

RP 57/11 rd

Regeringens proposition till Riksdagen med förslag till lag om ändring av bilskattelagen

PROPOSITIONENS HUVUDSAKLIGA INNEHÅLL

I denna proposition föreslås det ändringar i bilskattelagen. Syftet med den föreslagna nya strukturen på skattetabellen är att skatten ska få bättre styreffekt. Bilskatten justeras utifrån de ändringar som behövs för att rätta till den effekt de minskade genomsnittliga koldioxidutsläppen har på skatteintäkterna och för att effektivisera styreffekten. Den lägsta skatten ska enligt förslaget sänkas från 12,2 procent till 5,0 procent, och denna skattesats ska tillämpas när fordonets koldioxidutsläpp är 0 gram per kilometer. Den högsta skatten ska enligt förslaget höjas från 48,8 procent till 50 procent. Den blir tillämplig när utsläppen är 360 gram eller mer. För bilar som släpper ut mindre än 110 gram per kilometer kommer skattesatsen att sjunka, medan den stiger när utsläppen är mer än 110 gram per kilometer. Skatten på nya personbilar med genomsnitt-

liga utsläpp kommer att stiga med cirka två procentenheter. Den största höjningen kommer att ligga på cirka sju procentenheter.

Enligt förslaget ska det också införas en ny bestämmelse som innebär att skatten på elbilar ska vara den lägsta skattesats som anges i tabellen i bilagan till lagen.

Det föreslås vidare ändringar i bestämmelserna om registrerade ombud. Detta innebär att ett ombuds tillstånd tillfälligt kan återkallas för 30 dagar utan att ombudet hörs, om denne låtit bli att betala skatt eller deklarerat.

Propositionen innehåller dessutom vissa ändringar som närmast är av teknisk natur.

Propositionen hänför sig till budgetpropositionen för 2012 och avses bli behandlad i samband med den.

Lagen avses träda i kraft den 1 april 2012.

INNEHÅLL

PROPOSITIONENS HUVUDSAKLIGA INNEHÅLL	1
INNEHÅLL	2
ALLMÄN MOTIVERING	3
1 NULÄGE	3
1.1 Lagstiftning	3
1.2 Praxis	5
1.3 Bedömning av nuläget	6
2 MÅLSÄTTNING OCH DE VIKTIGASTE FÖRSLAGEN	7
2.1 Målsättning	7
2.2 De viktigaste förslagen	8
3 PROPOSITIONENS KONSEKVENSER	10
3.1 Ekonomiska konsekvenser	10
3.2 Konsekvenser för myndigheterna	11
3.3 Konsekvenser för miljön	11
3.4 Samhälleliga konsekvenser	11
4 BEREDNINGEN AV PROPOSITIONEN	12
5 SAMBAND MED ANDRA PROPOSITIONER	12
DETALJMOTIVERING	13
1 LAGFÖRSLAG	13
6 IKRAFTTRÄDANDE	14
LAGFÖRSLAG	15
Lag om ändring av bilskattelagen	15
BILAGA	17
BILAGA	23
PARALLELLTEXT	23
Lag om ändring av bilskattelagen	23
BILAGA	25
BILAGA	30

ALLMÅN MOTIVERING

1 Nuläge

1.1 Lagstiftning

Nationell lagstiftning

Trafikbeskattningen består av bilskatt som betalas när fordonet registreras, en årlig fordonsskatt och punktskatt på drivmedel. Beskattningen gäller således såväl fordonsköp och påställningstiden som den faktiska användningen. Bil-, fordons- och bränsleskatterna är alla numera miljörelaterade, eftersom bilskatten och fordonsskatten bestäms på grundval av fordonets koldioxidutsläpp och beskattningen av bränsle sker med beaktande av det utsläpp av koldioxid som bränslet ger upphov till, bränslets energieffektivitet och lokala utsläpp.

Bilskatten regleras i bilskattelagen (1482/1994). Bilskatten är en engångsskatt baserad på fordonets värde och den tas ut för följande nya och begagnade importfordon: personbilar (kategori M1), paketbilar (kategori N1) och andra bilar vars egenmassa är mindre än 1 875 kilogram, motorcyklar (kategorierna L3 och L4) och andra fordon i kategori L, när de registreras eller tas i bruk första gången i Finland. På fordonsklassificeringen tillämpas vad som föreskrivs i fordonslagen (1090/2002) eller med stöd av den. Beskattningsgrunderna varierar beroende på fordonskategori.

Beskattningsvärdet när bilskatten bestäms är fordonets allmänna värde i detaljhandeln, dvs. det pris som ett likadant fordon allmänt betingar om det säljs som skattepliktigt på marknaden i Finland till en köpare som är konsument, vid en tidpunkt då fordonet anmäls eller borde ha anmälts till beskattning. När beskattningsvärdet på nya fordon bestäms används fordonets s.k. handelsposition. Importören eller tillverkaren av en ny fordonmodell som kommer ut på marknaden ska, om de säljer modellen affärsmässigt, till tullmyndigheten uppge det pris till vilket fordonsmodellen allmänt utbjuds till försäljning i Finland. Tullen fastställer sedan beskattningsvärdena på nya fordon enligt respektive handelsposition utifrån anmälningarna. Posi-

tionerna skapas på marknadens villkor och på kommersiell grund. Begagnade fordons allmänna värde i detaljhandeln bestäms med statistiska metoder på grundval av de prisuppgifter som finns att tillgå på marknaden.

Bilskatten har ändrats så att baseras på fordonets koldioxidutsläpp. För personbilar skedde detta 2008 och för paketbilar (skåpbilar) 2009. Andelen skatt, dvs. skattesatsen, bestäms antingen utifrån koldioxidutsläpp eller utifrån totalmassa. Som koldioxidutsläpp används det koldioxidutsläpp (gram per kilometer) motsvarande den specifika bränsleförbrukningen vid blandad stads- och landsvägskörning som tillverkaren har uppgett för fordonet i samband med EU-typgodkännandet. Skattesatsen bestäms i första hand utifrån koldioxidutsläpp när det gäller sådana personbilar med en totalmassa på högst 2 500 kilogram som tagits i bruk första gången den 1 januari 2001 eller senare och när det gäller sådana personbilar med en totalmassa på mer än 2 500 kilogram som tagits i bruk första gången den 1 januari 2002 eller senare.

När det inte har uppgetts något värde på koldioxidutsläppen för fordonet i samband med typgodkännandet eller när man inte känner till värdet bestäms skattesatsen utifrån fordonets totalmassa och drivkraft. Skatten bestäms efter totalmassan om det är fråga om ett fordon som är äldre än vad som sagts ovan, nya bilar tillverkade i små serier eller enstaka bilar som tillverkats utanför Europeiska unionen och som inte omfattas av förfarandet med EU-typgodkännande eller unionsbestämmelser om mätning av utsläpp. Om skattesatsen bestäms utifrån totalmassa eller drivkraft kan den skattskyldige under vissa förutsättningar låta mäta utsläppen i laboratorieförhållanden eller lägga fram andra officiella bevis på utsläppsmängder.

Skattesatsen anges per gram specifika utsläpp i skattetablell 1 i bilagan till lagen. Skatten ligger nu på 12,2–48,8 procent av fordonets beskattningsvärde. Skatten är 12,2 procent när fordonet släpper ut högst 60 gram koldioxid per kilometer och 48,8 procent när utsläppen är 360 gram per kilometer eller mer.

Också i fråga om paketbilar bestäms skattesatsen utifrån fordonets koldioxidutsläpp. Samma skattetablell gäller för personbilar och paketbilar. För paketbilar bestäms skattesatsen i första hand utifrån koldioxidutsläpp, om bilen tagits i bruk första gången den 1 januari 2008 eller senare. Ett avdrag enligt bilskattelagen baserat på fordonets totalmassa kan emellertid göras på skattesatsen för paketbilar avsedda för godstransport om de uppställda villkoren är uppfyllda. Avdraget anges i procentenheter i skattetablell 2 i bilagan till lagen och det ligger mellan 6,8 och 18,7 procentenheter. Avdraget beviljas för paketbilar som hör till kategori N1, som utöver förarsitsen är utrustad med högst sitsarna bredvid denna eller anordningar för fastgörande av sådana sitsar och vars totalmassa är större än 2 500 kilogram. Dessutom ska skillnaden mellan totalmassan och egenmassan (bärförmågan) vara minst 680 men mindre än 1 000 kilogram och kvoten av effekten (i kilowatt) och totalmassan (i kilogram) högst 0,05 eller så ska bärförmågan vara minst 1 000 kilogram och kvoten av effekten och totalmassan högst 0,06.

Avsikten med skatteavdraget för paketbilar är att få efterfrågan på dessa bilar att gälla transportmateriel som ligger i linje med transportbehovet. Det är meningen att villkoren som gäller totalmassa och bärförmåga ska utesluta personbilsliknande fordon från avdraget. Eftersom utgångspunkten för skattesatsen ändå alltid är de specifika koldioxidutsläppen från fordonet gynnar beskattningen också paketbilsmodeller i alla storleksklasser med låg bränsleförbrukning.

Skatten på elbilar och andra fordon som drivs med alternativa bränslen bestäms på ovan beskrivet sätt antingen utifrån uppmätta koldioxidutsläpp eller på grundval av totalmassa.

För motorcyklar varken mäts eller uppges några koldioxidutsläpp på samma sätt som för person- och paketbilar, och därför bestäms skatten utifrån motorns slagvolym. Skattesatsen på motorcyklar ligger på 9,8–24,4 procent av beskattningsvärdet.

Inom bilbeskattningen delas kunderna in i registrerade ombud och kontantkunder. Det finns i dagens läge 80 registrerade ombud inom bilbeskattningen. Dessa ombud får re-

gistrera fordon innan bilskatten betalats. De måste ställa den säkerhet som Tullstyrelsen kräver. Syftet är att säkerställa statens skattefordran. Alla andra är kontantkunder som ska betala bilskatt innan fordonet registreras. Det rör sig dels om enskilda personer, dels om kommersiella aktörer som inte är registrerade ombud.

Europeiska unionens lagstiftning

Bilskatten är en nationell skatt som inte harmoniserats genom EU-lagstiftning. Där emot måste man beakta EU-lagstiftningens allmänna principer, t.ex. principen om icke-diskriminering, inom bilbeskattningen.

EU:s medlemsstater är bundna av minskningsmålet på 16 procent för utsläppen inom den icke-handlande sektorn. Målen och insatserna för utsläppsminskning inom de sektorer som inte deltar i utsläppshandeln gäller särskilt fordonstrafiken. De årliga utsläppen av koldioxid från personbilar står för mer än hälften av de totala utsläppen inom vägtrafiken. Således har de stor betydelse när det gäller utsläppsmålen.

Europeiska unionens strategi för minskade koldioxidutsläpp från personbilar och paketbilar finns i Europeiska kommissionens meddelande KOM(2007) 19 från februari 2007. Målet är att de nya bilar som säljs i Europa 2012 i genomsnitt ska släppa ut högst 120 gram per kilometer. I fråga om paketbilar är målnivån 175 gram per kilometer. Enligt meddelandet kan målen nås genom en integrerad metod där man använder sig av krav på biltillverkarna men dessutom också av konsumentinformation och ekonomiska styrmedel som får konsumenterna att välja mer utsläppsnåla och energieffektiva fordon.

Som en del av strategigenomförandet har EU antagit Europaparlamentets och rådets förordning (EG) nr 443/2009 av den 23 april 2009 om utsläppsnormer för nya personbilar som del av gemenskapens samordnade strategi för att minska koldioxidutsläppen från lätta fordon. Enligt den ska de genomsnittliga koldioxidutsläppen från nya personbilar sjunka till 130 gram per kilometer senast 2015 och till 95 gram per kilometer senast 2020. I fråga om paketbilar har Europeiska

kommissionen lämnat ett förslag till Europaparlamentets och rådets förordning om utsläppsnormer för nya lätta nyttofordon (KOM(2009) 593). Enligt det ska de genomsnittliga koldioxidutsläppen från nya paketbilar vara 175 gram per kilometer 2016. Som långsiktigt mål har kommissionen föreslagit 135 gram koldioxidutsläpp per kilometer.

1.2 Praxis

Bilpark och trafikarbete

Trafikens andel av de totala koldioxidutsläppen i Finland är cirka en femtedel. Omkring 80 procent av utsläppen från trafiken uppkommer i vägtrafik. Av utsläppen från vägtrafiken beror i sin tur cirka 60 procent på personbilstrafik, 35 procent på paketbilar och lastbilar och resterande 5 procent på andra fordon. År 2008 uppgick koldioxidutsläppen från vägtrafiken till omkring 12 miljoner ton. Koldioxidutsläppen från fordon står i direkt proportion till bränsleåtgången, som påverkas av fordonens specifika bränsleförbrukning, körsättet och trafikmängden.

Antalet personbilar och trafikarbetet har ökat kontinuerligt i Finland, med undantag för depressionen i början av 1990-talet. Mängden vägtrafik per invånare och den genomsnittliga körsträckan per personbil är högre än EU-genomsnittet. I slutet av 2010 fanns det 2,87 miljoner personbilar i fordons trafikregistret, och av dessa var 2,5 miljoner påställda. Det fanns ca 350 000 registrerade paketbilar och av dem var omkring 290 000 påställda. De påställda personbilarna enligt fordonstrafikregistret 2010 var i genomsnitt 10,6 år gamla och motsvarande paketbilar 11,4 år. Den genomsnittliga årliga körsträckan 2009 var 16 500 kilometer för personbilar och 11 600 kilometer för paketbilar.

De genomsnittliga koldioxidutsläppen från nya personbilar som beskattats i Finland har minskat med mer än 17 procent sedan den utsläppsrelaterade bilskatten infördes 2008. År 2007 var det genomsnittliga utsläppet 177 gram per kilometer, medan det i juli 2011 var cirka 145 gram per kilometer. Genomsnittsutsläppet för nya bensindrivna bilar har minskat från 179 till 145 gram per kilometer och för dieseldrivna från 173 till 145 gram

per kilometer. Dagens genomsnittsutsläpp på 145 gram motsvarar en bränsleförbrukning på 6,2 liter bensin och 5,5 liter dieselolja i kombinerad stads- och landsvägskörning på etthundra kilometer. Skillnaderna i bränsleförbrukning beror på att dieselolja har ett högre energiinnehåll än bensin. För varje liter bensin som förbrukas i fordon uppkommer 2 350 gram koldioxid, medan motsvarande siffra för dieselolja är 2 660 gram. Att dieselolja ger upphov till mer utsläpp beror på att den innehåller mer kol än bensin gör.

Övergången till utsläppsrelaterad bilbeskattning har inte påverkat koldioxidutsläppen för begagnade personbilar som importeras. Skattesatsen på begagnade bilar bestäms liksom på nya utifrån koldioxidutsläpp eller totalmassa. Beskattningsvärdet på begagnade bilar är ändå lägre än på nya bilar till följd av krav enligt EU-rätten. Genomsnittsutsläppet från begagnade importbilar har hållit sig på samma nivå som innan lagändringen, dvs. något under 200 gram per kilometer. Åren 2007–2009 importerades 21 000–23 000 begagnade personbilar om året. År 2010 steg sedan antalet begagnade bilar som fördes in i landet till nästan 30 000. Den genomsnittliga åldern på begagnade importbilar har inte heller förändrats. Medianåldern på de dieseldrivna bilar som importerats efter 2008 har varierat mellan fyra och sex år, medan den legat på mer än tio år för bensindrivna bilar.

I fråga om de genomsnittliga koldioxidutsläppen från nya paketbilar har det inte skett någon nämnvärd förändring sedan utsläppsrelaterad bilskatt infördes. Det genomsnittliga utsläppet ligger på 210 gram per kilometer. Den genomsnittliga skattesatsen på paketbilar som fått skatteavdrag enligt lagen är 16,5 procent. De genomsnittliga utsläppen från andra paketbilar är 156 gram per kilometer och den genomsnittliga skatten ca 24 procent.

Fordonsskatt som baseras på koldioxidutsläpp har uppburits sedan 2010 och till fullt belopp först från och med mars 2011 till följd av en övergångsperiod. Med andra ord går det ännu inte att uppskatta hur skatten inverkat på fordonsköp och fordonsparken. Rent allmänt kan man emellertid konstatera att förändringar i fordonsparken sker långsamt och att den årliga fordonskatten, som i da-

gens läge är låg, inte har någon märkbar inverkan på fordonsparkens förnyelse.

1.3 Bedömning av nuläget

Bilskatt tas ut i samband med fordonsköpet och inverkar direkt på priset. Därmed inverkar den effektivt på konsumenternas val. Det rör sig om en genomgångspost som bilhandeln tar ut av konsumenterna enligt avtal. Skatten anges på fakturan, i prislistor på nya bilar och i försäljningsannonser, vilket gör bilbeskattningen mer öppen och ger möjlighet till jämförelse av bilskatten i samband med fordonsköp. Utredningar visar att priset är den egenskap som inverkar mest när konsumenterna väljer bil, medan fordonets miljövänlighet för det mesta endast har marginell eller ingen inverkan. Köparen fäster heller inte något större avseende vid årliga skatter eller bränsleförbrukning när han eller hon köper bil. Då är en utsläppsrelaterad skatt som inverkar direkt på anskaffningspriset ett fungerande styrmedel för en mer miljövänlig och energieffektiv bilism.

Bilskatt baserad på fordonets utsläpp av koldioxid har tillämpats i cirka tre och ett halvt år. Under den tiden har det genomsnittliga koldioxidutsläppet från nya personbilar som registrerats i Finland sjunkit med mer än 17 procent. Bidragande faktorer utöver den ekonomiska styrningen har varit förändringar i fordonsutbudet och den tekniska utvecklingen. Minskade utsläpp har lett till att den genomsnittliga bilskattesatsen på nya personbilar sjunkit med cirka fyra procentenheter. Räknar man ut skatten enligt genomsnittsutsläppet 2007 skulle den ha varit 26,5 procent, medan den beräknad enligt genomsnittligt koldioxidutsläpp under första hälften av 2011 ligger på omkring 22,5 procent. För begagnade personbilar som förts in i landet har den genomsnittliga skatten fortsatt legat på cirka 30 procent.

Också skatteintäkterna från bilskatt har minskat efter det att skatten blev utsläppsrelaterad. Intäktsminskningen beror också på att nivån på bilskatten rent generellt sänktes med omkring en sjättedel vid ingången av 2008 och på den minskade bilförsäljningen på grund av den ekonomiska recessionen. Intäkterna av bilskatt var ca 1,2 miljarder 2007,

för att sedan sjunka till sitt lägsta värde 2009, då skatteintäkterna var ca 0,7 miljarder. År 2010 var bilskatteintäkterna omkring 0,9 miljarder euro och enligt prognoserna kommer intäkterna för 2011 att vara ca 1,1 miljard euro. Höjningen av den allmänna mervärdesskattesatsen med en procentenhet i juli 2010 höjde fordonspriserna, vilket också höjde beskattningsvärdena och bilskattebeloppen. Momshöjningen har ändå inte haft någon stor inverkan på bilskatteintäkterna.

Rent allmänt kan man uppskatta att en minskning på ett gram koldioxid när det gäller de genomsnittliga utsläppen sänker skatteintäkterna med ca 5–6 miljoner euro, om bilskatteintäkterna är omkring en miljard euro. Om de genomsnittliga utsläppen minskar med fem gram på ett år, vilket kan anses vara en realistisk utveckling, minskar bilskatteintäkterna med ca 25–30 miljoner euro om året utan att skattenivån ändras.

Den lägsta bilskatten är nu 12,2 procent, och den gäller när bilens utsläpp av koldioxid är högst 60 gram per kilometer. Den tekniska utvecklingen i fråga om fordon har varit snabb och även många av fordonen med förbränningsmotor når numera en nivå på mindre än etthundra gram koldioxidutsläpp per kilometer. Av de nya fordonen på marknaden ligger koldioxidutsläppen för de förbränningsmotorförsedda bilar som har de lägsta utsläppen numera under 90 gram per kilometer. Dessutom kommer det att komma ut allt fler elbilar på marknaden under de närmaste åren, och dessa ger inte upphov till några koldioxidutsläpp alls under körning. Om den tekniska utvecklingen fortsätter på detta sätt kommer man att nå den nuvarande lägsta gramgränsen inom de närmaste åren. Då utgör skatten inte längre ett effektivt instrument för att styra konsumenterna att köpa utsläppssnåla fordon försedda med bästa tillgängliga teknik.

Enligt lagstiftningen om EU-typgodkännande behöver man inte uppge specifika utsläpp av koldioxid för elbilar. Eftersom man varken mäter eller uppger utsläpp från elbilar bör skattesatsen på dem enligt bilskattelagens gällande ordalydelse bestämmas på grundval av totalmassa. Elbilarna har tunga bilbatterier, vilket höjer deras totalmassa. Detta innebär att skattesatsen på

dessa bilar i så fall blir kännbart högre än om skatten bestäms utifrån bilens faktiska utsläpp. En sådan viktbaserad skatt är också högre än bilskatten på en motsvarande bil med förbränningsmotor, trots att en elbil inte ger upphov till några koldioxidutsläpp under körning.

Enligt den gällande lagstiftningen kan tillståndet för en registrerat ombud återkallas, om ombudet inte längre kan anses uppfylla de villkor som gäller enligt lagen. En återkallelse kräver att ombudet hörs i enlighet med förvaltningslagen (434/2003). Enligt 34 § 1 mom. i den lagen ska en part ges tillfälle att framföra sin åsikt om ett ärende innan det avgörs och att dessutom avge sin förklaring med anledning av sådana yrkanden och sådan utredning som kan inverka på hur ärendet kommer att avgöras. Parterna i processen ska ges tillräckligt med tid för att lämna utredning, varvid återkallelse av ett registrerat ombuds tillstånd fördröjs med åtminstone omkring två veckor.

Skyldigheten att höra parter hindrar skattemyndigheten från att reagera snabbt på brister som uppdagas i de registrerade ombudens verksamhet. Det kan ändå bli nödvändigt att återkalla tillstånd snabbt, om det obetalda skattebeloppet har blivit stort i förhållande till den säkerhet som ombudet ställt och det är möjligt att ombudet fortsätter att registrera fordon trots betalningssvårigheterna. Det bör vara möjligt att återkalla tillståndet omedelbart också när ett ombud helt underlåter att deklarerera fordon som denne har överlåtit till någon annan eller registrerat som påställda.

Ett fordon som förts in i landet får innan skatt betalats användas tillfälligt genom en anmälan om ibruktagande till skattemyndigheten. Dessa anmälningar är avsedda för fordon som enligt planerna ska beskattas och registreras i Finland. Om ett fordon används mer än fem dagar på grundval av en sådan anmälan måste en skattedeklaration göras. Om deklarationen senare återtas eller beskattningen återkallas, tas en återkallelseavgift ut av den skattskyldige och dessutom också fem procent av den skatt som borde ha betalats för fordonet om beskattningen hade slutförts. I praktiken förekommer det situationer där deklarationen är bristfällig och där

den skattskyldige inte ger in begärda tilläggsuppgifter till skattemyndigheten eller inte återkallar beskattningen. Beskattningen kan då inte verkställas, men det heller inte att ta ut återkallelseavgiften eller den lagstadgade andelen av skatten, trots att situationen faktiskt är jämförbar med återtagande av deklaration. Dessutom går det inte alltid att fastställa skatten när skattedeklarationer återtas, om deklarationsuppgifterna är bristfälliga. Om den skattskyldige inte ger in de uppgifter som saknas går det heller inte att bestämma den lagstadgade andelen av skatten för den skattskyldige.

Det är tillåtet att använda fordon tillfälligt med provnummerskyltar utan att betala bilskatt, men bara i de situationer som anges i lag. Enligt gällande lagstiftning ska skattemyndigheterna underrättas om ett fordon använd med sådana skyltar. Skyltarna an knyter till bestämmelserna om registrering av fordon och skattemyndigheterna behöver inte informeras om sådan användning av fordon.

2 Målsättning och de viktigaste förslagen

2.1 Målsättning

Syftet med denna proposition är i enlighet med programmet för statsminister Jyrki Katainens regering att se över bilbeskattningen teknikneutralt med beaktande av utsläppsnålhet. Strävan är att påskynda förnyelse av bilparken i syfte att minska skadliga effekter på klimat och miljö från vägtrafiken och förbättra trafiksäkerheten samt också att främja utsläppsnål fordonsteknik.

Syftet med den nya nivån på bilskatten är att rätta till effekten på skatteintäkterna till följd av att de genomsnittliga koldioxidutsläppen minskar och att effektivisera skattens styreffekt i linje med skattens nuvarande teknikneutrala struktur. Målet är att genom justering av skattenivån på den utsläppsrelaterade bilskatten på person- och paketbilar öka skattens styreffekt i situationer där fordonsteknikens utveckling och den därav följande utsläppsminskningen sker snabbt. Det är meningen att styreffekten ska stärkas särskilt inom de utsläppsklasser som en stor del av de fordon man i dagens läge köper hör till. Ge-

nom effektivare styrning kommer konsumenterna att uppmuntras välja bilmodeller som är så bränslesnåla som möjligt och som representerar den senaste tekniken i syfte att minska koldioxidutsläppen och spara energi. Samtidigt påskyndar man en förnyelse av bilparken i riktning mot bilar som representerar den nyaste tekniken.

Det krävs att flera olika instrument används för måluppfyllelse i fråga om minskade trafikutsläpp. Den utsläppsrelaterade bilskatten har visat sig vara ett effektivt styrmedel med faktisk inverkan på konsumenternas köpbeslut. Den föreslagna ändringen i bilskattelagen kommer också att stödja de föreslagna ändringarna av den årliga fordonsskatten.

Det är också meningen att propositionen ska leda till att de uppdagade bristerna i beskattningsförfarandet vid tillämpningen av bilskattelagen avhjälpas.

2.2 De viktigaste förslagen

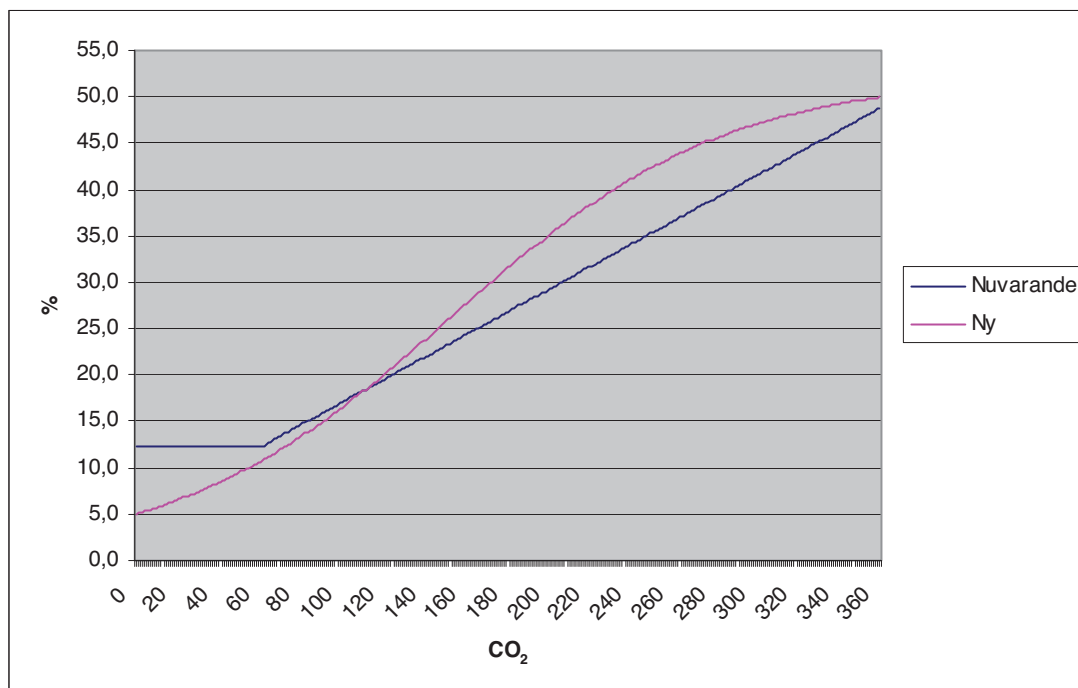
Förslaget innebär att bilskattetabellen baserad på personbilars och paketbilars koldioxidutsläpp ändras i syfte att öka skattens styreffekt. Den lägsta skattesatsen ändras från nuvarande 12,2 procent till 5 procent, och den skattesatsen avses gälla när fordonet släpper ut 0 gram koldioxid per kilometer. Den högsta skatten ska enligt förslaget höjas från 48,8 till 50 procent. Den skattesatsen blir tillämplig när fordonets koldioxidutsläpp

är minst 360 gram. Skatten kommer att sjunka på bilar som släpper ut mindre än 110 gram per kilometer, medan skatten på bilar med utsläpp på mer än 110 gram per kilometer kommer att höjas måttligt, dvs. så att skatten på en ny personbil med genomsnittliga utsläpp kommer att stiga med omkring två procentenheter. Den största höjningen avses bli cirka sju procentenheter. Mest kommer de större höjningarna att gälla bilar som släpper ut mer än 200 gram koldioxid per kilometer. Syftet med en sådan prioritering är att rikta in styreffekten uttryckligen på utsläppsklasserna för de mest efterfrågade fordonen.

De föreslagna ändringarna ska genomföras teknikneutralt med beaktande av den nuvarande strukturen på bilskatten och det avgörande blir då fortsatt fordonets koldioxidutsläpp oavsett vilken fordons- eller bränsleteknisk lösning som ger upphov till utsläppet. Utgångspunkten ska även fortsättningsvis vara att varje gram koldioxid inverkar på skattebeloppet. Till följd av avrundning och en låg lägstanivå på skatten kan skattesatsen ändå bli densamma för grammängder som följer på varandra.

Den föreslagna nivåändringen på bilskatten illustreras i figuren nedan. Horisontalaxeln anger mängden koldioxidutsläpp i gram per kilometer och vertikalaxeln visar skatten i procent.

Nuvarande och föreslagen bilskatt



Också skatten på paketbilar kommer att stiga till följd av de föreslagna ändringarna. I syfte att stävja kostnaderna för paketbilar, som huvudsakligen används i nyttotrafik, föreslås det att avdraget från skatten på paketbilar avsedda för godstransporter ska höjas med tre procentenheter i varje på totalmassa baserad fordonsklass enligt den gällande skatttabellen. Därmed blir det föreslagna avdraget 9,8–21,7 procentenheter. Genom det höjda avdraget försvinner ungefär hälften av den allmänna höjningen av bilskatten, varvid skatten på avdragsberättigande paketbilar i genomsnitt kommer att stiga sammanlagt cirka tre procentenheter. För de minsta paketbilarna, som inte beviljas avdrag, kommer skatten i genomsnitt att stiga med cirka 2,5 procentenheter.

En ny bestämmelse föreslås i bilskattelagen: enligt den ska skattesatsen på elbilar vara den lägsta skattesatsen enligt tabell 1 i bilagan till bilskattelagen. I praxis beskattas elbilar redan nu enligt den lägsta lagfästa skattesatsen, och det är fråga om att skriva in skattepraxis i lag. Bilskattens fiskala betydel-

se och skatten teknikneutrala uppbyggnad innebär att det är motiverat att elbilarna fortsatt beskattas i linje med bilskattens struktur.

Det föreslås också en ny bestämmelse som gäller registrerade ombud inom bilbeskattningen. Den innebär att tillståndet för ett ombud får återkallas tillfälligt utan att ombudet hörs, om denne underlåtit att betala skatt eller deklarerat. Det ska gå att återkalla tillståndet för en tid på 30 dagar i syfte att göra en närmare utredning utan att ombudet hörs. En tillfällig återkallelse kan behövas för att se till att staten får sina skattefordringar. Ytterligare orsaker till att tillfällig återkallelse bör införas är att antalet registrerade ombud ökat väsentligt, att även mindre aktörer börjat registrera sig som ombud och att det ekonomiska läget kan förändras snabbt.

Bestämmelsen om anmälan om ibruktage ska enligt förslaget kompletteras när det gäller avgift vid återkallelse och bestämmande av skatt. Ändringen innebär att återkallelseavgift och den lagstadgade andelen av skatten får tas ut också när skattedeklarationen inte kan behandlas av orsaker som be-

ror på den skattskyldige. Det går då inte att undvika betalningspåföljder genom underlåtelse att ge in de tilläggsuppgifter skattemyndigheterna ber om. Dessutom föreslås det bestämmelser om att en felavgift kan påföras i stället för skatt när skatten i går att bestämma på grund av avsaknad på uppgifter.

Bestämmelsen om tillfällig skattefri användning ska enligt förslaget ändras så att ingen anmälan längre behöver göras till skattemyndigheterna för användning av fordon med provnummerskyltar.

3 Propositionens konsekvenser

3.1 Ekonomiska konsekvenser

Enligt beräkningar kommer den föreslagna ändringen att öka statens årliga skatteintäkter med omkring 90 miljoner euro från och med 2012, förutsatt att efterfrågan på fordon motsvarar utvecklingen hittills.

Ändringen uppskattas leda till att konsumenter tidigarelägger köp av både nya och begagnade fordon till tiden före lagändringens ikraftträdande. Detta gäller framför allt bilar med höga utsläpp, eftersom skattehöjningarna i den kategorin blir större än genomsnittet. De långa leveranstiderna på nya bilar kommer ändå i någon utsträckning att begränsa möjligheterna att skaffa ny bil innan lagändringen träder i kraft. Detta beror på att skatten huvudsakligen bestäms enligt registreringstidpunkten. Vidare innebär bestämmelserna om mervärdesskatt att skatteupplagring av fordon i regel inte lönar sig. Men eftersom förslaget innebär att skatten på bilar som släpper ut mindre än 110 gram per kilometer sjunker kan det hända att deras ibruktagande och beskattning kommer att flyttas till tiden efter lagens ikraftträdande. Samtidigt är andelen sådana, mycket utsläppsnåla bilar tämligen liten och effekten på skatteintäkterna därmed begränsad.

Uppskattningsvis kommer de föreslagna ändringarna på kort sikt att minska efterfrågan på nya bilar i någon utsträckning. Också importen på begagnade bilar kan komma att minska tillfälligt. På längre sikt förväntas effekterna ändå att vara små. Bilskatteintäkterna beror dels på antalet beskattade bilar, dels också på det genomsnittliga skattebeloppet.

Med tanke på skatteintäkterna har nya fordon störst betydelse. På längre sikt förutspås den genomsnittliga skatten och därmed skatteintäkterna att sjunka allt eftersom koldioxidutsläppen från bilar minskar.

De föreslagna ändringarna kommer att höja bilskatten på personbilar och paketbilar, med undantag för de allra mest utsläppsnåla bilarna. För en ny personbil med genomsnittliga utsläpp av koldioxid som släpper ut 145 gram per kilometer kommer skatten att stiga från nuvarande 22,6 procent till 24,8 procent och för begagnade personbilar som förs in i landet kommer den genomsnittliga skatten att stiga från 30 till cirka 35 procent. Den genomsnittliga skattesatsen på nya paketbilar kommer att stiga från nuvarande 16,5 procent till 19,5 procent. Den höjda skatten på paketbilar kommer främst att gälla ekonomiska aktörer, som paketbilarna i regel anskaffas paketbilarna.

En följd av de föreslagna ändringarna är att marknadspriserna på nya personbilar inklusive skatt huvudsakligen kommer att stiga förutsatt att bilhandeln beaktar skatteändringarna i prissättningen. Däremot kommer priserna att sjunka på utsläppsnåla bilmodeller när skatten på dem sjunker. På nya personbilar i genomsnittlig prisklass, dvs. på cirka 30 000 euro, och med genomsnittliga utsläpp (145 g/km) kommer bilskatten att stiga med omkring 650 euro. På en bil i samma prisklass som släpper ut 90 gram per kilometer sjunker skatten med cirka 300 euro och på en elbil som släpper ut 0 gram med cirka 2 100 euro. På en begagnad genomsnittsbil som förs in i landet kommer skatten att stiga med något under 800 euro, om värdet ligger på 16 000 euro och utsläppen är 200 gram per kilometer. Beroende på prissättningen av fordon är det ändå möjligt att skattens genomslag på priset kan avvika från siffrorna i de presenterade exemplen. Tack vare skattestrukturen ska det ändå gå att påverka skatten genom att välja en så utsläppsnål bil som möjligt, varvid också effekterna av skattehöjningen blir mindre.

De höjda skatterna uppskattas få mycket liten effekt på inflationen.

För att propositionen ska kunna genomföras krävs det att tullen matar in de nya skattenivåerna i datasystemen för bilbeskattning.

Uppskattningsvis kommer det att kosta omkring 3 000 euro att göra ändringarna i skattesystemet.

3.2 Konsekvenser för myndigheterna

De nya skattenivåerna kommer inte att medföra några nämnvärda verkningar för tullen. Visserligen behöver ändringar göras i systemen för uppbörd av bilskatt, men dessa är av engångsnatur och kommer bara att ha liten resurspåverkan.

I övrigt kommer de föreslagna ändringarna att klargöra hur lagen ska tolkas och förbättra skattemyndigheternas möjligheter att ingripa i eventuellt missbruk.

3.3 Konsekvenser för miljön

Propositionen kommer uppskattningsvis att ha positiv miljöpåverkan.

Bilskatten ingår i den miljörelaterade trafikbeskattningen. Den gäller fordonsköp, dvs. nya och begagnade importfordon. Den årliga fordonsskatten gäller hela fordonsparken och den tas ut för den tid fordon är påstådda. Punktskatten på drivmedel gäller å sin sida den faktiska användningen av fordonet och fordonets bränsleförbrukning.

Koldioxidutsläppen står i direkt proportion till bränsleförbrukningen, så med andra ord går det att minska utsläppen bara genom att minska på bränsleförbrukningen. Mer övergripande går det att åstadkomma större utsläppsminskningar genom kombination av olika instrument, och då är ett sätt ekonomisk styrning i syfte att påverka konsumenternas val och vanor. Det är meningen att de föreslagna ändringarna ska inverka på konsumenternas köpbeslut så att andelen personbilar med den senaste tekniken ska öka och att efterfrågan samtidigt ska styras in på bilar med lägre koldioxidutsläpp. Utifrån erfarenheterna hittills av utsläppsrelaterad bilskatt kan man anta att lägre skatt på utsläppsnåla bilar och högre skatt i övrigt kommer att inverka på konsumenternas köpbeslut och därmed på utvecklingen i fråga om personbilarnas specifika utsläpp.

De föreslagna ändringarna kan komma att öka försäljningen av dieseldrivna personbilar, eftersom de släpper ut mindre koldioxid

än motsvarande bensindrivna bilar. Efter det att bilskatten blev utsläppsrelaterad steg andelen dieseldrivna bilar av alla sålda personbilar märkbart jämfört med tiden före lagändringen. Därefter har emellertid de dieseldrivna bilarnas popularitet jämnat ut sig. Nu antas den eventuella ökningen av dieselbilarnas popularitet dock att vara mindre än efter 2008 års förändring, eftersom prisskillnaden mellan dieselolja och bensin har minskat och utbudet på utsläppsnåla bensinbilar har blivit bättre. Dieselbilarnas partikelutsläpp är större än de bensindrivna bilarnas, men samtidigt tillämpas Euro 5-normen på nya bilar, vilket i praktiken innebär krav på partikelfilter i alla dieselbilar. Äldre begagnade importbilar som är dieseldrivna kan ändå fortsatt sakna partikelfilter.

3.4 Samhälleliga konsekvenser

En följd av de föreslagna ändringarna blir att bilskatten stiger för största delen av alla person- och paketbilar som är till salu eller som importeras. Däremot kommer skattesatsen att sjunka på de bilar som släpper ut mindre än 110 gram koldioxid per kilometer. Till denna klass hör för närvarande elbilarna och de allra mest utsläppsnåla bilarna med annan drivkraft.

Om den föreslagna skattenivåändringen styr efterfrågan i enlighet med målsättningen, dvs. i riktning mot bilmodeller med lägre bränsleförbrukning, kommer ändringen också på kort sikt att påverka verksamhetsförutsättningarna för företag som importerar och återförsäljer bilar. Bilbranschen måste ändå även i övrigt anpassa sin verksamhet till EU:s allt strängare klimatpolitiska åtgärder, och därmed antar man att branschens omvärldsvillkor inte påverkas i någon större utsträckning. Och under alla omständigheter kommer påverkan att ligga i linje med miljömålen.

Ändringarna i bilskatten avses bara gälla de nya eller begagnade importfordon som beskattas första gången efter det att ändringarna trätt i kraft. Eftersom bilskatten är graderad teknikneutralt utifrån fordonets specifika utsläpp kan konsumenterna genom sina val inverka på hur stor bilskatt de behöver betala för bilen. Det går att träffa val inom alla stor-

leks- och prisklasser och både när man köper ny bil och när man köper en begagnad bil.

Den nya skattenivån kommer inte att ha någon direkt inverkan på redan köpta bilar, men indirekt kan den påverka prisnivån på begagnade bilar på marknaden och värdet på inbytesbilar.

Importörerna och återförsäljarna av fordon kommer att behöva föra in de nya skattenivåerna i sina faktureringsystem och andra system, och dessutom måste bilpriserna och prislistorna uppdateras.

Om ett registrerat ombud tillfälligt fråntas sitt tillstånd utan att höras kommer denne heller inte under den tiden att ha rätt att registrera fordon innan skatten betalas. Ombudet kommer dock fortfarande att kunna beskatta och registrera fordon, men är kontantkund under den tid återkallelsen gäller. Skattedeklarationen ska göras och bilskatten betalas innan ett fordon registreras. Detta kommer att fördröja fordonsregistreringen en aning jämfört med det normala ombudsförandet. Strävan är ändå att skattemyndigheten ska handlägga kommersiella aktörers skattedeklarationer som brådslande, och därmed blir fördröjningen i allmänhet bara några dagar utom när ärendena anhopar sig.

4 Beredningen av propositionen

Ärendet har beretts inom finansministeriet i samarbete med Tullstyrelsen. Utlåtande om utkastet begärdes av Autoalan Keskusliitto ry, Automobilmförbundet rf, Bilimportörerna rf, Greenpeace, kommunikationsministeriet, Trafiksäkerhetsverket, Skattebetalarnas Centralförbund rf, Finlands naturskyddsförbund rf, Tullstyrelsen och miljöministeriet. Dessutom yttrade sig Liikenneympäristöyhdistys ry.

Enligt vissa utlåtanden kommer en höjd bilskatt att fördröja förnyelsen av bilparken och att minska efterfrågan på nya bilar och därmed även skatteintäkterna. Dessutom ansågs brytpunkten på 110 gram mellan skattehöjning och skattesänkning vara för lågt satt i

relation till dagens teknik. Tack vare den utsläppsrelaterade strukturen på bilskatten förväntas skatteändringen ändå inte fördröja förnyelsen av bilparken eller minska efterfrågan på nya bilar. I stället förväntas den få konsumenterna att köpa allt mer utsläppssnåla bilar. Den som köper bil kan påverka skattens storlek betydligt genom val av fordon. Skattenivån har bestämts med beaktande av den framtida tekniska utvecklingen, och då kan den valda brytpunkten inte anses vara för lågt satt.

Autoalan Keskusliitto och Bilimportörerna ansåg i sitt yttrande att den föreslagna ikraftträdandedagen, dvs. den 1 januari 2012, infaller för tidigt. Enligt dem krävs det sex månader för att ajourföra importörernas och återförsäljarnas datasystem. Dessutom kommer ett tidigt ikraftträdande att ställa till med problem för redan ingångna beställningsavtal, om man inte hinner leverera bilarna innan lagändringen träder i kraft. Således har dagen för ikraftträdandet ändrats till den 1 april 2012.

Skattebetalarnas Centralförbund föreslog i sitt yttrande att det fortfarande ska krävas att det registrerade ombudet hörs om man avser att återkalla registreringen. Bestämmelsen om tillfällig återkallelse har trots det inte ändrats. Motiveringen framgår av propositionen.

Propositionen anknyter till programmet för statsminister Katainens regering. Enligt det ska bilbeskattningen ses över teknikneutralt med beaktande av utsläppssnålhet. Samtidigt ska utsläppen från trafiken minskas bland annat genom stöd till kollektivtrafiken och förnyelse av bilparken och genom främjande av utsläppssnål fordonsteknik.

5 Samband med andra propositioner

Propositionen hänför sig till budgetpropositionen för 2012 och avses bli behandlad i samband med den.

DETALJMOTIVERING

1 Lagförslag

6 § och bilagan. Denna paragraf gäller skatten på personbilar och paketbilar (skåpbilar). Enligt förslaget ska 1—3 mom. inte ändras, men samtidigt föreslås ett nytt 4 mom. Enligt det ska skattesatsen för eldrivna fordon vara den lägsta skattesatsen enligt tabell 1. Denna bestämmelse avses bara gälla fordon som uteslutande har el som drivkraft. Därmed kommer den inte att vara tillämplig exempelvis på hybridbilar som laddas från en extern källa och som är både eldrivna och bensin- eller dieseldrivna.

Skattetablell 1 i bilagan till lagen anger skattesatsen enligt mängden koldioxidutsläpp för person- och paketbilar. De högsta och lägsta skattesatserna ska ändras och skatten. De föreslagna ändringarna innebär att skatten ligger mellan 5 och 50 procent.

Skattetablell 2 i bilagan anger det avdrag från skattesatsen som görs på de paketbilar som avses i 8 §. Avdragen ska nu höjas med cirka tre procentenheter för varje viktclass.

35 §. Den här paragrafen innehåller bestämmelser om de situationer där fordon får användas i Finland tillfälligt utan att betala bilskatt. Inga ändringar föreslås i 1 mom.

I 2 mom. finns bestämmelser om anmälan som ska göras till myndigheterna om temporär införsel och tillfällig användning. Enligt förslaget ska den bestämmelsen nu ändras så att man i fortsättningen inte kräver någon anmälan när ett fordon försett med provnummerskyltar används i situationer enligt 1 mom. 8 punkten. Enligt den punkten ska skatt inte betalas, om ett fordon försett med provnummerskyltar förflyttas, medan den som fått ett provnummerintyg eller hans företrädare finns i fordonet, i ett syfte som direkt hänför sig till ett försök som gäller forskning eller produktutveckling i fråga om det fordon som tillhör den som erhållit provnummerintyg eller i fråga om dess anordningar, till provkörning av fordonet för att säkerställa att det fungerar tekniskt, till kortvarig förevisning av fordonet i försäljningssyfte för en köpare som är stadigvarande bosatt någon annanstans än i Finland eller till annan förflyttning som står i direkt samband med till-

verkning, utrustande för försäljning, export, reparation eller besiktning av fordonet.

35 a §. Paragrafen gäller anmälan om ibrukttagande. Genom en sådan får fordon som avses bli registrerade i Finland användas i högst tre månader utan att skatt betalas. Syftet med anmälan är att fordon ska kunna användas medan bilskattedecklarationen behandlas.

Inga ändringar föreslås i 1—3 mom.

I 4 mom. finns bestämmelser om den avgift som tas ut om bilskattedecklarationen återtas eller beskattningen återkallas. Den gällande bestämmelsen innebär att fem procent av den skatt som borde ha betalats för fordonet om beskattningen hade slutförts tas ut som bilskatt av den skattskyldige, om den i 2 mom. avsedda deklarationen återtas eller beskattningen återkallas så som avses i 43 §, utöver den avgift som föreskrivs i 43 § 2 mom. Bilskatt som betalats med anledning av återkallande eller återtagande beaktas inte om fordonet anmäls för beskattning efter återkallandet eller återtagandet. Nu föreslås ett tillägg som säger att avgiften får tas ut också om deklARATIONEN inte kan behandlas beroende på den skattskyldige. Det kan vara fråga om sådana situationer exempelvis när uppgifterna i deklARATIONEN är bristfälliga och den skattskyldige inte ger in de uppgifter som skattemyndigheten behöver för att bestämma fordonets beskattningsvärde eller skattesats.

Förslaget innehåller också ett tillägg i 4 mom. om att en felavgift enligt 59 a § ska tas ut av den skattskyldige när det inte går att bestämma bilskatten. Det går inte att bestämma skatten till exempel om deklARATIONEN är bristfällig och den skattskyldige inte ger in de tilläggsuppgifter man ber om. Enligt 59 a § ska felavgiftens storlek fastställas med beaktande av hur klandervärt förfarandet varit, om det har upprepats och andra med dessa jämförliga omständigheter. När felavgiften bestäms i fall enligt 35 a § 4 mom. kan man också göra en bedömning av hur hög skatt som skulle ha tagits ut för motsvarande fordon enligt det momentet. Som underlag kan man då använda uppgifter om motsvarande fordon.

39 §. Här finns bestämmelser om registrerade ombud inom bilbeskattningen. Det föreslås inga ändringar i 1 mom.

I 2 mom. sägs det att registreringen av ett ombud kan återkallas, om ombudet inte längre kan anses uppfylla de villkor som gäller enligt 1 mom. Enligt det föreslagna tillägget får en registrering återkallas tillfälligt, för högst 30 dagar, utan att höra det registrerade ombudet. En tillfällig återkallelse blir möjlig om ombudet inte betalat skatt som förfallit till betalning eller inte gjort skattedeklaration i tid när det gäller ett fordon som enligt lag ska deklarerars. Under den tillfälliga återkallelsen ska skattemyndigheten höra ombudet med anledning av försummelserna och fatta beslut om tillståndet ska återkallas permanent. Tillfällig återkallelse av ett ombuds tillstånd kommer inte att hindra aktören från att verkställa beskattning och registrering av fordon. Aktören är då i samma ställning som en kontantkund och därmed måste skatten betalas för att ett fordon ska kunna registreras.

6 Ikraftträdande

Lagen föreslås träda i kraft den 1 april 2012. De föreslagna ändringarna ska tillämpas på fordon för vilka den första dagen för bestämmande av skatten infaller efter det att lagen trätt i kraft. Fordon för vilka den första dagen för bestämmande av skatten infaller före den föreslagna lagens ikraftträdande ska beskattas enligt den bilskattelag som gällde före ikraftträdandet. Med dagen för bestämmande av skatt avses den tidpunkt enligt vilken grunderna för skatten fastställs, i praktiken när bilskattedeklarationen ges in eller när fordonet registreras eller tas i bruk.

Enligt förslaget får åtgärder som krävs för verkställigheten av lagen vidtas innan lagen träder i kraft.

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

Lag

om ändring av bilskattelagen

I enlighet med riksdagens beslut
ändras i bilskattelagen (1482/1994) 35 § 2 mom., 35 a § 4 mom., 39 § 2 mom. och bilagan, sådana de lyder, 35 § 2 mom., 39 § 2 mom. och bilagan i lag 5/2009 och 35 a § 4 mom. i lag 688/2008, och fogas till 6 §, sådan den lyder i lag 5/2009, ett nytt 4 mom. som följer:

6 §

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

35 §

I andra fall än sådana som avses i 2 § 2 mom. ska temporär införsel och tillfällig användning omedelbart anmälas till skattemyndigheten. I fråga om användning enligt 1 mom. 2, 8 och 9 punkten görs ingen anmälan. I de fall som avses i 5 punkten ska anmälan göras bara vid utförseln av fordonet och då till tullmyndigheten på gränsövergångsstället, och i de fall som avses i 7 punkten anmäls bara det första ibruktagandet av fordonet. Skattemyndigheten kan uppställa andra villkor och begränsningar för användning som avses i 1 mom. eller i enskilda fall av särskilda skäl ge ett registrerat ombud rätt även till annan tillfällig skattefri användning än sådan som avses i denna paragraf.

35 a §

Om den i 2 mom. avsedda deklarationen återtas eller beskattningen återkallas så som avses i 43 § eller om beskattningen inte kan

verkställas beroende på den skattskyldige, ska den skattskyldige utöver den avgift som föreskrivs i 43 § 2 mom. dessutom som bilskatt betala fem procent av den skatt som borde ha betalats för fordonet om beskattningen hade slutförts. Bilskatt som betalats på grund av återkallande eller återtagande beaktas inte om fordonet anmäls för beskattning efter återkallandet eller återtagandet. Går det inte att bestämma bilskatten ska en felavgift enligt 59 a § tas ut av den skattskyldige i stället för bilskatt.

39 §

Om ett ombud inte längre kan anses uppfylla de villkor som gäller enligt 1 mom. kan Tullstyrelsen återkalla registreringen. Den får återkalla en registrering tillfälligt, för högst 30 dagar, utan att höra det registrerade ombudet, om denne underlåtit att betala skatt eller att deklarerat.

Denna lag träder i kraft den 20 .
Lagen tillämpas på fordon för vilka den första dagen för bestämmande av skatten infaller efter det att lagen trätt i kraft.

På fordon för vilka den första dagen för bestämmande av skatten infaller före lagens

ikraftträdande tillämpas de bestämmelser som gällde vid ikraftträdandet. Åtgärder som krävs för verkställigheten av denna lag får vidtas innan lagen träder i kraft.

Helsingfors den 5 oktober 2011

Republikens President

TARJA HALONEN

Finansminister *Jutta Urpilainen*

*Bilaga***SKATTETABELL 1**

Bilens totalmassa (kg)		Bilens CO ₂ - utsläpp (g/km)	Skattesats	Bilens totalmassa (kg)		Bilens CO ₂ - utsläpp (g/km)	Skattesats
drivkraft annan än diesellojja	drivkraft diesellojja			drivkraft annan än diesellojja	drivkraft diesellojja		
högst 51	högst 354	0	5,0	340–348	643–651	33	7,7
52–60	355–363	1	5,1	349–357	652–660	34	7,8
61–69	364–372	2	5,2	358–366	661–669	35	7,9
70–78	373–381	3	5,2	367–375	670–678	36	8,0
79–87	382–390	4	5,3	376–384	679–687	37	8,1
88–96	391–399	5	5,4	385–393	688–696	38	8,2
97–105	400–408	6	5,4	394–402	697–705	39	8,3
106–114	409–417	7	5,5	403–411	706–714	40	8,4
115–123	418–426	8	5,6	412–420	715–723	41	8,5
124–132	427–435	9	5,6	421–429	724–732	42	8,6
133–141	436–444	10	5,7	430–438	733–741	43	8,7
142–150	445–453	11	5,8	439–447	742–750	44	8,8
151–159	454–462	12	5,9	448–456	751–759	45	8,9
160–168	463–471	13	5,9	457–465	760–768	46	9,0
169–177	472–480	14	6,0	466–474	769–777	47	9,1
178–186	481–489	15	6,1	475–483	778–786	48	9,2
187–195	490–498	16	6,2	484–492	787–795	49	9,3
196–204	499–507	17	6,3	493–501	796–804	50	9,4
205–213	508–516	18	6,3	502–510	805–813	51	9,6
214–222	517–525	19	6,4	511–519	814–822	52	9,7
223–231	526–534	20	6,5	520–528	823–831	53	9,8
232–240	535–543	21	6,6	529–537	832–840	54	9,9
241–249	544–552	22	6,7	538–546	841–849	55	10,0
250–258	553–561	23	6,8	547–555	850–858	56	10,2
259–267	562–570	24	6,8	556–564	859–867	57	10,3
268–276	571–579	25	6,9	565–573	868–876	58	10,4
277–285	580–588	26	7,0	574–582	877–885	59	10,5
286–294	589–597	27	7,1	583–591	886–894	60	10,6
295–303	598–606	28	7,2	592–600	895–903	61	10,8
304–312	607–615	29	7,3	601–609	904–912	62	10,9
313–321	616–624	30	7,4	610–618	913–921	63	11,0
322–330	625–633	31	7,5	619–627	922–930	64	11,2
331–339	634–642	32	7,6	628–636	931–939	65	11,3

RP 57/11 rd

Bilens totalmassa (kg)		Bilens CO ₂ - utsläpp (g/km)	Skattesats	Bilens totalmassa (kg)		Bilens CO ₂ - utsläpp (g/km)	Skattesats
drivkraft annan än dieselolja	drivkraft dieselolja			drivkraft annan än dieselolja	drivkraft dieselolja		
637–645	1040–1048	66	11,4	962–970	1365–1373	102	16,9
646–654	1049–1057	67	11,5	971–979	1374–1382	103	17,0
655–663	1058–1066	68	11,7	980–988	1383–1391	104	17,2
664–672	1067–1075	69	11,8	989–997	1392–1400	105	17,4
673–681	1076–1084	70	12,0	998–1006	1401–1409	106	17,6
682–690	1085–1093	71	12,1	1007–1015	1410–1418	107	17,7
691–699	1094–1102	72	12,2	1016–1024	1419–1427	108	17,9
700–708	1103–1111	73	12,4	1025–1033	1428–1436	109	18,1
709–717	1112–1120	74	12,5	1034–1042	1437–1445	110	18,3
718–726	1121–1129	75	12,6	1043–1051	1446–1454	111	18,4
727–735	1130–1138	76	12,8	1052–1060	1455–1463	112	18,6
736–744	1139–1147	77	12,9	1061–1069	1464–1472	113	18,8
745–753	1148–1156	78	13,1	1070–1078	1473–1481	114	19,0
754–762	1157–1165	79	13,2	1079–1087	1482–1490	115	19,1
763–772	1166–1174	80	13,4	1088–1096	1491–1499	116	19,3
773–781	1175–1183	81	13,5	1097–1105	1500–1508	117	19,5
782–790	1184–1192	82	13,7	1106–1114	1509–1517	118	19,7
791–799	1193–1202	83	13,8	1115–1123	1518–1526	119	19,9
800–808	1203–1211	84	14,0	1124–1132	1527–1535	120	20,1
809–817	1212–1220	85	14,1	1133–1141	1536–1544	121	20,2
818–826	1221–1229	86	14,3	1142–1150	1545–1553	122	20,4
827–835	1230–1238	87	14,4	1151–1159	1554–1562	123	20,6
836–844	1239–1247	88	14,6	1160–1168	1563–1571	124	20,8
845–853	1248–1256	89	14,7	1169–1177	1572–1580	125	21,0
854–862	1257–1265	90	14,9	1178–1186	1581–1589	126	21,2
863–871	1266–1274	91	15,1	1187–1195	1590–1598	127	21,4
872–880	1275–1283	92	15,2	1196–1204	1599–1607	128	21,5
881–889	1284–1292	93	15,4	1205–1213	1608–1616	129	21,7
890–898	1293–1301	94	15,5	1214–1222	1617–1625	130	21,9
899–907	1302–1310	95	15,7	1223–1231	1626–1634	131	22,1
908–916	1311–1319	96	15,9	1232–1240	1635–1643	132	22,3
917–925	1320–1328	97	16,0	1241–1249	1644–1652	133	22,5
926–934	1329–1337	98	16,2	1250–1258	1653–1661	134	22,7
935–943	1338–1346	99	16,4	1259–1267	1662–1670	135	22,9
944–952	1347–1355	100	16,5	1268–1276	1671–1679	136	23,1
953–961	1356–1364	101	16,7	1277–1285	1680–1688	137	23,3

Bilens totalmassa (kg)		Bilens CO ₂ - utsläpp (g/km)	Skattesats	Bilens totalmassa (kg)		Bilens CO ₂ - utsläpp (g/km)	Skattesats
drivkraft annan än diesellojja	drivkraft diesellojja			drivkraft annan än diesellojja	drivkraft diesellojja		
1286–1295	1689–1697	138	23,5	1611–1619	2014–2022	174	30,4
1296–1304	1698–1706	139	23,7	1620–1628	2023–2031	175	30,6
1305–1313	1707–1715	140	23,8	1629–1637	2032–2040	176	30,8
1314–1322	1716–1725	141	24,0	1638–1646	2041–2049	177	31,0
1323–1331	1726–1734	142	24,2	1647–1655	2050–2058	178	31,2
1332–1340	1735–1743	143	24,4	1656–1664	2059–2067	179	31,4
1341–1349	1744–1752	144	24,6	1665–1673	2068–2076	180	31,6
1350–1358	1753–1761	145	24,8	1674–1682	2077–2085	181	31,7
1359–1367	1762–1770	146	25,0	1683–1691	2086–2094	182	31,9
1368–1376	1771–1779	147	25,2	1692–1700	2095–2103	183	32,1
1377–1385	1780–1788	148	25,4	1701–1709	2104–2112	184	32,3
1386–1394	1789–1797	149	25,6	1710–1718	2113–2121	185	32,5
1395–1403	1798–1806	150	25,8	1719–1727	2122–2130	186	32,7
1404–1412	1807–1815	151	26,0	1728–1736	2131–2139	187	32,8
1413–1421	1816–1824	152	26,2	1737–1745	2140–2148	188	33,0
1422–1430	1825–1833	153	26,4	1746–1754	2149–2157	189	33,2
1431–1439	1834–1842	154	26,6	1755–1763	2158–2166	190	33,4
1440–1448	1843–1851	155	26,8	1764–1772	2167–2175	191	33,6
1449–1457	1852–1860	156	27,0	1773–1781	2176–2184	192	33,7
1458–1466	1861–1869	157	27,1	1782–1790	2185–2193	193	33,9
1467–1475	1870–1878	158	27,3	1791–1799	2194–2202	194	34,1
1476–1484	1879–1887	159	27,5	1800–1808	2203–2211	195	34,3
1485–1493	1888–1896	160	27,7	1809–1818	2212–2220	196	34,4
1494–1502	1897–1905	161	27,9	1819–1827	2221–2229	197	34,6
1503–1511	1906–1914	162	28,1	1828–1836	2230–2238	198	34,8
1512–1520	1915–1923	163	28,3	1837–1845	2239–2247	199	35,0
1521–1529	1924–1932	164	28,5	1846–1854	2248–2257	200	35,1
1530–1538	1933–1941	165	28,7	1855–1863	2258–2266	201	35,3
1539–1547	1942–1950	166	28,9	1864–1872	2267–2275	202	35,5
1548–1556	1951–1959	167	29,1	1873–1881	2276–2284	203	35,7
1557–1565	1960–1968	168	29,3	1882–1890	2285–2293	204	35,8
1566–1574	1969–1977	169	29,5	1891–1899	2294–2302	205	36,0
1575–1583	1978–1986	170	29,7	1900–1908	2303–2311	206	36,2
1584–1592	1987–1995	171	29,9	1909–1917	2312–2320	207	36,3
1593–1601	1996–2004	172	30,0	1918–1926	2321–2329	208	36,5
1602–1610	2005–2013	173	30,2	1927–1935	2330–2338	209	36,6

RP 57/11 rd

Bilens totalmassa (kg)		Bilens CO ₂ - utsläpp (g/km)	Skattesats	Bilens totalmassa (kg)		Bilens CO ₂ - utsläpp (g/km)	Skattesats
drivkraft annan än diesellojja	drivkraft diesellojja			drivkraft annan än diesellojja	drivkraft diesellojja		
1936–1944	2339–2347	210	36,8	2260–2268	2663–2671	246	42,0
1945–1953	2348–2356	211	37,0	2269–2277	2672–2680	247	42,1
1954–1962	2357–2365	212	37,1	2278–2286	2681–2689	248	42,2
1963–1971	2366–2374	213	37,3	2287–2295	2690–2698	249	42,3
1972–1980	2375–2383	214	37,5	2296–2304	2699–2707	250	42,4
1981–1989	2384–2392	215	37,6	2305–2313	2708–2716	251	42,6
1990–1998	2393–2401	216	37,8	2314–2322	2717–2725	252	42,7
1999–2007	2402–2410	217	37,9	2323–2331	2726–2734	253	42,8
2008–2016	2411–2419	218	38,1	2332–2340	2735–2743	254	42,9
2017–2025	2420–2428	219	38,2	2341–2350	2744–2752	255	43,0
2026–2034	2429–2437	220	38,4	2351–2359	2753–2761	256	43,1
2035–2043	2438–2446	221	38,5	2360–2368	2762–2770	257	43,2
2044–2052	2447–2455	222	38,7	2369–2377	2771–2780	258	43,4
2053–2061	2456–2464	223	38,8	2378–2386	2781–2789	259	43,5
2062–2070	2465–2473	224	39,0	2387–2395	2790–2798	260	43,6
2071–2079	2474–2482	225	39,1	2396–2404	2799–2807	261	43,7
2080–2088	2483–2491	226	39,3	2405–2413	2808–2816	262	43,8
2089–2097	2492–2500	227	39,4	2414–2422	2817–2825	263	43,9
2098–2106	2501–2509	228	39,6	2423–2431	2826–2834	264	44,0
2107–2115	2510–2518	229	39,7	2432–2440	2835–2843	265	44,1
2116–2124	2519–2527	230	39,8	2441–2449	2844–2852	266	44,2
2125–2133	2528–2536	231	40,0	2450–2458	2853–2861	267	44,3
2134–2142	2537–2545	232	40,1	2459–2467	2862–2870	268	44,4
2143–2151	2546–2554	233	40,3	2468–2476	2871–2879	269	44,5
2152–2160	2555–2563	234	40,4	2477–2485	2880–2888	270	44,6
2161–2169	2564–2572	235	40,5	2486–2494	2889–2897	271	44,7
2170–2178	2573–2581	236	40,7	2495–2503	2898–2906	272	44,8
2179–2187	2582–2590	237	40,8	2504–2512	2907–2915	273	44,9
2188–2196	2591–2599	238	40,9	2513–2521	2916–2924	274	45,0
2197–2205	2600–2608	239	41,1	2522–2530	2925–2933	275	45,1
2206–2214	2609–2617	240	41,2	2531–2539	2934–2942	276	45,2
2215–2223	2618–2626	241	41,3	2540–2548	2943–2951	277	45,2
2224–2232	2627–2635	242	41,5	2549–2557	2952–2960	278	45,3
2233–2241	2636–2644	243	41,6	2558–2566	2961–2969	279	45,4
2242–2250	2645–2653	244	41,7	2567–2575	2970–2978	280	45,5
2251–2259	2654–2662	245	41,8	2576–2584	2979–2987	281	45,6

Bilens totalmassa (kg)		Bilens CO ₂ - utsläpp (g/km)	Skattesats	Bilens totalmassa (kg)		Bilens CO ₂ - utsläpp (g/km)	Skattesats
drivkraft annan än diesellojja	drivkraft diesellojja			drivkraft annan än diesellojja	drivkraft diesellojja		
2585–2593	2988–2996	282	45,7	2910–2918	3313–3321	318	48,2
2594–2602	2997–3005	283	45,8	2919–2927	3322–3330	319	48,2
2603–2611	3006–3014	284	45,8	2928–2936	3331–3339	320	48,3
2612–2620	3015–3023	285	45,9	2937–2945	3340–3348	321	48,3
2621–2629	3024–3032	286	46,0	2946–2954	3349–3357	322	48,4
2630–2638	3033–3041	287	46,1	2955–2963	3358–3366	323	48,4
2639–2647	3042–3050	288	46,2	2964–2972	3367–3375	324	48,5
2648–2656	3051–3059	289	46,3	2973–2981	3376–3384	325	48,5
2657–2665	3060–3068	290	46,3	2982–2990	3385–3393	326	48,6
2666–2674	3069–3077	291	46,4	2991–2999	3394–3402	327	48,6
2675–2683	3078–3086	292	46,5	3000–3008	3403–3411	328	48,7
2684–2692	3087–3095	293	46,6	3009–3017	3412–3420	329	48,7
2693–2701	3096–3104	294	46,6	3018–3026	3421–3429	330	48,8
2702–2710	3105–3113	295	46,7	3027–3035	3430–3438	331	48,8
2711–2719	3114–3122	296	46,8	3036–3044	3439–3447	332	48,9
2720–2728	3123–3131	297	46,9	3045–3053	3448–3456	333	48,9
2729–2737	3132–3140	298	46,9	3054–3062	3457–3465	334	49,0
2738–2746	3141–3149	299	47,0	3063–3071	3466–3474	335	49,0
2747–2755	3150–3158	300	47,1	3072–3080	3475–3483	336	49,1
2756–2764	3159–3167	301	47,1	3081–3089	3484–3492	337	49,1
2765–2773	3168–3176	302	47,2	3090–3098	3493–3501	338	49,1
2774–2782	3177–3185	303	47,3	3099–3107	3502–3510	339	49,2
2783–2791	3186–3194	304	47,3	3108–3116	3511–3519	340	49,2
2792–2800	3195–3203	305	47,4	3117–3125	3520–3528	341	49,3
2801–2809	3204–3212	306	47,5	3126–3134	3529–3537	342	49,3
2810–2818	3213–3221	307	47,5	3135–3143	3538–3546	343	49,3
2819–2827	3222–3230	308	47,6	3144–3152	3547–3555	344	49,4
2828–2836	3231–3239	309	47,6	3153–3161	3556–3564	345	49,4
2837–2845	3240–3248	310	47,7	3162–3170	3565–3573	346	49,5
2846–2854	3249–3257	311	47,8	3171–3179	3574–3582	347	49,5
2855–2863	3258–3266	312	47,8	3180–3188	3583–3591	348	49,5
2864–2873	3267–3275	313	47,9	3189–3197	3592–3600	349	49,6
2874–2882	3276–3284	314	47,9	3198–3206	3601–3609	350	49,6
2883–2891	3285–3293	315	48,0	3207–3215	3610–3618	351	49,7
2892–2900	3294–3302	316	48,1	3216–3224	3619–3627	352	49,7
2901–2909	3303–3312	317	48,1	3225–3233	3628–3636	353	49,7

RP 57/11 rd

Bilens totalmassa (kg)		Bilens CO ₂ -utsläpp (g/km)	Skattesats	Bilens totalmassa (kg)		Bilens CO ₂ -utsläpp (g/km)	Skattesats
drivkraft annan än dieselolja	drivkraft dieselolja			drivkraft annan än dieselolja	drivkraft dieselolja		
3234–3242	3637–3645	354	49,8	3279–3287	3682–3690	359	49,9
3243–3251	3646–3654	355	49,8	3288 eller mer	3691 eller mer	360 eller mer	50,0
3252–3260	3655–3663	356	49,8				
3261–3269	3664–3672	357	49,9				
3270–3278	3673–3681	358	49,9				

SKATTETABELL 2

Bilens totalmassa (kg)	Avdrag från skattesatsen (procentenheter)
2501–2550	9,8
2551–2600	11,5
2601–2650	12,8
2651–2700	13,8
2701–2750	14,7
2751–2800	15,4
2801–2850	16,1
2851–2900	16,7
2901–2950	17,2
2951–3000	17,8
3001–3050	18,3
3051–3100	18,7
3101–3150	19,1
3151–3200	19,6
3201–3250	19,9
3251–3300	20,3
3301–3350	20,7
3351–3400	21,0
3401–3450	21,4
3451–3500	21,7

*Bilaga
Parallelltext*

Lag

om ändring av bilskattelagen

I enlighet med riksdagens beslut
ändras i bilskattelagen (1482/1994) 35 § 2 mom., 35 a § 4 mom., 39 § 2 mom. och bilagan, sådana de lyder, 35 § 2 mom., 39 § 2 mom. och bilagan i lag 5/2009 och 35 a § 4 mom. i lag 688/2008, och
fogas till 6 §, sådan den lyder i lag 5/2009, ett nytt 4 mom. som följer:

Gällande lydelse

6 §

35 §

I andra fall än sådana som avses i 2 § 2 mom. ska temporär införsel och tillfällig användning omedelbart anmälas till skattemyndigheten. I fråga om användning enligt 1 mom. 2 och 9 punkten i denna paragraf görs ingen anmälan. I ett fall som avses i 5 punkten ska anmälan göras bara vid utförseln av fordonet och då till tullmyndigheten på gränsövergångsstället, och i ett fall som avses i 7 punkten anmäls bara det första ibruktagandet av fordonet. Skattemyndigheten kan uppställa andra villkor och begränsningar för användning som avses i 1 mom. eller i enskilda fall av särskilda skäl ge ett registrerat ombud rätt även till annan tillfällig skattefri användning än sådan som avses i denna paragraf.

35 a §

Om den i 2 mom. avsedda deklarationen återtas eller beskattningen återkallas så som avses i 43 §, tas hos den skattskyldige utöver den avgift som föreskrivs i 43 § 2 mom. dessutom som bilskatt ut fem procent av den skatt som borde ha betalats för fordonet om

Föreslagen lydelse

6 §

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

35 §

I andra fall än sådana som avses i 2 § 2 mom. ska temporär införsel och tillfällig användning omedelbart anmälas till skattemyndigheten. I fråga om användning enligt 1 mom. 2, 8 och 9 punkten görs ingen anmälan. I de fall som avses i 5 punkten ska anmälan göras bara vid utförseln av fordonet och då till tullmyndigheten på gränsövergångsstället, och i de fall som avses i 7 punkten anmäls bara det första ibruktagandet av fordonet. Skattemyndigheten kan uppställa andra villkor och begränsningar för användning som avses i 1 mom. eller i enskilda fall av särskilda skäl ge ett registrerat ombud rätt även till annan tillfällig skattefri användning än sådan som avses i denna paragraf.

35 a §

Om den i 2 mom. avsedda deklarationen återtas eller beskattningen återkallas så som avses i 43 § eller om beskattningen inte kan verkställas beroende på den skattskyldige, ska den skattskyldige utöver den avgift som föreskrivs i 43 § 2 mom. dessutom som bil-

beskattningen hade slutförts. Bilskatt som betalats med anledning av återkallande eller återtagande beaktas inte om fordonet anmäls för beskattning efter återkallandet eller återtagandet.

skatt betala fem procent av den skatt som borde ha betalats för fordonet om beskattningen hade slutförts. Bilskatt som betalats på grund av återkallande eller återtagande beaktas inte om fordonet anmäls för beskattning efter återkallandet eller återtagandet. *Går det inte att bestämma bilskatten ska en felavgift enligt 59 a § tas ut av den skattskyldige i stället för bilskatt.*

39 §

Om ett ombud inte längre kan anses uppfylla de villkor som gäller enligt 1 mom. kan Tullstyrelsen återkalla registreringen.

39 §

Om ett ombud inte längre kan anses uppfylla de villkor som gäller enligt 1 mom. kan Tullstyrelsen återkalla registreringen. *Den får återkalla en registrering tillfälligt, för högst 30 dagar, utan att höra det registrerade ombudet, om denne underlåtit att betala skatt eller att deklarerat.*

Denna lag träder i kraft den 20 .

Lagen tillämpas på fordon för vilka den första dagen för bestämmande av skatten infaller efter det att lagen trätt i kraft.

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

Åtgärder som krävs för verkställigheten av denna lag får vidtas innan lagen träder i kraft.

Bilaga

Gällande lydelse

SKATTETABELL 1

Fordonets totalmassa (kg)		Fordonets CO ₂ - utsläpp (g/km)	Skatte- sats	Fordonets totalmassa (kg)		Fordonets CO ₂ - utsläpp (g/km)	Skatte- sats
drivkraft an- nan än dieselolja	drivkraft dieselolja			drivkraft an- nan än dieselolja	drivkraft dieselolja		
högst 591	högst 994	högst 60	12,2	863-871	1266-1274	91	16,0
592-600	995-1003	61	12,3	872-880	1275-1283	92	16,1
601-609	1004-1012	62	12,4	881-889	1284-1292	93	16,2
610-618	1013-1021	63	12,6	890-898	1293-1301	94	16,3
619-627	1022-1030	64	12,7	899-907	1302-1310	95	16,5
628-636	1031-1039	65	12,8	908-916	1311-1319	96	16,6
637-645	1040-1048	66	12,9	917-925	1320-1328	97	16,7
646-654	1049-1057	67	13,1	926-934	1329-1337	98	16,8
655-663	1058-1066	68	13,2	935-943	1338-1346	99	17,0
664-672	1067-1075	69	13,3	944-952	1347-1355	100	17,1
673-681	1076-1084	70	13,4	953-961	1356-1364	101	17,2
682-690	1085-1093	71	13,5	962-970	1365-1373	102	17,3
691-699	1094-1102	72	13,7	971-979	1374-1382	103	17,4
700-708	1103-1111	73	13,8	980-988	1383-1391	104	17,6
709-717	1112-1120	74	13,9	989-997	1392-1400	105	17,7
718-726	1121-1129	75	14,0	998-1006	1401-1409	106	17,8
727-735	1130-1138	76	14,2	1007-1015	1410-1418	107	17,9
736-744	1139-1147	77	14,3	1016-1024	1419-1427	108	18,1
745-753	1148-1156	78	14,4	1025-1033	1428-1436	109	18,2
754-762	1157-1165	79	14,5	1034-1042	1437-1445	110	18,3
763-772	1166-1174	80	14,6	1043-1051	1446-1454	111	18,4
773-781	1175-1183	81	14,8	1052-1060	1455-1463	112	18,5
782-790	1184-1192	82	14,9	1061-1069	1464-1472	113	18,7
791-799	1193-1202	83	15,0	1070-1078	1473-1481	114	18,8
800-808	1203-1211	84	15,1	1079-1087	1482-1490	115	18,9
809-817	1212-1220	85	15,3	1088-1096	1491-1499	116	19,0
818-826	1221-1229	86	15,4	1097-1105	1500-1508	117	19,2
827-835	1230-1238	87	15,5	1106-1114	1509-1517	118	19,3
836-844	1239-1247	88	15,6	1115-1123	1518-1526	119	19,4
845-853	1248-1256	89	15,7	1124-1132	1527-1535	120	19,5
854-862	1257-1265	90	15,9	1133-1141	1536-1544	121	19,6

Fordonets totalmassa (kg)		Fordonets CO ₂ - utsläpp (g/km)	Skatte- sats	Fordonets totalmassa (kg)		Fordonets CO ₂ - utsläpp (g/km)	Skatte- sats
drivkraft an- nan än dieselolja	drivkraft dieselolja			drivkraft an- nan än dieselolja	drivkraft dieselolja		
1142-1150	1545-1553	122	19,8	1467-1475	1870-1878	158	24,2
1151-1159	1554-1562	123	19,9	1476-1484	1879-1887	159	24,3
1160-1168	1563-1571	124	20,0	1485-1493	1888-1896	160	24,4
1169-1177	1572-1580	125	20,1	1494-1502	1897-1905	161	24,5
1178-1186	1581-1589	126	20,3	1503-1511	1906-1914	162	24,6
1187-1195	1590-1598	127	20,4	1512-1520	1915-1923	163	24,8
1196-1204	1599-1607	128	20,5	1521-1529	1924-1932	164	24,9
1205-1213	1608-1616	129	20,6	1530-1538	1933-1941	165	25,0
1214-1222	1617-1625	130	20,7	1539-1547	1942-1950	166	25,1
1223-1231	1626-1634	131	20,9	1548-1556	1951-1959	167	25,3
1232-1240	1635-1643	132	21,0	1557-1565	1960-1968	168	25,4
1241-1249	1644-1652	133	21,1	1566-1574	1969-1977	169	25,5
1250-1258	1653-1661	134	21,2	1575-1583	1978-1986	170	25,6
1259-1267	1662-1670	135	21,4	1584-1592	1987-1995	171	25,7
1268-1276	1671-1679	136	21,5	1593-1601	1996-2004	172	25,9
1277-1285	1680-1688	137	21,6	1602-1610	2005-2013	173	26,0
1286-1295	1689-1697	138	21,7	1611-1619	2014-2022	174	26,1
1296-1304	1698-1706	139	21,8	1620-1628	2023-2031	175	26,2
1305-1313	1707-1715	140	22,0	1629-1637	2032-2040	176	26,4
1314-1322	1716-1725	141	22,1	1638-1646	2041-2049	177	26,5
1323-1331	1726-1734	142	22,2	1647-1655	2050-2058	178	26,6
1332-1340	1735-1743	143	22,3	1656-1664	2059-2067	179	26,7
1341-1349	1744-1752	144	22,4	1665-1673	2068-2076	180	26,8
1350-1358	1753-1761	145	22,6	1674-1682	2077-2085	181	27,0
1359-1367	1762-1770	146	22,7	1683-1691	2086-2094	182	27,1
1368-1376	1771-1779	147	22,8	1692-1700	2095-2103	183	27,2
1377-1385	1780-1788	148	22,9	1701-1709	2104-2112	184	27,3
1386-1394	1789-1797	149	23,1	1710-1718	2113-2121	185	27,5
1395-1403	1798-1806	150	23,2	1719-1727	2122-2130	186	27,6
1404-1412	1807-1815	151	23,3	1728-1736	2131-2139	187	27,7
1413-1421	1816-1824	152	23,4	1737-1745	2140-2148	188	27,8
1422-1430	1825-1833	153	23,5	1746-1754	2149-2157	189	27,9
1431-1439	1834-1842	154	23,7	1755-1763	2158-2166	190	28,1
1440-1448	1843-1851	155	23,8	1764-1772	2167-2175	191	28,2
1449-1457	1852-1860	156	23,9	1773-1781	2176-2184	192	28,3
1458-1466	1861-1869	157	24,0	1782-1790	2185-2193	193	28,4

Gällande lydelse

Fordonets totalmassa (kg)		Fordonets CO ₂ - utsläpp (g/km)	Skatte- sats	Fordonets totalmassa (kg)		Fordonets CO ₂ - utsläpp (g/km)	Skatte- sats
drivkraft an- nan än diesellojja	drivkraft diesellojja			drivkraft an- nan än diesellojja	drivkraft diesellojja		
1791-1799	2194-2202	194	28,5	2116-2124	2519-2527	230	32,9
1800-1808	2203-2211	195	28,7	2125-2133	2528-2536	231	33,1
1809-1818	2212-2220	196	28,8	2134-2142	2537-2545	232	33,2
1819-1827	2221-2229	197	28,9	2143-2151	2546-2554	233	33,3
1828-1836	2230-2238	198	29,0	2152-2160	2555-2563	234	33,4
1837-1845	2239-2247	199	29,2	2161-2169	2564-2572	235	33,6
1846-1854	2248-2257	200	29,3	2170-2178	2573-2581	236	33,7
1855-1863	2258-2266	201	29,4	2179-2187	2582-2590	237	33,8
1864-1872	2267-2275	202	29,5	2188-2196	2591-2599	238	33,9
1873-1881	2276-2284	203	29,6	2197-2205	2600-2608	239	34,0
1882-1890	2285-2293	204	29,8	2206-2214	2609-2617	240	34,2
1891-1899	2294-2302	205	29,9	2215-2223	2618-2626	241	34,3
1900-1908	2303-2311	206	30,0	2224-2232	2627-2635	242	34,4
1909-1917	2312-2320	207	30,1	2233-2241	2636-2644	243	34,5
1918-1926	2321-2329	208	30,3	2242-2250	2645-2653	244	34,6
1927-1935	2330-2338	209	30,4	2251-2259	2654-2662	245	34,8
1936-1944	2339-2347	210	30,5	2260-2268	2663-2671	246	34,9
1945-1953	2348-2356	211	30,6	2269-2277	2672-2680	247	35,0
1954-1962	2357-2365	212	30,7	2278-2286	2681-2689	248	35,1
1963-1971	2366-2374	213	30,9	2287-2295	2690-2698	249	35,3
1972-1980	2375-2383	214	31,0	2296-2304	2699-2707	250	35,4
1981-1989	2384-2392	215	31,1	2305-2313	2708-2716	251	35,5
1990-1998	2393-2401	216	31,2	2314-2322	2717-2725	252	35,6
1999-2007	2402-2410	217	31,4	2323-2331	2726-2734	253	35,7
2008-2016	2411-2419	218	31,5	2332-2340	2735-2743	254	35,9
2017-2025	2420-2428	219	31,6	2341-2350	2744-2752	255	36,0
2026-2034	2429-2437	220	31,7	2351-2359	2753-2761	256	36,1
2035-2043	2438-2446	221	31,8	2360-2368	2762-2770	257	36,2
2044-2052	2447-2455	222	32,0	2369-2377	2771-2780	258	36,4
2053-2061	2456-2464	223	32,1	2378-2386	2781-2789	259	36,5
2062-2070	2465-2473	224	32,2	2387-2395	2790-2798	260	36,6
2071-2079	2474-2482	225	32,3	2396-2404	2799-2807	261	36,7
2080-2088	2483-2491	226	32,5	2405-2413	2808-2816	262	36,8
2089-2097	2492-2500	227	32,6	2414-2422	2817-2825	263	37,0
2098-2106	2501-2509	228	32,7	2423-2431	2826-2834	264	37,1
2107-2115	2510-2518	229	32,8	2432-2440	2835-2843	265	37,2

Fordonets totalmassa (kg)		Fordonets CO ₂ - utsläpp (g/km)	Skatte- sats	Fordonets totalmassa (kg)		Fordonets CO ₂ - utsläpp (g/km)	Skatte- sats
drivkraft an- nan än diesellojja	drivkraft diesellojja			drivkraft an- nan än diesellojja	drivkraft diesellojja		
2441-2449	2844-2852	266	37,3	2765-2773	3168-3176	302	41,7
2450-2458	2853-2861	267	37,5	2774-2782	3177-3185	303	41,8
2459-2467	2862-2870	268	37,6	2783-2791	3186-3194	304	42,0
2468-2476	2871-2879	269	37,7	2792-2800	3195-3203	305	42,1
2477-2485	2880-2888	270	37,8	2801-2809	3204-3212	306	42,2
2486-2494	2889-2897	271	37,9	2810-2818	3213-3221	307	42,3
2495-2503	2898-2906	272	38,1	2819-2827	3222-3230	308	42,5
2504-2512	2907-2915	273	38,2	2828-2836	3231-3239	309	42,6
2513-2521	2916-2924	274	38,3	2837-2845	3240-3248	310	42,7
2522-2530	2925-2933	275	38,4	2846-2854	3249-3257	311	42,8
2531-2539	2934-2942	276	38,6	2855-2863	3258-3266	312	42,9
2540-2548	2943-2951	277	38,7	2864-2873	3267-3275	313	43,1
2549-2557	2952-2960	278	38,8	2874-2882	3276-3284	314	43,2
2558-2566	2961-2969	279	38,9	2883-2891	3285-3293	315	43,3
2567-2575	2970-2978	280	39,0	2892-2900	3294-3302	316	43,4
2576-2584	2979-2987	281	39,2	2901-2909	3303-3312	317	43,6
2585-2593	2988-2996	282	39,3	2910-2918	3313-3321	318	43,7
2594-2602	2997-3005	283	39,4	2919-2927	3322-3330	319	43,8
2603-2611	3006-3014	284	39,5	2928-2936	3331-3339	320	43,9
2612-2620	3015-3023	285	39,7	2937-2945	3340-3348	321	44,0
2621-2629	3024-3032	286	39,8	2946-2954	3349-3357	322	44,2
2630-2638	3033-3041	287	39,9	2955-2963	3358-3366	323	44,3
2639-2647	3042-3050	288	40,0	2964-2972	3367-3375	324	44,4
2648-2656	3051-3059	289	40,1	2973-2981	3376-3384	325	44,5
2657-2665	3060-3068	290	40,3	2982-2990	3385-3393	326	44,7
2666-2674	3069-3077	291	40,4	2991-2999	3394-3402	327	44,8
2675-2683	3078-3086	292	40,5	3000-3008	3403-3411	328	44,9
2684-2692	3087-3095	293	40,6	3009-3017	3412-3420	329	45,0
2693-2701	3096-3104	294	40,7	3018-3026	3421-3429	330	45,1
2702-2710	3105-3113	295	40,9	3027-3035	3430-3438	331	45,3
2711-2719	3114-3122	296	41,0	3036-3044	3439-3447	332	45,4
2720-2728	3123-3131	297	41,1	3045-3053	3448-3456	333	45,5
2729-2737	3132-3140	298	41,2	3054-3062	3457-3465	334	45,6
2738-2746	3141-3149	299	41,4	3063-3071	3466-3474	335	45,8
2747-2755	3150-3158	300	41,5	3072-3080	3475-3483	336	45,9
2756-2764	3159-3167	301	41,6	3081-3089	3484-3492	337	46,0

Gällande lydelse

Fordonets totalmassa (kg)		Fordonets CO ₂ - utsläpp (g/km)	Skatte- sats	Fordonets totalmassa (kg)		Fordonets CO ₂ - utsläpp (g/km)	Skatte- sats
drivkraft an- nan än dieselolja	drivkraft dieselolja			drivkraft an- nan än dieselolja	drivkraft dieselolja		
3090-3098	3493-3501	338	46,1	3207-3215	3610-3618	351	47,7
3099-3107	3502-3510	339	46,2	3216-3224	3619-3627	352	47,8
3108-3116	3511-3519	340	46,4	3225-3233	3628-3636	353	47,9
3117-3125	3520-3528	341	46,5	3234-3242	3637-3645	354	48,1
3126-3134	3529-3537	342	46,6	3243-3251	3646-3654	355	48,2
3135-3143	3538-3546	343	46,7	3252-3260	3655-3663	356	48,3
3144-3152	3547-3555	344	46,8	3261-3269	3664-3672	357	48,4
3153-3161	3556-3564	345	47,0	3270-3278	3673-3681	358	48,6
3162-3170	3565-3573	346	47,1	3279-3287	3682-3690	359	48,7
3171-3179	3574-3582	347	47,2	3288 eller mera	3691 eller mera	360 eller mera	48,8
3180-3188	3583-3591	348	47,3				
3189-3197	3592-3600	349	47,5				
3198-3206	3601-3609	350	47,6				

SKATTETABELL 2

Fordonets totalmassa (kg)	Avdrag från skattesatsen (procentenheter)
2501—2550	6,8
2551—2600	8,5
2601—2650	9,8
2651—2700	10,8
2701—2750	11,7
2751—2800	12,4
2801—2850	13,1
2851—2900	13,7
2901—2950	14,2
2951—3000	14,8
3001—3050	15,3
3051—3100	15,7
3101—3150	16,1
3151—3200	16,6
3201—3250	16,9
3251—3300	17,3
3301—3350	17,7
3351—3400	18,0
3401—3450	18,4
3451—3500	18,7

Gällande lydelse

SKATTETABELL 1

Bilens totalmassa (kg)		Bilens CO ₂ - utsläpp (g/km)	Skattesats	Bilens totalmassa (kg)		Bilens CO ₂ - utsläpp (g/km)	Skattesats
drivkraft annan än diesellojja	drivkraft diesellojja			drivkraft annan än diesellojja	drivkraft diesellojja		
<i>högst 51</i>	<i>högst 354</i>	0	5,0	331–339	634–642	32	7,6
52–60	355–363	1	5,1	340–348	643–651	33	7,7
61–69	364–372	2	5,2	349–357	652–660	34	7,8
70–78	373–381	3	5,2	358–366	661–669	35	7,9
79–87	382–390	4	5,3	367–375	670–678	36	8,0
88–96	391–399	5	5,4	376–384	679–687	37	8,1
97–105	400–408	6	5,4	385–393	688–696	38	8,2
106–114	409–417	7	5,5	394–402	697–705	39	8,3
115–123	418–426	8	5,6	403–411	706–714	40	8,4
124–132	427–435	9	5,6	412–420	715–723	41	8,5
133–141	436–444	10	5,7	421–429	724–732	42	8,6
142–150	445–453	11	5,8	430–438	733–741	43	8,7
151–159	454–462	12	5,9	439–447	742–750	44	8,8
160–168	463–471	13	5,9	448–456	751–759	45	8,9
169–177	472–480	14	6,0	457–465	760–768	46	9,0
178–186	481–489	15	6,1	466–474	769–777	47	9,1
187–195	490–498	16	6,2	475–483	778–786	48	9,2
196–204	499–507	17	6,3	484–492	787–795	49	9,3
205–213	508–516	18	6,3	493–501	796–804	50	9,4
214–222	517–525	19	6,4	502–510	805–813	51	9,6
223–231	526–534	20	6,5	511–519	814–822	52	9,7
232–240	535–543	21	6,6	520–528	823–831	53	9,8
241–249	544–552	22	6,7	529–537	832–840	54	9,9
250–258	553–561	23	6,8	538–546	841–849	55	10,0
259–267	562–570	24	6,8	547–555	850–858	56	10,2
268–276	571–579	25	6,9	556–564	859–867	57	10,3
277–285	580–588	26	7,0	565–573	868–876	58	10,4
286–294	589–597	27	7,1	574–582	877–885	59	10,5
295–303	598–606	28	7,2	583–591	886–994	60	10,6
304–312	607–615	29	7,3	592–600	995–1003	61	10,8
313–321	616–624	30	7,4	601–609	1004–1012	62	10,9
322–330	625–633	31	7,5	610–618	1013–1021	63	11,0

Föreslagen lydelse

Bilens totalmassa (kg)		Bilens CO ₂ - utsläpp (g/km)	Skattesats	Bilens totalmassa (kg)		Bilens CO ₂ - utsläpp (g/km)	Skattesats
drivkraft annan än dieselolja	drivkraft dieselolja			drivkraft annan än dieselolja	drivkraft dieselolja		
619–627	1022–1030	64	11,2	944–952	1347–1355	100	16,5
628–636	1031–1039	65	11,3	953–961	1356–1364	101	16,7
637–645	1040–1048	66	11,4	962–970	1365–1373	102	16,9
646–654	1049–1057	67	11,5	971–979	1374–1382	103	17,0
655–663	1058–1066	68	11,7	980–988	1383–1391	104	17,2
664–672	1067–1075	69	11,8	989–997	1392–1400	105	17,4
673–681	1076–1084	70	12,0	998–1006	1401–1409	106	17,6
682–690	1085–1093	71	12,1	1007–1015	1410–1418	107	17,7
691–699	1094–1102	72	12,2	1016–1024	1419–1427	108	17,9
700–708	1103–1111	73	12,4	1025–1033	1428–1436	109	18,1
709–717	1112–1120	74	12,5	1034–1042	1437–1445	110	18,3
718–726	1121–1129	75	12,6	1043–1051	1446–1454	111	18,4
727–735	1130–1138	76	12,8	1052–1060	1455–1463	112	18,6
736–744	1139–1147	77	12,9	1061–1069	1464–1472	113	18,8
745–753	1148–1156	78	13,1	1070–1078	1473–1481	114	19,0
754–762	1157–1165	79	13,2	1079–1087	1482–1490	115	19,1
763–772	1166–1174	80	13,4	1088–1096	1491–1499	116	19,3
773–781	1175–1183	81	13,5	1097–1105	1500–1508	117	19,5
782–790	1184–1192	82	13,7	1106–1114	1509–1517	118	19,7
791–799	1193–1202	83	13,8	1115–1123	1518–1526	119	19,9
800–808	1203–1211	84	14,0	1124–1132	1527–1535	120	20,1
809–817	1212–1220	85	14,1	1133–1141	1536–1544	121	20,2
818–826	1221–1229	86	14,3	1142–1150	1545–1553	122	20,4
827–835	1230–1238	87	14,4	1151–1159	1554–1562	123	20,6
836–844	1239–1247	88	14,6	1160–1168	1563–1571	124	20,8
845–853	1248–1256	89	14,7	1169–1177	1572–1580	125	21,0
854–862	1257–1265	90	14,9	1178–1186	1581–1589	126	21,2
863–871	1266–1274	91	15,1	1187–1195	1590–1598	127	21,4
872–880	1275–1283	92	15,2	1196–1204	1599–1607	128	21,5
881–889	1284–1292	93	15,4	1205–1213	1608–1616	129	21,7
890–898	1293–1301	94	15,5	1214–1222	1617–1625	130	21,9
899–907	1302–1310	95	15,7	1223–1231	1626–1634	131	22,1
908–916	1311–1319	96	15,9	1232–1240	1635–1643	132	22,3
917–925	1320–1328	97	16,0	1241–1249	1644–1652	133	22,5
926–934	1329–1337	98	16,2	1250–1258	1653–1661	134	22,7
935–943	1338–1346	99	16,4	1259–1267	1662–1670	135	22,9

RP 57/11 rd

Föreslagen lydelse

Bilens totalmassa (kg)		Bilens CO ₂ - utsläpp (g/km)	Skattesats	Bilens totalmassa (kg)		Bilens CO ₂ - utsläpp (g/km)	Skattesats
drivkraft annan än diesellojja	drivkraft diesellojja			drivkraft annan än diesellojja	drivkraft diesellojja		
1268–1276	1671–1679	136	23,1	1593–1601	1996–2004	172	30,0
1277–1285	1680–1688	137	23,3	1602–1610	2005–2013	173	30,2
1286–1295	1689–1697	138	23,5	1611–1619	2014–2022	174	30,4
1296–1304	1698–1706	139	23,7	1620–1628	2023–2031	175	30,6
1305–1313	1707–1715	140	23,8	1629–1637	2032–2040	176	30,8
1314–1322	1716–1725	141	24,0	1638–1646	2041–2049	177	31,0
1323–1331	1726–1734	142	24,2	1647–1655	2050–2058	178	31,2
1332–1340	1735–1743	143	24,4	1656–1664	2059–2067	179	31,4
1341–1349	1744–1752	144	24,6	1665–1673	2068–2076	180	31,6
1350–1358	1753–1761	145	24,8	1674–1682	2077–2085	181	31,7
1359–1367	1762–1770	146	25,0	1683–1691	2086–2094	182	31,9
1368–1376	1771–1779	147	25,2	1692–1700	2095–2103	183	32,1
1377–1385	1780–1788	148	25,4	1701–1709	2104–2112	184	32,3
1386–1394	1789–1797	149	25,6	1710–1718	2113–2121	185	32,5
1395–1403	1798–1806	150	25,8	1719–1727	2122–2130	186	32,7
1404–1412	1807–1815	151	26,0	1728–1736	2131–2139	187	32,8
1413–1421	1816–1824	152	26,2	1737–1745	2140–2148	188	33,0
1422–1430	1825–1833	153	26,4	1746–1754	2149–2157	189	33,2
1431–1439	1834–1842	154	26,6	1755–1763	2158–2166	190	33,4
1440–1448	1843–1851	155	26,8	1764–1772	2167–2175	191	33,6
1449–1457	1852–1860	156	27,0	1773–1781	2176–2184	192	33,7
1458–1466	1861–1869	157	27,1	1782–1790	2185–2193	193	33,9
1467–1475	1870–1878	158	27,3	1791–1799	2194–2202	194	34,1
1476–1484	1879–1887	159	27,5	1800–1808	2203–2211	195	34,3
1485–1493	1888–1896	160	27,7	1809–1818	2212–2220	196	34,4
1494–1502	1897–1905	161	27,9	1819–1827	2221–2229	197	34,6
1503–1511	1906–1914	162	28,1	1828–1836	2230–2238	198	34,8
1512–1520	1915–1923	163	28,3	1837–1845	2239–2247	199	35,0
1521–1529	1924–1932	164	28,5	1846–1854	2248–2257	200	35,1
1530–1538	1933–1941	165	28,7	1855–1863	2258–2266	201	35,3
1539–1547	1942–1950	166	28,9	1864–1872	2267–2275	202	35,5
1548–1556	1951–1959	167	29,1	1873–1881	2276–2284	203	35,7
1557–1565	1960–1968	168	29,3	1882–1890	2285–2293	204	35,8
1566–1574	1969–1977	169	29,5	1891–1899	2294–2302	205	36,0
1575–1583	1978–1986	170	29,7	1900–1908	2303–2311	206	36,2
1584–1592	1987–1995	171	29,9	1909–1917	2312–2320	207	36,3

Föreslagen lydelse

Bilens totalmassa (kg)		Bilens CO ₂ - utsläpp (g/km)	Skattesats	Bilens totalmassa (kg)		Bilens CO ₂ - utsläpp (g/km)	Skattesats
drivkraft annan än diesellojja	drivkraft diesellojja			drivkraft annan än diesellojja	drivkraft diesellojja		
1918–1926	2321–2329	208	36,5	2242–2250	2645–2653	244	41,7
1927–1935	2330–2338	209	36,6	2251–2259	2654–2662	245	41,8
1936–1944	2339–2347	210	36,8	2260–2268	2663–2671	246	42,0
1945–1953	2348–2356	211	37,0	2269–2277	2672–2680	247	42,1
1954–1962	2357–2365	212	37,1	2278–2286	2681–2689	248	42,2
1963–1971	2366–2374	213	37,3	2287–2295	2690–2698	249	42,3
1972–1980	2375–2383	214	37,5	2296–2304	2699–2707	250	42,4
1981–1989	2384–2392	215	37,6	2305–2313	2708–2716	251	42,6
1990–1998	2393–2401	216	37,8	2314–2322	2717–2725	252	42,7
1999–2007	2402–2410	217	37,9	2323–2331	2726–2734	253	42,8
2008–2016	2411–2419	218	38,1	2332–2340	2735–2743	254	42,9
2017–2025	2420–2428	219	38,2	2341–2350	2744–2752	255	43,0
2026–2034	2429–2437	220	38,4	2351–2359	2753–2761	256	43,1
2035–2043	2438–2446	221	38,5	2360–2368	2762–2770	257	43,2
2044–2052	2447–2455	222	38,7	2369–2377	2771–2780	258	43,4
2053–2061	2456–2464	223	38,8	2378–2386	2781–2789	259	43,5
2062–2070	2465–2473	224	39,0	2387–2395	2790–2798	260	43,6
2071–2079	2474–2482	225	39,1	2396–2404	2799–2807	261	43,7
2080–2088	2483–2491	226	39,3	2405–2413	2808–2816	262	43,8
2089–2097	2492–2500	227	39,4	2414–2422	2817–2825	263	43,9
2098–2106	2501–2509	228	39,6	2423–2431	2826–2834	264	44,0
2107–2115	2510–2518	229	39,7	2432–2440	2835–2843	265	44,1
2116–2124	2519–2527	230	39,8	2441–2449	2844–2852	266	44,2
2125–2133	2528–2536	231	40,0	2450–2458	2853–2861	267	44,3
2134–2142	2537–2545	232	40,1	2459–2467	2862–2870	268	44,4
2143–2151	2546–2554	233	40,3	2468–2476	2871–2879	269	44,5
2152–2160	2555–2563	234	40,4	2477–2485	2880–2888	270	44,6
2161–2169	2564–2572	235	40,5	2486–2494	2889–2897	271	44,7
2170–2178	2573–2581	236	40,7	2495–2503	2898–2906	272	44,8
2179–2187	2582–2590	237	40,8	2504–2512	2907–2915	273	44,9
2188–2196	2591–2599	238	40,9	2513–2521	2916–2924	274	45,0
2197–2205	2600–2608	239	41,1	2522–2530	2925–2933	275	45,1
2206–2214	2609–2617	240	41,2	2531–2539	2934–2942	276	45,2
2215–2223	2618–2626	241	41,3	2540–2548	2943–2951	277	45,2
2224–2232	2627–2635	242	41,5	2549–2557	2952–2960	278	45,3
2233–2241	2636–2644	243	41,6	2558–2566	2961–2969	279	45,4

RP 57/11 rd

Föreslagen lydelse

Bilens totalmassa (kg)		Bilens CO ₂ - utsläpp (g/km)	Skattesats	Bilens totalmassa (kg)		Bilens CO ₂ - utsläpp (g/km)	Skattesats
drivkraft annan än diesellojja	drivkraft diesellojja			drivkraft annan än diesellojja	drivkraft diesellojja		
2567–2575	2970–2978	280	45,5	2892–2900	3294–3302	316	48,1
2576–2584	2979–2987	281	45,6	2901–2909	3303–3312	317	48,1
2585–2593	2988–2996	282	45,7	2910–2918	3313–3321	318	48,2
2594–2602	2997–3005	283	45,8	2919–2927	3322–3330	319	48,2
2603–2611	3006–3014	284	45,8	2928–2936	3331–3339	320	48,3
2612–2620	3015–3023	285	45,9	2937–2945	3340–3348	321	48,3
2621–2629	3024–3032	286	46,0	2946–2954	3349–3357	322	48,4
2630–2638	3033–3041	287	46,1	2955–2963	3358–3366	323	48,4
2639–2647	3042–3050	288	46,2	2964–2972	3367–3375	324	48,5
2648–2656	3051–3059	289	46,3	2973–2981	3376–3384	325	48,5
2657–2665	3060–3068	290	46,3	2982–2990	3385–3393	326	48,6
2666–2674	3069–3077	291	46,4	2991–2999	3394–3402	327	48,6
2675–2683	3078–3086	292	46,5	3000–3008	3403–3411	328	48,7
2684–2692	3087–3095	293	46,6	3009–3017	3412–3420	329	48,7
2693–2701	3096–3104	294	46,6	3018–3026	3421–3429	330	48,8
2702–2710	3105–3113	295	46,7	3027–3035	3430–3438	331	48,8
2711–2719	3114–3122	296	46,8	3036–3044	3439–3447	332	48,9
2720–2728	3123–3131	297	46,9	3045–3053	3448–3456	333	48,9
2729–2737	3132–3140	298	46,9	3054–3062	3457–3465	334	49,0
2738–2746	3141–3149	299	47,0	3063–3071	3466–3474	335	49,0
2747–2755	3150–3158	300	47,1	3072–3080	3475–3483	336	49,1
2756–2764	3159–3167	301	47,1	3081–3089	3484–3492	337	49,1
2765–2773	3168–3176	302	47,2	3090–3098	3493–3501	338	49,1
2774–2782	3177–3185	303	47,3	3099–3107	3502–3510	339	49,2
2783–2791	3186–3194	304	47,3	3108–3116	3511–3519	340	49,2
2792–2800	3195–3203	305	47,4	3117–3125	3520–3528	341	49,3
2801–2809	3204–3212	306	47,5	3126–3134	3529–3537	342	49,3
2810–2818	3213–3221	307	47,5	3135–3143	3538–3546	343	49,3
2819–2827	3222–3230	308	47,6	3144–3152	3547–3555	344	49,4
2828–2836	3231–3239	309	47,6	3153–3161	3556–3564	345	49,4
2837–2845	3240–3248	310	47,7	3162–3170	3565–3573	346	49,5
2846–2854	3249–3257	311	47,8	3171–3179	3574–3582	347	49,5
2855–2863	3258–3266	312	47,8	3180–3188	3583–3591	348	49,5
2864–2873	3267–3275	313	47,9	3189–3197	3592–3600	349	49,6
2874–2882	3276–3284	314	47,9	3198–3206	3601–3609	350	49,6
2883–2891	3285–3293	315	48,0	3207–3215	3610–3618	351	49,7

Föreslagen lydelse

Bilens totalmassa (kg)		Bilens CO ₂ - utsläpp (g/km)	Skattesats	Bilens totalmassa (kg)		Bilens CO ₂ - utsläpp (g/km)	Skattesats
drivkraft annan än diesellojja	drivkraft diesellojja			drivkraft annan än diesellojja	drivkraft diesellojja		
3216–3224	3619–3627	352	49,7	3270–3278	3673–3681	358	49,9
3225–3233	3628–3636	353	49,7	3279–3287	3682–3690	359	49,9
3234–3242	3637–3645	354	49,8	3288 eller mer	3691 eller mer	360 eller mer	50,0
3243–3251	3646–3654	355	49,8				
3252–3260	3655–3663	356	49,8				
3261–3269	3664–3672	357	49,9				

SKATTETABELL 2

Bilens totalmassa (kg)	Avdrag från skattesatsen (procentenheter)
2501–2550	9,8
2551–2600	11,5
2601–2650	12,8
2651–2700	13,8
2701–2750	14,7
2751–2800	15,4
2801–2850	16,1
2851–2900	16,7
2901–2950	17,2
2951–3000	17,8
3001–3050	18,3
3051–3100	18,7
3101–3150	19,1
3151–3200	19,6
3201–3250	19,9
3251–3300	20,3
3301–3350	20,7
3351–3400	21,0
3401–3450	21,4
3451–3500	21,7