrukning och där beaktas inte antalet kilometer som körts med fordonet. Därmed kan man förmoda att förslaget inte kommer att påverka trafikprestationerna totalt. När skatten enligt standarderna baseras på uppmätt specifik bränsleförbrukning bör det dessutom konstateras, att det kan finnas betydande divergenser mellan bränsleförbrukningen och de verkliga koldioxidutsläppen för fordonet beroende bl.a. på körsätt, hur fordonet lastats och dess servicehistorik. Andra medel, som t.ex. att främja ett snålt körsätt och påverka konsumenternas attityder, kan vara effektivare sätt att minska koldioxidutsläppen än den föreslagna skattestyrningen. Det har visats att ett snålt körsätt kan påverka fordonets bränsleförbrukning med ända upp till 12 procent. Även med tanke på den föreslagna skattens styrverkan är det angeläget att konsumenterna informeras på ett effektivt sätt om bränsleförbrukningens miljöpåverkan samt bränsleförbrukningens inverkan på fordonsskatten och bilens driftskostnader. Målet med informationskampanjer som riktas till konsumenterna kan vara att få dem att inse bilismens allmänna betydelse för miljön samt dess totalekonomiska innebörd.

Företagens policy att genom sina kvalitetsystem gynna företags- och tjänstebilar med låg bränsleförbrukning samt ett snålt körsätt torde för sin del främja målsättningen att minska de koldioxidutsläpp som genereras av biltrafiken. Även de urvalskriterier som skapas för den offentliga upphandlingen är av betydelse när det gäller att sätta fokus på en miljövänligare bilism.

Den föreslagna på bilens totalmassa baserade skatten kommer i jämförelse med den nuvarande fasta fordonsskatten att gynna småbilar. I sin strävan att förbättra bilarnas bränsleekonomi kommer skatten i praktiken att gynna även äldre bilar, för vilka den på fordonets vikt baserade skatten i relation till den verkliga bränsleförbrukningen kan anses vara i viss mån för låg. Det antas dock inte att detta i någon nämnvärd grad kommer att styra efterfrågan till dessa äldre bilar. Bilar som har skaffats under tiden före lågkonjunk-

turen hinner försvinna ur trafik innan den föreslagna skatteändringen träder i kraft. Efterhand som bilbeståndet förnyas är problemet även i övrigt av övergående karaktär.

Förslaget att höja skatten på paketbilar som togs i bruk före 1994 till samma nivå som skatten på nya bilar är med tanke på miljökonsekvenserna ett steg i rätt riktning.

#### 4.4 Samhälleliga konsekvenser

Till följd av de föreslagna ändringarna sjunker skatten på vissa personbilar och stiger på vissa, beroende på de specifika utsläppen för bilen eller dess totalmassa. Även bilar som redan skaffats omfattas av skatten.

Regionalt sett finns det nyaste bilbeståndet i huvudstadsregionen. Enligt en undersökning som gjorts enligt förvaltningsmodellen över bilbeståndet förekommer där även fler personbilar med höga specifika utsläpp än i övriga delar av landet. Höjda skattenivåer drabbar därmed förhållandevis flest bilar i huvudstadsregionen.

Den på bilens totalmassa baserade skatten på den del av personbilsbeståndet som huvudsakligen togs i bruk före 2002 gynnar i viss mån småbilar, medan skatten på större och tyngre bilar stiger klart i jämförelse med dagens fasta fordonsskatt. När det gäller den regionala fördelningen inom landet av storleken på de bilar som blir kvar i systemet med viktbaserad skatt, kan man inte notera några markanta skillnader, även om det relativt sett finns något fler tyngre bilar i huvudstadsregionen än i övriga delar av landet.

För övrigt är det omöjligt att bedöma hur de ändrade skatterna påverkar olika grupper av användare, t.ex. på grundval av familjestorlek eller bilens användningsändamål, eftersom sådana faktorer inte framgår av fordonstrafikregistret.

#### 5 Beredningen av propositionen

Ärendet har varit föremål för tjänstemannaberedning i finansministeriet i samarbete med kommunikationsministeriet, miljöministeriet och Fordonsförvaltningscentralen.

Propositionen har samband med målsättningen i regeringsprogrammet för statsminister Matti Vanhanens andra regering, enligt

vilket beskattningen av trafik utvecklas i syfte att minska utsläppen, spara energi och förbättra energieffektiviteten. Propositionen överensstämmer även med målsättningarna i den nationella energi- och klimatstrategin från 2005 och de åtgärder som där föreslås.

Enligt en undersökning som gjordes 2005 av Olje- och Gasbranschens Centralförbund r.f. stöder 68 procent av finländarna en gradering av vägtrafikbeskattningen på grundval av bränsleförbrukningen. Knappt 30 procent motsatte sig. I sin undersökning 2006 kom AKE till samma resultat, dvs. 68 procent av de svarande ansåg det vara rätt att en bil med lägre koldioxidutsläpp beskattas lindrigare än en bil med högre utsläpp.

Vid beredningen av propositionen har Bilbranschens Centralförbund r.f., Automobilförbundet r.f., Bilimportörerna r.f., Liikennepäristöyhdistys (Trafikmiljöföreningen) r.f., Finlands Naturskyddsförbund, Motiva Oy, Tekniska Handelsförbundet, Tjänstemannacentralorganisationen STTK, Tullstyrelsen, Skattebetalarnas Centralförbund r.f. samt Olje- och Gasbranschens Centralförbund r.f. hörts. Utlåtandena förhåller sig positivt till en gradering av fordonsskattens grundskatt på grundval av koldioxidutsläppen. Av de i propositionen nämnda alternativen förordas huvudsakligen skattemodellen

med rörlig koefficient på grund av dess bättre styrverkan. I några utlåtanden anses dock, att den föreslagna skattemodellen inte i tillräcklig grad påverkar konsumenterna vid deras bilköp. Därför borde de skattemässiga skillnaderna mellan bilar med höga respektive låga utsläppsnivåer vara större. Dessutom borde andra nuvarande trafikskatter ändras i en riktning som mera beaktar miljöaspekterna.

I utlåtandena anses den föreslagna skatteändringen vara tekniskt lätt och vettig att genomföra. En tekniskt oberoende skattemodell förordas liksom även en utvidgning av skatten så, att den omfattar hela personbilsbeståndet. I ett av utlåtandena ansågs att den föreslagna viktbaserade skatten inte i tillräcklig grad står i proportion till utsläppen för fordonet, eftersom mängderna koldioxidutsläpp för bilar som väger lika mycket kan variera avsevärt. Därför borde fordon som man saknar koldioxidutsläppsuppgifter om indelas i utsläppsklasser på basis av bilens drivkraft och genomsnittliga bränsleförbrukning, eller, om det är omöjligt, inte låta dem omfattas av propositionen och fortsättningsvis tillämpa den fasta skatten på dem. Av grunder som framgår av propositionen föreslås detta dock inte.

## DETALJMOTIVERING

### 1 Lagförslag

**10 §. Grundskatt och skattetabeller.** I 1 mom. föreslås en hänvisning till bilar avsedda för två ändamål. Grundskatt påförs för person- och paketbilar (kategorierna  $M_1$ ,  $N_1$ ,  $M_1G$  och  $N_1G$ ) samt för specialbilar vilkas största tillåtna totalmassa är 3 500 kilogram. För bil avsedd för två ändamål (kategori  $N_1$ ) som den definieras i 11 § 2 mom. påförs grundskatt enligt samma grunder som personbil (kategori  $M_1$ ).

I 2 mom. föreslås bestämmelser om grundskatt på personbilar. Grundskattens belopp per dag för personbilar (kategori  $M_1$  och  $M_1G$ ) samt för bil avsedd för två ändamål (kategori  $N_1$  och  $N_1G$ ) som den definieras i 11 § 2 mom. bestäms enligt de bifogade skatttabellerna. Skattetabell 1 tillämpas, beoren-

de på bilens totalmassa, på personbilar som första gången tagits i bruk den 1 januari 2001 eller senare eller den 1 januari 2002 eller senare, för vilka det i enlighet med vid tidpunkten för ibrukttagandet gällande gemenskapslagstiftning har fastställts en koldioxidutsläppsmängd i gram per kilometer vid blandad körning i stadstrafik och landsvägs- trafik. I praktiken skall beskattningen på basis av koldioxidutsläpp gälla de personbilar för vilka det enligt direktiv 1999/100/EG eller ersättande gemenskapslagstiftning är obligatoriskt att meddela utsläppsnivåerna.

Om mätning av koldioxidutsläpp från nya paketbilar i kategorierna  $N_1$  och  $N_1G$  föreskrivs 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 bräns-

leförbrukning hos  $N_1$ -fordon, som träder i kraft stegvis åren 2005—2009. Eftersom det i propositionen föreslås att bilar avsedda för två ändamål i paketbils-kategorin skall beskattas enligt skattegrunderna för personbilar bör i paragrafen föreskrivas under vilka förutsättningar dessa bilar kan beskattas på basis av koldioxidutsläpp.

Skattetablell 2 tillämpas på bilar som inte uppfyller ovan nämnda förutsättningar.

Skattetablell 2 tillämpas även då fordonstrafikregistret inte innehåller uppgifter som uppfyller ovan avsedda förutsättningar om fordonets koldioxidutsläpp. Resultatet av en utredning som skattskyldig låtit göra om sitt fordon's specifika utsläpp duger inte som skattegrund.

I ett nytt 3 mom. föreskrivs om grundskatten på paketbilar och specialbil. Grundskattens belopp för paketbilar (kategori  $N_1$  och  $N_1G$ ) och specialbil föreslås vara 35 cent per år. För bil avsedd för två ändamål (kategori  $N_1$ ) påförs grundskatt enligt samma grunder som för personbil (kategori  $M_1$ ).

Skattetablell 1 anger fordonsskattens grundskatt per dag uträknad med hjälp av följande formel:  $(CO_2/100) \times$  en rörlig grunddel. Den rörliga grunddelen är 8,1 cent för bilar vilkas utsläpp är högst 66 gram per kilometer, varefter grunddelen stiger med 0,1 cent för varje gram koldioxidutsläpp. Den skatt per dag i cent, avrundat till en decimal, som skall betalas på varje i gram angiven utsläppsmängd framgår direkt av skattetablellen. Skatteformeln kommer inte att visas i tabellen och inte heller den rörliga grunddelen, utan de används endast för uträkning av skatten per dag i tabellen. Utöver skatt per dag anger tabellen även skattebeloppet för en 12 månaders period.

T.ex. för en bensindriven personbil vars koldioxidutsläpp uppgår till 180 gram per kilometer har fordonsskattens grundskatt enligt tabellen uträknats till 35,1 cent per dag, dvs. 128,11 euro för en 12 månaders period.

På personbilar som inte omfattas av koldioxidgrunden tillämpas vid uträkning av fordonsskattens grundskatt skattetablell 2, där skatten per dag har uträknats med hjälp av följande formel:  $[(\text{påbörjade hundratal kilogram av totalmassan} \times 100)/1000] \times$  en rörlig grunddel. För bilar som väger högst 1 300 ki-

logram ligger utgångsnivå för den rörliga grunddelen vid 16 cent per dag, varefter den stiger med en (1) cent för varje påbörjat hundratal kilogram av totalmassan. Inte heller i denna tabell kommer skatteformeln att visas, utan tabellen anger endast skattebeloppet per dag i cent, avrundat till en decimal, för varje påbörjat hundratal kilogram. För åskådlighetens skull anger tabellen även skattebeloppet för en 12 månaders period.

T.ex. för en personbil vars totalmassa är 1 720 kilogram är skatten 37,8 cent per dag, dvs. 137,97 euro per år.

Skattetablell 2 tillämpas alltid då fordonstrafikregistret inte tillhandahåller uppgifter om specifika utsläpp. Om det emellertid är fråga om en uppgift som saknas till följd av felaktig anmälan av importören, kan en uppgift som fallit bort vid registreringen av uppgifter ändå beaktas vid beskattningen. Den skattskyldige bör då ansöka om rättelse av uppgiften på besiktningstillfället, där uppgiften tillfogas fordonstrafikregistret på grundval av tillverkarens intyg om överensstämmelse med kravspecifikationerna eller ett intyg som utfärdats av tillverkarens representant.

Om ett fordon inte är typgodkänt inom EG eller om fordonet saknar uppgifter om utsläpp av annan orsak än felaktig anmälan, skall fordonet beskattas på basis av sin vikt enligt skattetablell 2. Skattskyldig har inte ens på egen begäran möjlighet att åberopa en utredning som han eller hon låtit göra om fordonets specifika utsläpp. Inte ens i sådana fall där registret innehåller mera omfattande uppgifter eller uppgifter baserade på mätningar om några bilars koldioxidutsläpp från tiden före den i paragrafen föreskrivna tiden, kan uppgifterna användas som skattegrund, utan dessa bilar beskattas enligt skattetablell 2. Alla personbilar som inte omfattas av artikel 2.3 i direktiv 1999/100/EG beskattas således enligt skattetablell 2, även om det finns utsläppsuppgifter om dem.

Ibland händer det att uppgifter om koldioxidutsläpp för ett fordon saknas, trots att sådana uppgifter med hänsyn till fordonets ålder enligt gemenskapslagstiftningen borde existera. En sådan situation kan uppstå t.ex. när en bil som ursprungligen har typgodkänts som paketbil eller husbil har byggts om till

personbil. En sådan bil beskattas på basis av sin totalmassa enligt skattetabell 2.

Genom att uppgifterna om koldioxidutsläpp inverkar på fordonsskattens grundskatt för personbilar kan det även dyka upp fall, där någon i syfte att nå en skatteförmån försöker ändra på fordonstypen, t.ex. genom att bygga om en bensindriven personbil till paketbil. Skatteförmånens storlek beror på bilens utsläppsnivå och totalmassa. Försök till skattesmitning kan dock beivras genom den föreslagna bestämmelsen att fordon i kategori N<sub>1</sub> som utöver förarsätet och säten bredvid detta är utrustat med andra säten eller anordningar för fastgöring av sådana säten beskattas som bil avsedd för två ändamål, på samma sätt som personbil.

Om man ändrar bilens effekt ändras även utsläppsmängden för bilen. Ändrad effekt påverkar inte omedelbart bilens bränsleförbrukning, men gränserna för bilens avgasutsläpp kan överskridas. Trimning av fordon leder nödvändigtvis inte enbart till högre effekt, utan fordonets övriga egenskaper kan också ändras. Om ett fordon's egenskaper ändrats efter att fordonet blivit typgodkänt behöver detta således inte påverka de uppgifter om koldioxidutsläpp som används som skattegrund för fordonet, utan beskattningen verkställs med de ursprungliga uppgifterna som grund.

## 2 Ikraftträdande

Skattemodellen föreslås bli införd så snart som möjligt. Skattens införande förutsätter att AKE:s datasystem ändras. Detta utvecklingsarbete kan inte inledas förrän AKE:s omfattande datasystemprojekt (PALKO) till sina väsentligaste delar har genomförts samt propositionen är godkänd och fastställd. Tillräckligt med tid bör även reserveras för att testa de ändringar som skall göras i datasystemen. Enligt preliminära analyser kommer det att ta två år att genomföra de ändringar i datasystemen som propositionen förutsätter. Tidtabellen för ändringarna preciseras senare. Eftersom fordonsskatten betalas per dag och uppbärs för en löpande 12 månaders skatteperiod genom på förhand utsända debetsedlar, kommer inkörningen av de nya skattegrunderna att kräva ytterligare en 12 månader lång övergångsperiod, för att de nya skattegrunderna oberoende av skatteperiod kan sättas i kraft vid samma tidpunkt för alla skattskyldiga. Detta motiveras av att alla skattskyldiga skall behandlas på ett enhetligt sätt. Eftersom det i detta skede inte går att avgöra när exakt lagen skall träda i kraft, föreslås att lagen sätts i kraft vid en tidpunkt som bestäms genom förordning.

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

## Lag

### om ändring av fordonsskattelagen

I enlighet med riksdagens beslut  
*ändras* i fordonsskattelagen av den 30 december 2003 (1281/2003) 10 § samt  
*fogas* till lagen en ny bilaga, som följer:

#### 10 §

##### *Grundskatt*

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

Grundskattens belopp per dag för personbilar (kategori  $M_1$  och  $M_1G$ ) samt för i 11 § 2 mom. avsedd bil som är avsedd för två ändamål (kategori  $N_1$  och  $N_1G$ ) bestäms enligt de bifogade skattetabellerna. Tabell 1 tillämpas på bilar vilkas koldioxidutsläpp vid blandad körning har fastställts i enlighet med de krav som föreskrivs i gemenskapens lagstift-

ning vid tidpunkten för bilens första ibruktagande när det är fråga om personbilar vars totalmassa är högst 2 500 kilogram som har tagits i bruk första gången den 1 januari 2001 eller senare, personbilar vars totalmassa är över 2 500 kilogram som har tagits i bruk första gången den 1 januari 2002 eller senare eller bilar som är avsedd för två ändamål som har tagits i bruk första gången den 1 januari 2006 eller senare. Tabell 2 tillämpas på övriga bilar. Tabell 2 tillämpas även då fordonstrafikregistret inte innehåller uppgifter om bilens koldioxidutsläpp som uppfyller ovan nämnda förutsättningar.

Grundskatten på paketbilar (kategori  $N_1$  och  $N_1G$ ) och specialbil är 35 cent per dag.

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

Helsingfors den 2 november 2007

**Republikens President**

**TARJA HALONEN**

Förvaltnings- och kommunminister *Mari Kiviniemi*



*Bilaga***SKATTETABELL 1**

CO <sub>2</sub> - utsläpp g/km	Skattens belopp		CO <sub>2</sub> - utsläpp g/km	Skattens belopp	
	cent/dag	euro/ 365 dag		cent/dag	euro/ 365 dag
0-66	5,3	20,000	105	12,6	45,990
67	5,5	20,075	106	12,8	46,720
68	5,6	20,440	107	13,1	47,815
69	5,8	21,170	108	13,3	48,545
70	6,0	21,900	109	13,5	49,275
71	6,1	22,265	110	13,8	50,370
72	6,3	22,995	111	14,0	51,100
73	6,4	23,360	112	14,2	51,830
74	6,6	24,090	113	14,5	52,925
75	6,8	24,820	114	14,7	53,655
76	6,9	25,185	115	15,0	54,750
77	7,1	25,915	116	15,2	55,480
78	7,3	26,645	117	15,4	56,210
79	7,4	27,010	118	15,7	57,305
80	7,6	27,740	119	15,9	58,035
81	7,8	28,470	120	16,2	59,130
82	8,0	29,200	121	16,5	60,225
83	8,1	29,565	122	16,7	60,955
84	8,3	30,295	123	17,0	62,050
85	8,5	31,025	124	17,2	62,780
86	8,7	31,755	125	17,5	63,875
87	8,9	32,485	126	17,8	64,970
88	9,1	33,215	127	18,0	65,700
89	9,3	33,945	128	18,3	66,795
90	9,5	34,675	129	18,6	67,890
91	9,6	35,040	130	18,9	68,985
92	9,8	35,770	131	19,1	69,715
93	10,0	36,500	132	19,4	70,810
94	10,2	37,230	133	19,7	71,905
95	10,5	38,325	134	20,0	73,000
96	10,7	39,055	135	20,3	74,095
97	10,9	39,785	136	20,5	74,825
98	11,1	40,515	137	20,8	75,920
99	11,3	41,245	138	21,1	77,015
100	11,5	41,975	139	21,4	78,110
101	11,7	42,705	140	21,7	79,205
102	11,9	43,435	141	22,0	80,300
103	12,2	44,530	142	22,3	81,395
104	12,4	45,260	143	22,6	82,490

CO <sub>2</sub> - utsläpp g/km	Skattens belopp		CO <sub>2</sub> - utsläpp g/km	Skattens belopp	
	cent/dag	euro/ 365 dag		cent/dag	euro/ 365 dag
144	22,9	83,585	189	38,6	140,890
145	23,2	84,680	190	39,0	142,350
146	23,5	85,775	191	39,3	143,445
147	23,8	86,870	192	39,7	144,905
148	24,1	87,965	193	40,1	146,365
149	24,4	89,060	194	40,5	147,825
150	24,8	90,520	195	41,0	149,650
151	25,1	91,615	196	41,4	151,110
152	25,4	92,710	197	41,8	152,570
153	25,7	93,805	198	42,2	154,030
154	26,0	94,900	199	42,6	155,490
155	26,4	96,360	200	43,0	156,950
156	26,7	97,455	201	43,4	158,410
157	27,0	98,550	202	43,8	159,870
158	27,3	99,645	203	44,3	161,695
159	27,7	101,105	204	44,7	163,155
160	28,0	102,200	205	45,1	164,615
161	28,3	103,295	206	45,5	166,075
162	28,7	104,755	207	46,0	167,900
163	29,0	105,850	208	46,4	169,360
164	29,4	107,310	209	46,8	170,820
165	29,7	108,405	210	47,3	172,645
166	30,0	109,500	211	47,7	174,105
167	30,4	110,960	212	48,1	175,565
168	30,7	112,055	213	48,6	177,390
169	31,1	113,515	214	49,0	178,850
170	31,5	114,975	215	49,5	180,675
171	31,8	116,070	216	49,9	182,135
172	32,2	117,530	217	50,3	183,595
173	32,5	118,625	218	50,8	185,420
174	32,9	120,085	219	51,2	186,880
175	33,3	121,545	220	51,7	188,705
176	33,6	122,640	221	52,2	190,530
177	34,0	124,100	222	52,6	191,990
178	34,4	125,560	223	53,1	193,815
179	34,7	126,655	224	53,5	195,275
180	35,1	128,115	225	54,0	197,100
181	35,5	129,575	226	54,5	198,925
182	35,9	131,035	227	54,9	200,385
183	36,2	132,130	228	55,4	202,210
184	36,6	133,590	229	55,9	204,035
185	37,0	135,050	230	56,4	205,860
186	37,4	136,510	231	56,8	207,320
187	37,8	137,970	232	57,3	209,145
188	38,2	139,430	233	57,8	210,970
			234	58,3	212,795

CO <sub>2</sub> - utsläpp g/km	Skattens belopp		CO <sub>2</sub> - utsläpp g/km	Skattens belopp	
	cent/dag	euro/ 365 dag		cent/dag	euro/ 365 dag
235	58,8	214,620	281	83,2	303,680
236	59,2	216,080	282	83,8	305,870
237	59,7	217,905	283	84,3	307,695
238	60,2	219,730	284	84,9	309,885
239	60,7	221,555	285	85,5	312,075
240	61,2	223,380	286	86,1	314,265
241	61,7	225,205	287	86,7	316,455
242	62,2	227,030	288	87,3	318,645
243	62,7	228,855	289	87,9	320,835
244	63,2	230,680	290	88,5	323,025
245	63,7	232,505	291	89,0	324,850
246	64,2	234,330	292	89,6	327,040
247	64,7	236,155	293	90,2	329,230
248	65,2	237,980	294	90,8	331,420
249	65,7	239,805	295	91,5	333,975
250	66,3	241,995	296	92,1	336,165
251	66,8	243,820	297	92,7	338,355
252	67,3	245,645	298	93,3	340,545
253	67,8	247,470	299	93,9	342,735
254	68,3	249,295	300	94,5	344,925
255	68,9	251,485	301	95,1	347,115
256	69,4	253,310	302	95,7	349,305
257	69,9	255,135	303	96,4	351,860
258	70,4	256,960	304	97,0	354,050
259	71,0	259,150	305	97,6	356,240
260	71,5	260,975	306	98,2	358,430
261	72,0	262,800	307	98,9	360,985
262	72,6	264,990	308	99,5	363,175
263	73,1	266,815	309	100,1	365,365
264	73,7	269,005	310	100,8	367,920
265	74,2	270,830	311	101,4	370,110
266	74,7	272,655	312	102,0	372,300
267	75,3	274,845	313	102,7	374,855
268	75,8	276,670	314	103,3	377,045
269	76,4	278,860	315	104,0	379,600
270	77,0	281,050	316	104,6	381,790
271	77,5	282,875	317	105,2	383,980
272	78,1	285,065	318	105,9	386,535
273	78,6	286,890	319	106,5	388,725
274	79,2	289,080	320	107,2	391,280
275	79,8	291,270	321	107,9	393,835
276	80,3	293,095	322	108,5	396,025
277	80,9	295,285	323	109,2	398,580
278	81,5	297,475	324	109,8	400,770
279	82,0	299,300	325	110,5	403,325
280	82,6	301,490	326	111,2	405,880

CO <sub>2</sub> - utsläpp g/km	Skattens belopp		CO <sub>2</sub> - utsläpp g/km	Skattens belopp	
	cent/dag	euro/ 365 dag		cent/dag	euro/ 365 dag
327	111,8	408,070	365	138,7	506,255
328	112,5	410,625	366	139,4	508,978
329	113,2	413,180	367	140,2	511,708
330	113,9	415,735	368	140,9	514,446
331	114,5	417,925	369	141,7	517,190
332	115,2	420,480	370	142,5	519,943
333	115,9	423,035	371	143,2	522,702
334	116,6	425,590	372	144,0	525,469
335	117,3	428,145	373	144,7	528,243
336	117,9	430,335	374	145,5	531,024
337	118,6	432,890	375	146,3	533,813
338	119,3	435,445	376	147,0	536,608
339	120,0	438,000	377	147,8	539,412
340	120,7	440,555	378	148,6	542,222
341	121,4	443,110	379	149,3	545,040
342	122,1	445,665	380	150,1	547,865
343	122,8	448,220	381	150,9	550,697
344	123,5	450,775	382	151,7	553,537
345	124,2	453,330	383	152,4	556,384
346	124,9	455,885	384	153,2	559,238
347	125,6	458,440	385	154,0	562,100
348	126,3	460,995	386	154,8	564,969
349	127,0	463,550	387	155,6	567,845
350	127,8	466,470	388	156,4	570,729
351	128,5	469,025	389	157,2	573,619
352	129,2	471,580	390	158,0	576,518
353	129,9	474,135	391	158,7	579,423
354	130,6	476,690	392	159,5	582,336
355	131,4	479,610	393	160,3	585,256
356	132,1	482,165	394	161,1	588,183
357	132,8	484,720	395	162,0	591,118
358	133,5	487,275	396	162,8	594,059
359	134,3	490,195	397	163,6	597,009
360	135,0	492,750	398	164,4	599,965
361	135,7	495,436	399	165,2	602,929
362	136,5	498,130	400-	166,0	605,900
363	137,2	500,831			
364	138,0	503,539			

## SKATTETABELL 2

Fordonets totala massa i kilogram	Skattens belopp	
	cent/dag	euro/365 dag
högst 1 300	20,8	75,92
1 301—1 400	23,8	86,87
1 401—1 500	27,0	98,55
1 501—1 600	30,4	110,96
1 601—1 700	34,0	124,10
1 701—1 800	37,8	137,97
1 801—1 900	41,8	152,57
1 901—2 000	46,0	167,90
2 001—2 100	50,4	183,96
2 100—2 200	55,0	200,75
2 201—2 300	59,8	218,27
2 301—2 400	64,8	236,52
2 401—2 500	70,0	255,50
2 501—2 600	75,4	275,21
2 601—2 700	81,0	295,65
2 701—2 800	86,8	316,82
2 801—2 900	92,8	338,72
2 901—3 000	99,0	361,35
3 001—3 100	105,4	384,71
3 101—3 200	112,0	408,80
3 201—3 300	118,8	433,62
3 301—3 400	125,8	459,17
3 401 eller mera	133,0	485,45

**Lag****om ändring av fordonsskattelagen**

I enlighet med riksdagens beslut  
*ändras* i fordonsskattelagen av den 30 december 2003 (1281/2003) 10 § samt  
*fogas* till lagen en ny bilaga, som följer:

*Gällande lydelse**Föreslagen lydelse*

10 §

10 §

*Grundskatt**Grundskatt*

Grundskatt påförs för person- och paketbilar (kategorierna  $M_1$ ,  $N_1$ ,  $M_1G$  och  $N_1G$ ) samt för specialbilar vilkas största tillåtna totalmassa är högst 3 500 kilogram.

Grundskattebeloppet per dag är 26 cent för fordon som tagits i bruk före den 1 januari 1994 och 35 cent för fordon som tagits i bruk nämnda dag eller senare.

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

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

*Grundskatten på paketbilar (kategori  $N_1$  och  $N_1G$ ) och specialbil är 35 cent per dag.*

*Gällande lydelse*

**RP 146/2007 rd**

47

*Föreslagen lydelse*

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