

Regeringens proposition till riksdagen med förslag till lagar om ändring av bilskattelagen och ändring av 10 § i och bilagan till fordonsskattelagen

PROPOSITIONENS HUVUDSAKLIGA INNEHÅLL

I propositionen föreslås det att bilskattelagen och fordonsskattelagen ändras. I Europeiska unionens lagstiftning bestäms om ett nytt sätt att mäta personbilar och lätta nyttofordons förbrukning och utsläpp genom vilket fordons bränsleförbrukning och koldioxidutsläpp kan bedömas mera exakt än tidigare. Eftersom ibruktagandet av mätsättet i någon mån bedöms öka de utsläppsvärden som uppmäts för fordon, kan ändringen höja den genomsnittliga bil- och fordonsskattningsnivån i Finland. Genom de föreslagna ändringarna anpassas de bil- och fordonsskattenivåer som uppmäts enligt det nya sättet att mäta till koldioxidutsläppsvärdena enligt det nya sättet att mäta så att skattenivåerna i genomsnitt kvarstår oförändrade.

Det föreslås att bilskattelagen ändras så att till bilagan fogas en ny skattetabell som ska tillämpas på nya personbilar och paketbilar som beskattas efter lagens ikraftträdande, vilkas specifika koldioxidutsläpp angivits på basis av det nya sättet att mäta. Samtidigt anpassas den tidigare fastställda sänkningen av bilskatten för utsläppssnåla bilar som ska tillämpas från ingången av 2019 till det nya sättet att mäta. I bilagan till bilskattelagen kvarstår också den nuvarande skattetabellen, som tillämpas på övriga person- och paketbilar som beskattas. Dessutom föreslås att det avdrag enligt bärförmåga som på basis av bilskattelagen beviljas paketbilar ska anpassas enligt det nya sättet att mäta paketbilars förbrukning och utsläpp. I detta syfte fogas en ny skattetabell som anger avdraget till bilskattelagens bilaga.

Det föreslås att fordonsskattelagen ändras så att till bilagan fogas en ny skattetabell som ska tillämpas på de person- och paketbilar vilkas specifika koldioxidutsläpp angivits enligt det nya sättet att mäta. I bilagan till bilskattelagen kvarstår också den nuvarande skattetabellen, som tillämpas på övriga bilar.

Lagen om ändring av bilskattelagen avses träda i kraft den 1 september 2018. Lagen tillämpas på fordon för vilka den första dagen för bestämmande av skatten infaller den dag lagen träder i kraft eller därefter. På fordon för vilka den första dagen för bestämmande av skatten infaller före lagens ikraftträdande ska tillämpas de bestämmelser som gällde vid ikraftträdandet.

Lagen om ändring av fordonsskattelagen avses träda i kraft den 1 januari 2019. Fordonsskattens grundskattedel enligt den nya skattetabellen tillämpas dock först i fråga om skatt som tas ut den 1 januari 2020 och efter det.

INNEHÅLL

PROPOSITIONENS HUVUDSAKLIGA INNEHÅLL.....	1
INNEHÅLL	2
ALLMÄN MOTIVERING	3
1 Nuläge.....	3
1.1 Lagstiftning	3
1.2 Europeiska unionens lagstiftning	5
1.3 Bil- och fordonsbeskattningen i vissa EU-länder	7
2 Målsättning och de viktigaste förslagen.....	7
2.1 Målsättning.....	8
2.2 Alternativ.....	8
2.3 De viktigaste förslagen.....	11
3 Propositionens konsekvenser	14
3.1 Ekonomiska konsekvenser	14
3.2 Konsekvenser för företagen.....	15
3.3 Konsekvenser för myndigheterna.....	16
3.4 Konsekvenser för miljön	16
3.5 Samhälleliga konsekvenser	16
4 Beredningen av propositionen	17
5 Ikraftträdande	17
LAGFÖRSLAG	20
1. Lag om ändring av bilskattelagen	20
BILAGA	22
2. Lag om ändring av 10 § i och bilagan till fordonsskattelagen.....	32
BILAGA	33
BILAGA	44
PARALLELLTEXT	44
1. Lag om ändring av bilskattelagen	44
2. Lag om ändring av 10 § i och bilagan till fordonsskattelagen.....	46

ALLMÄN MOTIVERING

1 Nuläge

1.1 Lagstiftning

Bilskatt

Bilskatten är en skatt av engångsnatur som baserar sig på fordonets värde. Bestämmelser om bilskatt finns i bilskattelagen (1482/1994). Bilskatt tas ut på personbilar (kategori M1), paketbilar (kategori N1), bussar med en egenmassa på mindre än 1 875 kilogram (kategori M2), motorcyklar (kategorierna L3 och L4) och fyrhjuliga motorfordon i kategori L7. Bilskatt ska betalas både för nya fordon och för fordon som förs in som begagnade, när de registreras eller tas i bruk i Finland för första gången.

I 6 § i bilskattelagen anges det att skatten på en ny personbil och paketbil är ett procenttal enligt skattetabellen i bilagan av bilens beskattningsvärde. I bilskatten för person- och paketbilar ingår utöver ett statsfinansiellt mål ett mål att styra användarna att minska utsläppen av koldioxid från trafiken. Skattesatsen för personbilar och paketbilar baserar sig på det specifika koldioxidutsläppet, det vill säga det koldioxidutsläpp som motsvarar den kombinerade bränsleförbrukningen vid stads- och landsvägskörning. Utsläppsdata anger den mängd koldioxidutsläpp i gram per kilometer som fastställs för ett fordon enligt Europeiska unionens, nedan *EU*, lagstiftning. Uppgifterna om utsläppsdata antecknas under fordonets uppgifter i Finlands trafik- och transportregister.

Om uppgift om det specifika koldioxidutsläppet saknas, bestäms skattesatsen utifrån det beräknade koldioxidutsläppet enligt bilens totalmassa och drivkraft. Det beräknade koldioxidutsläppet höjs genom att multiplicera det med talet 1,5, om förhållandet mellan bilens effekt mätt i kilowatt och totalmassa i kilogram är minst 0,15. Fram till utgången av 2018 är den minsta skattesats som bygger på specifikt koldioxidutsläpp eller beräknat utsläpp 3,3 och den största 50. Inom ramen för detta intervall ökar skattesatsen enligt varje gram koldioxid så att skatten stiger i takt med utsläppsnivån. Skattesatsen ökar kraftigast i fråga om de mest allmänt anskaffade bilarna i det skattepliktiga bilbeståndet. Syftet är att öka skatten styrande effekt.

Från skattesatsen på en stor paketbil som uppfyller kraven i bilskattelagens 8 § görs ett avdrag enligt bärformåga som är 9,8—21,7 procentenheter. Med undantag av person- och paketbilar bestäms skattesatsen för bilskattepliktiga fordon inte utifrån koldioxidutsläppen. Skatten på en bilskattepliktig buss som väger mindre än 1 875 kilogram är en fast skatt på 31,7 procent av beskattningsvärdet, och skatten på motorcyklar och andra skattepliktiga fordon i kategori L är beroende på motorns slagvolym 9,8—24 procent av beskattningsvärdet. Skatten på eldrivna fordon i kategori L är 9,8 procent.

I överensstämmelse med regeringsprogrammet för statsminister Sipiläs regering gjordes 2015 en lagändring med stöd av vilken bilskatten på person- och paketbilar sänks stegvis under perioden 2016—2019 så att utsläppssnåla bilar gynnas. Genom en lag (1481/2015) om ändring av bilskattelagen utfärdades bestämmelser om de skattetabeller som ska tillämpas i fyra steg från ingången av varje år under perioden 2016—2019. Tre skattesänkningar har redan genomförts, och den sista träder i kraft vid ingången av 2019. Från den tidpunkten är den lägsta skattesats som baserar sig på specifika koldioxidutsläpp eller beräknade utsläpp 2,7 och den högsta 50.

På ett fordon som med stöd av 8 a § i bilskattelagen beskattas som begagnat tas det ut skatt till det minsta belopp som återstår av skatten på ett motsvarande fordon som redan registrerats i

Finland. På detta sätt säkerställs det att importerade bilar inte negativt särbehandlas i beskattningen i förhållande till likadana fordon som anskaffas som begagnade i Finland.

I enlighet med 11 b § i bilskattelagen är beskattningsvärdet för ett fordon fordonets allmänna värde i detaljhandeln som innehåller skatter. Om något värde som baserar sig på ett allmänt försäljningspris inte finns att tillgå, är beskattningsvärdet det pris som likadana fordon allmänt saluförs till, minskat med ett belopp motsvarande sedvanliga prisnedsättningar. Beskattningsvärdet för ett nytt fordon bestäms i beskattningspraxis i första hand enligt den dag då ett bindande beställnings- och köpeavtal har ingåtts med konsumenten.

Enligt bilskattelagen är den skattskyldig som är antecknad som fordonets ägare i registret. Vid köp på avbetalning är den skattskyldige köparen, som antecknas i registret som fordonets innehavare. Utöver bestämmelser om den skattskyldige finns i bilskattelagen bestämmelser om den som ansvarar för skatten: om ett av Skatteförvaltningen godkänt registrerat ombud importerar eller tillverkar fordon, ansvarar ombudet för bilskatten i stället för en skattskyldig. Skatteförvaltningen är i regel den behöriga myndigheten i fråga om bilbeskattning.

Fordonsskatt

I fordonsskattelagen (1281/2003) finns bestämmelser om fordonsskatt. Fordonsskatten består av en grundskatt som baserar sig på fordonets koldioxidutsläpp och av en drivkraftsskatt som uppbärs för andra bilar än bensindrivna bilar. Fordonsskatt uppbärs för fordon i kategorierna M och N som är införda eller borde ha varit införda i trafik- och transportregistret eller registrerade som påställda i Finland.

Grundskatten är en skatt som uppbärs för person- och paketbilar som omfattas av fordonsskattelagen och för specialbilar vilkas största tillåtna totalmassa är högst 3 500 kilogram. Grundskatten har också en styrande effekt på koldioxidutsläppen från fordon. Grundskatten baserar sig på det av fordonstillverkaren angivna och vid typgodkännandet fastställda specifika koldioxidutsläppet för en personbil vars totalmassa är högst 2 500 kilogram och som har tagits i bruk första gången den 1 januari 2001 eller därefter samt för en personbil vars totalmassa är över 2 500 kilogram och som har tagits i bruk första gången den 1 januari 2002 eller därefter. För bilar avsedda för två ändamål bestäms grundskatten på grundval av koldioxidutsläppen, om bilen har tagits i bruk första gången den 1 januari 2006 eller därefter. För paketbilar bestäms grundskatten på grundval av koldioxidutsläppen, om bilen har tagits i bruk första gången den 1 januari 2008 eller därefter. Om ett fordon har tagits i bruk före ovannämnda tidpunkt eller om koldioxidutsläppen inte har fastställts vid typgodkännandet, bestäms grundskatten på grundval av fordonets totalmassa.

I enlighet med regeringsprogrammet för statsminister Sipiläs regering gjordes år 2015 en lagändring utifrån vilken fordonsskattens grundskattedel höjdes som en jämn förhöjning för hela det skattepliktiga bilbeståndet så att förhöjningen ingick i fordonsskatten för den skatteperiod som inleddes den 1 januari 2017, det vill säga i de debetsedlar över fordonsskatten som skickades ut från och med januari 2016. Förhöjningen genomfördes samtidigt med sänkningarna av bilskatten. Syftet med ändringarna är att förnya bilbeståndet i en utsläppssnålare riktning och flytta tyngdpunkten i trafikbeskattningen från anskaffningen av bilar till användningen av dem i trafik.

Sedan 2016 har fordonsskattens grundskattebelopp varit 106,21 euro per år om koldioxidutsläppet är 0 gram per kilometer och 654,44 euro per år om utsläppet är 400 gram eller mera. Grundskattebeloppet för elbilar är den lägsta skatten i skattetabellen, det vill säga 106,21 euro per år. I intervallet mellan den högsta och den lägsta skatten har skatten bestämts för varje gram koldioxid så att skatten stiger i takt med att koldioxidutsläppen ökar. Den grundskatt

som bestäms på grundval av totalmassan är 222,65 euro vid tabellens nedre gräns, det vill säga när fordonets totalmassa är högst 1 300 kilogram, och 632,18 euro vid tabellens över gräns, när totalmassan är 3 401 kilogram eller mera. Den skatt som baserar sig på totalmassan är angiven per hundra kilogram och är något lindrigare än den skatt som bestäms på grundval av de faktiska koldioxidutsläppen.

Fordonsskattens grundskatt tas ut per dag och uppbärs i förväg för en skatteperiod på tolv månader på basis av uppgifterna i registret. Skatt tas inte ut för de dagar då fordonet enligt anmälan varit avställt. Den som i registret har antecknats som fordonets ägare eller innehavare är skyldig att betala fordonsskatt för den tid han eller hon varit antecknad som fordonets ägare respektive innehavare. Skatteuppbördsmyndighet i fråga om fordonsskatten är Trafiksäkerhetsverket. Skatteuppbördsmyndighet i landskapet Åland är Statens ämbetsverk på Åland.

1.2 Europeiska unionens lagstiftning

Det specifika koldioxidutsläppet beskriver det koldioxidutsläpp som motsvarar fordonets kombinerade bränsleförbrukning vid stads- och landsvägskörning. Utsläppsvärdet bestäms på det sätt som anges i de EU-bestämmelser som gäller typgodkännande. Fordonstillverkaren lämnar uppgiften om utsläppsvärdet i samband med intyget över överensstämmelse till den nationella typgodkännandemyndigheten, som i Finland är Trafiksäkerhetsverket.

Fram till slutet av augusti 2017 användes i enlighet med EU-lagstiftningen den europeiska körcykeln New European Driving Cycle, nedan *NEDC-mätmetoden*, som huvudsaklig mätmetod för att fastställa det specifika koldioxidutsläppet. NEDC-mätmetoden baserar sig på Europaparlamentets och rådets förordning (EG) nr 715/2007 om typgodkännande av motorfordon med avseende på utsläpp från lätta personbilar och lätta nyttofordon (Euro 5 och Euro 6) och om tillgång till information om reparation och underhåll av fordon samt på kommissionens förordning (EG) nr 692/2008 om genomförande och ändring av Europaparlamentets och rådets förordning (EG) nr 715/2007 om typgodkännande av motorfordon med avseende på utsläpp från lätta personbilar och lätta nyttofordon (Euro 5 och Euro 6) och om tillgång till information om reparation och underhåll av fordon.

NEDC-mätmetoden har använts länge. Metoden har varit föremål för kritik, eftersom den betraktas som en alltför enkel mätmetod som inte längre motsvarar dagens krav och det verkliga körsättet. En orsak till detta är att provningsmetoden har tillåtit att fordonstillverkarna har kunnat modifiera fordonets egenskaper och justera fordonet så att det under testningsförhållanden ger upphov till mindre utsläpp än vad det gör i verkligheten. Dessutom innefattar NEDC-mätmetoden färre sådana delområden för provning utifrån vilka man kan göra upp modeller för det verkliga mätresultatet. Uppfattningen har därför varit att uppgifterna om bränsleförbrukning och koldioxidutsläpp i fråga om fordon som provats enligt NEDC-mätmetoden inte längre är adekvata och att de inte längre avspeglar de verkliga utsläppen.

Kommissionen utfärdade i juli 2017 en förordning (EU) 2017/1151 om komplettering av Europaparlamentets och rådets förordning (EG) nr 715/2007 om typgodkännande av motorfordon med avseende på utsläpp från lätta personbilar och lätta nyttofordon (Euro 5 och Euro 6) och om tillgång till information om reparation och underhåll av fordon samt om ändring av Europaparlamentets och rådets direktiv 2007/46/EG, kommissionens förordningar (EG) nr 692/2008 och (EU) nr 1230/2012 och om upphävande av kommissionens förordning (EG) nr 692/2008. I förordning (EU) 2017/1151 och i bilaga XXI till förordningen finns bestämmelser om en ny, globalt harmoniserad provcykel för lätta fordon, Worldwide Light Vehicles Test Procedure, nedan *WLTP-mätmetoden*, som mäter bränsleförbrukning och koldioxidutsläpp. WLTP-mätmetoden motsvarar Förenta nationernas globala tekniska GTR-föreskrift nr 15.

Med WLTP-mätmetoden eftersträvas mer rättvisande uppgifter om bränsleförbrukning och utsläppsvärden, och den ersätter den tidigare använda NEDC-metoden. Den nya mätmetoden beaktar i större utsträckning än den tidigare metoden fordonets egenskaper. Dessutom är provningsförhållandena och provningstiderna mer omfattande och de regleras i större detalj. En betydande förändring är även att den fordonsspecifika utrustningen, exempelvis bildäcken, beaktas i mätningen om den påverkar fordonets luftmotstånd, massa eller rullmotstånd. I fortsättningen kommer det specifika koldioxidutsläppsvärdet med större tydlighet än tidigare att beskriva fordonsspecifika utsläppsdata. Detta förändrar i väsentlig grad sättet på vilket koldioxidutsläpp anges, eftersom man tidigare använt ett enda, enhetligt utsläppsvärde för hela modellserien.

WLTP-mätmetoden tillämpas på nya personbilar, på paketbilar och på en del lastbilar och bussar (kategorierna M1, M2, N1 I-III och N2). Redan från september 2017 har det krävts att WLTP-baserade utsläppsvärden används vid typgodkännande av nya personbilar och vissa andra biltyper. Från och med september 2018 ska vid första registrering av samtliga nya personbilar och av vissa paketbilar och bussar med vissa undantag användas specifika koldioxidutsläpp som uppmätts i enlighet med WLTP-mätmetoden. Hösten 2019 ska utsläppsdata som uppmätts i enlighet med WLTP-mätmetoden användas också vid första registrering av övriga nya paketbilar och lastbilar som hör till tillämpningsområdet för WLTP-mätmetoden.

Även om utsläppsdata enligt WLTP-mätmetoden från och med september 2018 i regel ska användas vid registreringen av samtliga nya personbilar, kommer det under övergångsperioden att vara möjligt att vid första registrering under vissa förutsättningar också använda värden som uppmätts enligt den gamla mätmetoden. Fordonstillverkaren eller dennes företrädare kan hos Trafiksäkerhetsverket ansöka om undantagstillstånd för att vid första registrering av fordon i slutserien få använda det specifika koldioxidutsläppet enligt NEDC: fram till utgången av augusti 2019 vid första registrering av fordon som tillverkas i ett steg, och fram till utgången av augusti 2020 vid första registrering av fordon som tillverkas i flera steg.

I fråga om bilar för vilka det fastställs utsläppsvärden enligt WLTP-mätmetoden fastställs under övergångsperioden fram till ingången av 2021 genom simulering även ett koldioxidvärde som uppmätts i enlighet med NEDC-mätmetoden, det vill säga ett korrelerat värde för koldioxidutsläpp. Vid korrelationen av värden används verktyget CO₂MPAS, som skapats av EU-kommissionens forskningsinstitut Joint Research Center, nedan *JRC*. Syftet med korrelationsförfarandet är att för uppföljningen av de mål för koldioxidutsläpp 2020—2021 som EU uppställt för biltillverkarna ta fram sådana utsläppsdata för koldioxid som är jämförbara med NEDC-data. Det korrelerade värdet för koldioxidutsläpp bör i genomsnitt motsvara det resultat som uppmätts för fordonet enligt NEDC-mätmetoden. De korrelerade värdena har emellertid visat sig vara aningen, uppskattningsvis ca nio procent, högre än de värden som uppmätts enligt NEDC-mätmetoden. Om den utsläppsdata som motsvarar en mätning enligt NEDC-mätmetoden och som uppmätts för en bil genom simulering utifrån ett värde enligt WLTP-mätmetoden är klart högre än den utsläppsdata som uppmätts enligt NEDC-mätmetoden, har biltillverkarna i enlighet med EU-lagstiftningen rätt att också framöver låta mäta ett utsläppsvärde för bilen enligt NEDC-mätmetoden.

I nuläget kan för fordon som typgodkänts enligt WLTP-mätmetoden användas två olika värden för koldioxidutsläpp fram till utgången av övergångsperioden: ett värde enligt WLTP-mätmetoden och ett enligt NEDC-mätmetoden korrelerat eller uppmätt värde. I Finland är Trafiksäkerhetsverket typgodkännandemyndighet. Trafiksäkerhetsverket antecknar uppgift om bilens specifika koldioxidutsläpp i trafik- och transportregistret. Typgodkännandemyndigheten får uppgift om värden enligt WLTP-mätmetoden och NEDC-mätmetoden, men inte uppgift om vilketdera sättet som har använts för att bestämma NEDC-värdet.

1.3 Bil- och fordonsbeskattningen i vissa EU-länder

Bilskatten och fordonsskatten är nationella skatter, som med undantag för den årliga avgiften för tunga fordon inte har harmoniserats genom EU-lagstiftningen. Medlemsstaterna kan därmed självständigt bestämma på vilka grunder och till vilket belopp de tar ut sådana skatter på fordon. I merparten av EU:s medlemsländer tas det ut en skatt eller en avgift på basis av registrering eller anskaffning av en bil eller en skatt på basis av ägande av en bil. Både nivån på skatten och skattegrunderna varierar emellertid betydligt.

Bilskatt som helt eller delvis baserar sig på bilens koldioxidutsläpp och som betalas i samband med registrering eller anskaffning av en bil uppbärs utöver i Finland i 13 andra medlemsländer, till exempel i Nederländerna, Spanien, Irland, Österrike, Portugal och Frankrike. På motsvarande sätt uppbärs hos bilägare i 13 medlemsländer en fordonsskatt som baserar sig på koldioxidutsläppen. Till dessa länder hör till exempel Nederländerna, Belgien, Irland, Portugal, Frankrike, Tyskland och Sverige. En del medlemsländer tillämpar i likhet med Finland en koldioxidbaserad beskattning både i fråga om bilskatt och fordonsskatt, medan andra medlemsländer endast tillämpar koldioxidbaserad beskattning i fråga om någondera skatten. Vissa EU-medlemsländer har inte alls bundit sin bil- eller fordonsskatt till koldioxidutsläppen. Till dessa hör till exempel Italien, Slovakien och Ungern.

De medlemsstater där skatten på fordon baserar sig på fordonets koldioxidutsläpp tvingas för närvarande ta ställning till hur den ändring av mätmetoden som införs genom EU-lagstiftningen påverkar utsläppsvärdena och den vägen skattenivåerna. Samtidigt måste de avgöra huruvida de ska anpassa de nuvarande skattetabellerna, som fastställts utifrån de koldioxidutsläpp som bestämts enligt NEDC-mätmetoden, till koldioxidutsläppen enligt WLTP-mätmetoden.

Enligt uppgift från medlemsstaterna kommer merparten av medlemsstaterna inte ännu att anpassa sina skattetabeller till den nya mätmetoden och de planerar inte heller att göra det. Flera medlemsstater väntar på mer dokumentation och nya forskningsrön om utsläppsvärdena enligt WLTP-mätmetoden och om hur de skiljer sig från NEDC-värdena. De kommer således först senare att bedöma verkningarna av den ändrade mätmetoden och avgöra vilka ändringar den föranleder i skattenivåerna. Sådana länder är till exempel Nederländerna, Irland, Portugal och Österrike. Innan de gör eventuella justeringar av skattenivåerna tillämpar medlemsstaterna i beskattningen de utsläppsvärden som bestämts enligt NEDC-mätmetoden, som antingen är uppmätta eller korrelerade koldioxidvärden.

I Sverige tillämpas ingen bilskatt som betalas i samband med registrering eller ibruktagande av ett fordon, men den årliga fordonsskatten bestäms utifrån ett bonus-malus-system som baserar sig på koldioxidutsläpp. Inte heller Sverige har för närvarande för avsikt att anpassa sin fordonsbeskattning till den nya mätmetoden WLTP. En eventuell anpassning av skattetabellerna bedöms när man har tillgång till tillräckligt med dokumentation och forskningsrön om hur WLTP-mätmetoden påverkar utsläppsvärdena. I Sverige tillämpas till utgången av 2019 korrelerade koldioxidvärden som grund för fordonsskatten.

I Danmark däremot har man för avsikt att genomföra anpassningar i den nationella bilskattelagen redan sommaren 2018. I regeringens proposition föreslås det att bilskattelagen anpassas i fråga om bilar som registreras i enlighet med WLTP-mätmetoden. Enligt förslaget sänks bilskatten med 21 procent. Sänkningen baserar sig på JRC:s bedömning av effekterna av den ändrade mätmetoden. Lagen avses träda i kraft den 1 juli 2018.

2 Målsättning och de viktigaste förslagen

2.1 Målsättning

Trots att bilarnas faktiska utsläppsnivåer inte stiger, kan bilarnas utsläppsvärden som baserar sig på WLTP-mätmetoden enligt bil vara större än utsläppsvärdena som baserar sig på NEDC-mätmetoden, eftersom den nya mätmetoden noggrannare än sin föregångare beräknar en bils bränsleförbrukning och koldioxidutsläpp samt beaktar effekterna av körsätt och utrustning. I och med att ibruktagandet av WLTP-mätmetoden bedöms innebära att de utsläppsvärden som uppmätts för bilar ökar i någon mån, kan ändringen av mätmetoden medföra att bil- och fordonsskatten höjs och således höja den genomsnittliga nivån på bil- och fordonsskattningen i Finland. Det kan hända att höjningen av bil- och fordonsskatten riktar sig till i synnerhet bilar med små eller medelstora utsläpp, vilket betyder att den sänkning av bilskatten och skärpning av fordonsskatten som gjorts med stöd av regeringsprogrammet för statsminister Sipiläs regering inte genomförs på det avsedda sättet.

På grund av övergången till WLTP-mätmetoden är det behövt att bil- och fordonsskattningen anpassas till utsläppsvärdena enligt den nya mätmetoden så att den genomsnittliga skattenivån inte stiger.

2.2 Alternativ

Ett alternativ är att anpassningen genomförs utifrån de koldioxidutsläppsvärden enligt WLTP-mätmetoden som fås från det faktiska registreringsmaterialet och det registreringsmaterial som samlas in från och med 2018. Före våren 2018 har det dock registrerats endast några hundratal bilar vilkas utsläpp uppmätts enligt WLTP-mätmetoden, vilket innebär att det ännu inte finns tillförlitlig information om de effekter som ändringen av mätmetoden har för bilarnas koldioxidutsläpp. Antalet registrerade bilar vilkas utsläpp uppmätts med WLTP-mätmetoden och det material som baserar sig på detta antal börjar öka på riktigt först från och med september 2018, och det kommer att ta flera månader innan det finns sådan information om antalet registrerade bilar som representerar hela den årliga bilförsäljningen. Det antas också att materialets långsiktiga tillförlitlighet kommer att förbättras efter ändringsfasen i och med att biltillverkningen och efterfrågan anpassas till den nya situationen.

Om anpassningen av beskattningen genomförs på basis av det faktiska registreringsmaterialet är det under den tid som materialet samlas in möjligt att som en temporär lösning använda korrelerade koldioxidutsläppsvärden vid beskattningen av bilar vilkas utsläpp uppmätts enligt WLTP-mätmetoden. Ett korrelerat koldioxidutsläppsvärde ska i genomsnitt motsvara det utsläppsvärde enligt NEDC-mätmetoden som uppmätts för ett fordon. Enligt JRC:s observationer är det dock möjligt att de korrelerade värdena är aningen högre än de värden som uppmätts med NEDC-mätmetoden. Att korrelerade värden används som en långvarigare lösning före övergången till de nya värden som baserar sig på WLTP-mätmetoden kan således leda till att beskattningen skärps.

Trots att det ännu inte finns något faktiskt registreringsmaterial behöver anpassningen dock genomföras under 2018 och med en så kort övergångsperiod som möjligt så att en eventuell störning på bilmarknaden kan undvikas i Finland. En kort övergångsperiod kan realiseras så att en ny skattetabell tas i bruk vid bilbeskattningen från och med september 2018 då det i fråga om nya bilar blir obligatoriskt att använda den nya mätmetoden. Anpassningen av fordonsskattetabellen kan på grund av kraven på ändringar i informationssystemen inledas tidigast vid ingången av 2019.

Om anpassningen av bil- och fordonsskattenivåerna genomförs före det finns ett tillräckligt stort faktiskt registreringsmaterial måste man vid anpassningen stödja sig på sådana utredningar och undersökningar som bedömer mätmetodens effekter och som strävat till att imitera

effekterna av ändringen av mätmetoden. Bedömningen baserar sig således inte på faktiska laboratoriemätningar eftersom koldioxidutsläppsvärdet enligt WLTP-mätmetoden har beräknats kalkylmässigt i undersökningarna.

Av de undersökningar som gjorts om WLTP-mätmetodens effekter torde den mest omfattande och tillförlitliga vara kommissionens forskningsinstitut JRC:s undersökning (Tsiakmakis, S. et al.: From NEDC to WLTP: effect on the type-approval CO₂ emissions of light-duty vehicles. Publications of the European Union, Luxemburg, 2017). I JRC:s undersökning har det bedömts att för personbilar med förbränningsmotor är koldioxidvärdena enligt WLTP-mätmetoden i genomsnitt 21 procent högre än värdena enligt den nuvarande metoden. Enligt undersökningen är motsvarande skillnad för paketbilar 30 procent, men i undersökningen har beräkningen för paketbilar gjorts med hjälp av endast några få exempelbilar.

JRC:s undersökning innehåller betydande osäkerhetsfaktorer. De koldioxidutsläppsvärden enligt WLTP-mätmetoden som beräknats i undersökningen har härletts från ett flertal förenklade och kalkylmässiga antaganden som har jämförts med de tekniska uppgifterna om bilarna. Bedömningarna baserar sig inte på faktiska mätresultat, utan har gjorts på basis av JRC:s modell som grundar sig på uppskattningar. Dessutom baserar sig kalkylen på materialet om försäljningen av europeiska personbilar 2015, vilket inte nödvändigtvis beskriver strukturen för bilförsäljningen i Finland. Strukturen och utsläppsnivån i fråga om sålda bilar har dessutom förändrats efter 2015. I undersökningen har man inte heller beaktat de möjligheter till flexibilitet som biltillverkarna kan utnyttja i samband med fastställandet av WLTP-mätvärdet. Biltillverkarna kommer sannolikt att sträva efter att utveckla bilmodeller som är anpassade till den nya mätmetoden eftersom de bilar som i nuläget finns till försäljning är anpassade till den gamla mätmetoden. På grund av detta kan de utsläppsvärden som fastställts enligt WLTP-mätmetoden i verkligheten vara lägre än de värden som i undersökningen uppskattats på basis av de tekniska uppgifterna. I detta fall blir skillnaden jämfört med de nuvarande värdena enligt NEDC-mätmetoden också lägre än de 21 procent som i undersökningen beräknats vara det genomsnittliga värdet för personbilar. Skillnaden kan också minskas av att NEDC-mätmetoden efter 2015 har ändrats på ett sätt som bedöms ha höjt utsläppsvärdena.

En osäkerhetsfaktor är också uppföljningen av skillnaden på 21 procent enligt JRC:s undersökning. Den skillnad som beräknats i JRC:s undersökning beskriver när det gäller koldioxidutsläppsvärdena enligt WLTP-mätmetoden skillnaden jämfört med de nuvarande NEDC-värden som uppmätts genom laboratoriemätningar. Registreringsmaterialet i Finland innehåller dock både uppmätta NEDC-värden och korrelerade NEDC-värden och dessa värden kan i materialet inte skiljas åt eftersom biltillverkarna inte meddelar vilketdera värde de använder. De korrelerade värdena borde motsvara de uppmätta utsläppsvärdena enligt NEDC-mätmetoden, men det har observerats att de korrelerade koldioxidutsläppsvärdena också kan vara högre. I JRC:s undersökning har denna skillnad beräknats uppgå till cirka nio procent.

I JRC:s undersökning har det dock inte beaktats att biltillverkarna har möjlighet att mäta också utsläppsvärdet enligt NEDC-mätmetoden, och om detta värde visar sig vara lägre än det korrelerade värdet fastställs det som utsläppsvärde. Det kan antas att denna möjlighet utnyttjas och att biltillverkarna vill uppmäta så låga utsläppsvärden enligt NEDC-mätmetoden som möjligt, eftersom olika utsläppsbaserade styrmetoder är allmänna i Europa och utsläppsgränserna påverkar valet av bil också till exempel via de utsläppsgränser som företag fastställer för tjänstebilar. Den viktigaste faktorn är dock att de utsläppsmål som kommissionen fastställt för biltillverkarna bestäms på basis av utsläppsvärdena enligt NEDC-mätmetoden fram till 2021. Biltillverkarna har som mål att uppmäta så låga utsläppsvärden enligt NEDC-mätmetoden som möjligt och effekterna av detta har inte beaktats i JRC:s undersökning. Eftersom Finlands registreringsmaterial utöver utsläppsvärden enligt WLTP-mätmetoden innehåller endast ett utsläppsvärde enligt NEDC-mätmetoden är det i fortsättningen omöjligt att på basis av registre-

ringsmaterialet konstatera om skillnaden mellan värdena enligt WLTP-mätmetoden och värdena enligt NEDC-mätmetoden motsvarar uppskattningarna i JRC:s undersökning.

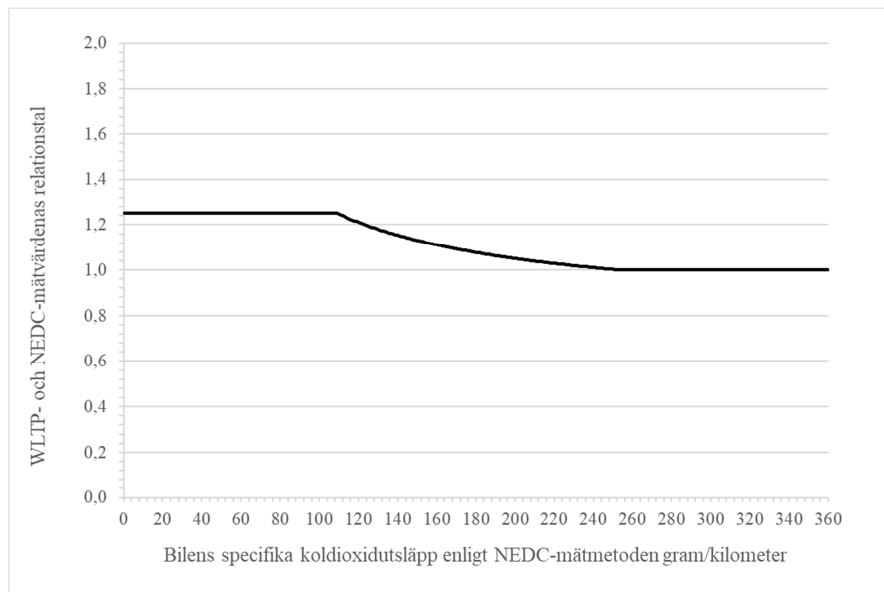
I och med att målet med propositionen är att nuläget ska bevaras i form av en teknisk ändring har man i propositionen beslutat att vid anpassningen av skattetabellen ska förändringen i utsläppsvärdena enligt WLTP-mätmetoden jämfört med de nuvarande utsläppsvärden som uppmätts med NEDC-mätmetoden beaktas.

Till följd av JRC:s undersökning är man tvungen att göra förenklade antaganden om vilket i undersökningen beräknat samband mellan utsläppsvärdena enligt WLTP- och NEDC-mätmetoderna som används som grund för beräkningen. Ett alternativ är att utnyttja den genomsnittliga effekten på 21 procent på alla utsläppsnivåer. Detta är en enkel lösning som dock inte beaktar de olika effekter som ändringen av mätmetoden har på olika utsläppsnivåer. Eftersom det i undersökningen beräknas att effekterna av ändringen av mätmetoden minskar när utsläppsnivån stiger, underskattar ett beräkningssätt som baserar sig på genomsnittliga skillnader ändringen på låga utsläppsnivåer och överskattar den på höga utsläppsnivåer. Med andra ord så ökar skattebördan för bilar med låga utsläpp och lindras skattebördan för bilar med höga utsläpp jämfört med den nuvarande nivån.

Med stöd av JRC:s undersökning är det också möjligt att beakta variationen i effekterna av ändringen av mätmetoden på olika utsläppsnivåer, varvid resultatet är en så neutral lösning som möjligt som kan jämföras med nuläget. Skillnaden på olika utsläppsnivåer mellan WLTP- och NEDC-mätmetoderna har i undersökningen specificerats för bilar med förbränningsmotor och dessutom har det gjorts en uppskattning av skillnaden mellan mätmetoderna när det gäller olika el- och gasdrivna bilar. I figur 1 beskrivs det förhållande mellan utsläppsvärdena enligt WLTP- och NEDC-mätmetoderna som vid anpassningen av skattetabellerna använts på olika utsläppsnivåer enligt NEDC-mätmetoderna. I intervallen 110–250 gram koldioxid per kilometer baserar sig relationstalet på JRC:s undersökning. Figuren visar till exempel att på utsläppsnivån 120 gram koldioxid per kilometer enligt NEDC-mätmetoden är utsläppsvärdet enligt WLTP-mätmetoden cirka 1,2 gånger högre, det vill säga cirka 144 gram koldioxid per kilometer. Relationstalet minskar när utsläppsnivån stiger så att utsläppsnivån 250 gram koldioxid per kilometer i enlighet med NEDC-mätmetoden är lika stor också i enlighet med WLTP-mätmetoden.

Utifrån detta antagande beräknas utsläppsvärdena enligt WLTP-mätmetoden vara i genomsnitt cirka 22 procent högre än utsläppsvärdena enligt NEDC-mätmetoden, när utgångspunkten är prognosen för hur bilförsäljningen ser ut i Finland 2019. Effekterna antas alltså vara i genomsnitt något större än effekterna enligt JRC:s undersökning.

Figur 1. Den antagna relationen mellan koldioxidutsläppen enligt NEDC- och WLTP-mätmetoderna på olika koldioxidutsläppsnivåer enligt NEDC-mätmetoden (gram per kilometer)



Problemet med det beskrivna alternativet är dock att sambandet enligt JRC:s undersökning kan antas basera sig på tillförlitliga beräkningar endast i fråga om bilar med förbränningsmotor. Försäljningsvolymen i fråga om andra bilar än bensin- eller dieseldrivna bilar är i materialet så liten att för bilar på den utsläppsnivån har sambandet inte beräknats lika tillförlitligt. I skattetabellerna har detta beaktats genom att anta att det relationstal som beskriver mätmetoderna är konstant på utsläppsnivån 0—110 gram koldioxid per kilometer enligt NEDC-mätmetoden. Detta antagande baserar sig på att för andra bilar än bensin- eller dieseldrivna bilar har relationstalen i JRC:s undersökning bestämts till intervallen 1,00—1,38 och utifrån detta har relationstalet antagits vara 1,25 på utsläppsnivån som understiger 110 gram koldioxid. Antagandet har också motiverats med tanke på kontinuiteten i skattekurvorna. Hur branta bilskattekurvan och kurvan för fordonsskattens grundskatt är varierar beroende på utsläppsnivån, det vill säga en lika stor ökning i gram av koldioxidutsläppsvärdet höjer bilskattensatsen samt beloppet av fordonsskatten på olika sätt på olika utsläppsnivåer. Det är motiverat att skattekurvan är relativt kontinuerlig så att ändringarna i åtstramningen av utsläppsstyrningen är successiva.

2.3 De viktigaste förslagen

Det föreslås att bilskattelagen och fordonsskattelagen ska ändras så att det till bilagorna till lagarna ska fogas nya skattetabeller som ska tillämpas på bilar vilkas specifika koldioxidutsläpp har angivits enligt WLTP-mätmetoden. I de skattetabeller som ska fogas till lagarna ska den ändring som WLTP-mätmetoden förutsätter beaktas och ändringen ska i enlighet med vad som anges ovan genomföras på basis av de relativa effekter som baserar sig på JRC:s undersökning. På grund av de nya skattetabellerna i bilagorna ska 6 och 8 § i bilskattelagen och 10 § i fordonsskattelagen ändras. I både bilskattelagen och fordonsskattelagen ska de nuvarande skattetabellerna förbli i kraft och de ska också i fortsättningen tillämpas på bilar vilkas specifika koldioxidutsläpp endast uppmätts med NEDC-mätmetoden eller på något annat sätt som avses i EU-lagstiftningen eller som inte har någon uppgift om specifikt koldioxidutsläpp.

Den nya bilskattetabellen gäller nya personbilar som hör till kategori M1 och nya paketbilar som hör till kategori N1. Den nya bilskattetabellen ska tillämpas på nya bilar som registreras eller tas i bruk efter lagens ikraftträdande och vilkas specifika koldioxidutsläpp uppmätts med

WLTP-mätmetoden. Sådana bilar som registreras första gången eller bilar som tagits i bruk och för vilka det angetts endast uppgifter om utsläpp som uppmäts med NEDC-mätmetoden, andra uppgifter om utsläpp enligt EU-lagstiftningen eller för vilka det inte finns uppgifter om specifika koldioxidutsläpp ska också i fortsättningen beskattas enligt den nuvarande skattetabellen.

Vid bilbeskattningen av begagnade bilar ska beskattningssättet enligt 8 a § i bilskattelagen fortfarande användas, det vill säga bilskattesatsen för begagnade fordon bestäms enligt skattenivån för ett likadant fordon som redan tidigare registrerats i Finland. Eftersom skattesatsen för begagnade bilar bestäms enligt skattenivån för ett likadant fordon som redan tidigare registrerats i Finland blir den nya skattetabellen tillämplig vid beskattningen av en begagnad bil, om bilens utsläpp har uppmäts med WLTP-mätmetoden och bilen har registrerats eller tagits i bruk efter lagens ikraftträdande. I enlighet med EU-domstolens rättspraxis är skatten på ett fordon som importerats som begagnat alltså det minsta skattebelopp av skatten som finns kvar i värdet på ett likadant fordon som redan är registrerat i Finland.

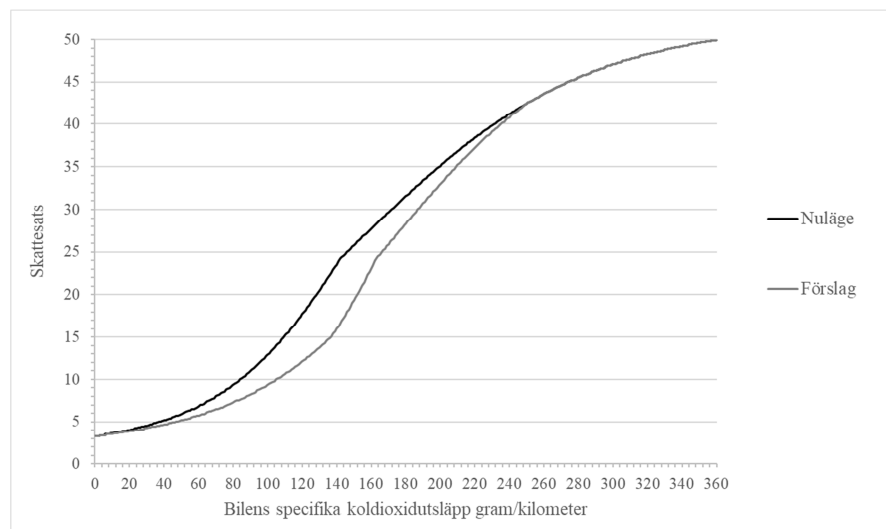
Trots att anpassningen av bilskattetabellen baserar sig på en bedömning av effekterna av ändringen av mätmetoden som gjorts utifrån ett personbilsmaterial ska skattetabellen också i fortsättningen gälla paketbilar. Eftersom WLTP-mätmetoden har beräknats höja utsläppsvärdena för paketbilar mer än för personbilar räcker en anpassning som görs för personbilar inte för att neutralisera höjningen av utsläppsnivån för paketbilar, utan det kan hända att beskattningen skärps. Ökningen av bilskatten gäller dock främst stora paketbilar eftersom små paketbilar i större utsträckning motsvarar personbilar, vilket innebär att effekterna av ändringen av mätmetoden kan jämföras med personbilar. Med stöd av vad som anförts ovan föreslås det att det avdrag på skattesatsen enligt bärformåga som på basis av villkoren i 8 § i bilskattelagen beviljas paketbilar ska anpassas till paketbilar vilkas utsläpp uppmäts med WLTP-mätmetoden och att anpassningen ska göras så att skattebördan i genomsnitt inte ändras. Till bilagan till bilskattelagen ska det fogas en ny skattetabell som ska tillämpas på de paketbilar som uppfyller villkoren för avdraget och vilkas specifika koldioxidutsläpp har angivits med WLTP-mätmetoden.

De nya bilskattetabellerna ska tillämpas efter det att lagen har trätt i kraft.

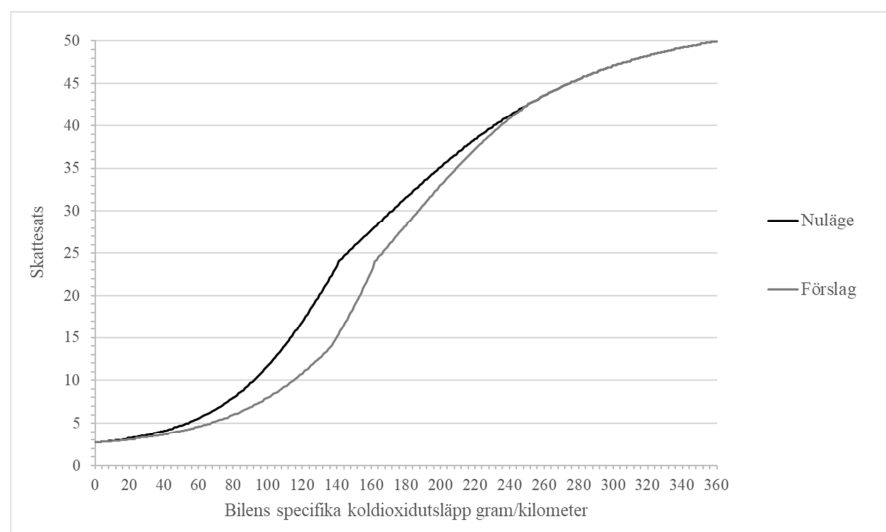
Eftersom det föreslås att lagförslaget ska sättas i kraft redan i september 2018, när den nya mätmetoden blir obligatorisk, är det behövligt att också den tidigare fastställda sänkning av bilskatten som blir tillämplig vid ingången av 2019 anpassas till den nya situationen. En ändring som gäller detta ska också tas in i den föreslagna lagen.

I figur 2 beskrivs den föreslagna ändringen av bilskattekurvan 2018 och i figur 3 beskrivs ändringen av bilskattekurvan 2019.

Figur 2. Den bilskattekurva som baserar sig på den gällande lagstiftningen och den föreslagna bilskattekurvan för 2018



Figur 3. Den bilskattekurva som baserar sig på den gällande lagstiftningen och den föreslagna bilskattekurvan för 2019



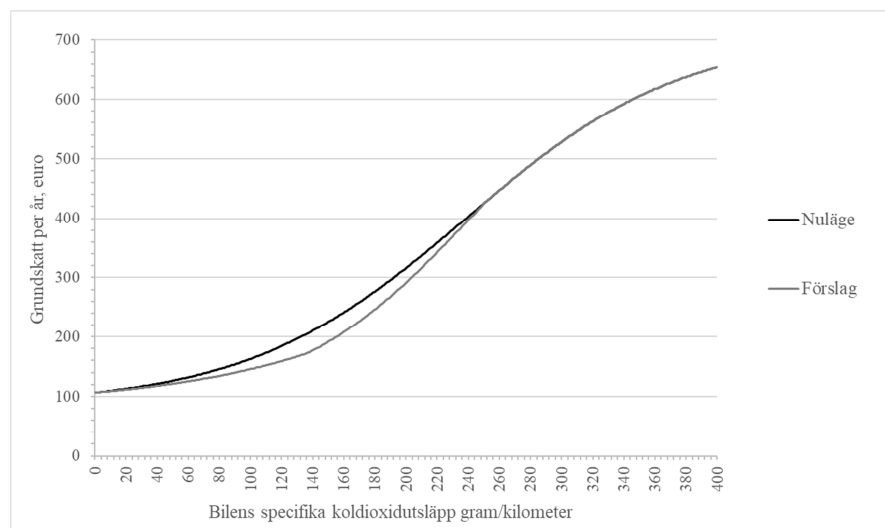
Den nya skattetabellen för fordonsskattens grundskatt gäller personbilar som hör till kategori M1 och paketbilar som hör till kategori N1. Den nya fordonsskattetabellen ska tillämpas på alla bilar vilkas specifika koldioxidutsläpp har uppmätts med WLTP-mätmetoden. Den nya skattetabellen ska således tillämpas också på bilar som används i trafik redan före ikraftträdandet av den föreslagna lagen, vilket är motiverat för att de skattskyldiga ska behandlas likvärdigt. I motsats till bilskatt som är av engångsnatur och som ska betalas i samband med registreringen är fordonsskattens grundskatt en skatt som tas ut per dag under hela den tid som en bil används i trafik.

Bilar som används i trafik eller bilar som tagits i bruk och för vilka det angetts endast uppgifter om utsläpp som uppmätts med NEDC-mätmetoden eller andra uppgifter om utsläpp enligt EU-lagstiftningen samt andra fordonsskattepliktiga bilar ska också i fortsättningen beskattas enligt de nuvarande skattetabellerna.

Eftersom fordonsskattens grundskatt är dagsbaserad och tas ut på förhand för en fordonsbaserad skatteperiod på 12 månader, kan de nya skattegrunderna börja tillämpas först efter en övergångsperiod på 12 månader efter lagens ikraftträdande. I detta fall blir skattenivån från och med samma dag tillämplig för alla, vilket är motiverat för att de skattskyldiga ska behandlas likvärdigt. Skatt som hänför sig till tiden före lagen börjar tillämpas ska också för bilar som testats enligt WLTP-mätmetoden bestämmas i enlighet med de bestämmelser som gällde före ikraftträdandet av denna lag. För dessa bilar kan i beskattningspraxis som beskattningsgrund dock tillämpas den lägsta uppgift om utsläpp som angetts för bilen, om det finns flera uppgifter om utsläpp att tillgå. I praktiken är den lägsta uppgiften om utsläpp för bilar vilkas utsläpp uppmätts med WLTP-mätmetoden det värde som motsvarar NEDC-mätmetoden.

I figur 4 redogörs det för den föreslagna ändringen av skattekurvan för fordonsskattens grundskatt.

Figur 4. Den fordonskattekurva som baserar sig på den gällande lagstiftningen och den föreslagna fordonsskattekurvan



3 Propositionens konsekvenser

3.1 Ekonomiska konsekvenser

De föreslagna ändringarnas konsekvenser beräknas vara neutrala med tanke på statsfinanserna. Strävan har varit att ändringen av skattetabellerna ska dimensioneras så att nivån på bil- och fordonsskattningen i genomsnitt inte ändras.

Beräkningen av ändringens intäktsneutralitet inbegriper dock betydande osäkerhetsfaktorer. På basis av de tillgängliga forskningsresultaten beräknas det att de utsläppsvärden som uppmätts för personbilar enligt WLTP-mätmetoden i Finland är i genomsnitt 22 procent högre än utsläppsvärdena enligt den nuvarande NEDC-mätmetoden. Om de föreslagna ändringarna inte

genomförs kommer enligt JRC:s bedömning ändringen av mätmetoden att skärpa bilbeskattningen av nya personbilar med i genomsnitt sex procentenheter.

Den uppskattning av hur utsläppsvärdena ändras som använts vid anpassningen av de föreslagna skattetabellerna är dock en grov uppskattning eftersom det inte finns något faktiskt mätmaterial. Dessutom är ändringen inte nödvändigtvis neutral när bilförsäljningen förändras i och med att den tekniska ändringen av skattetabellen grundar sig på en bedömning som gjorts utifrån materialet om bilförsäljningen 2015. I synnerhet beräkningen av effekterna för paketbilar är osäker eftersom det i nuläget inte finns tillräckligt med material som gäller paketbilar. En ändring på en procentenhet i skattenivån för nya person- och paketbilar innebär enligt nivån 2019 en förändring på cirka 50 miljoner euro i intäkterna från bilskatten. Om de faktiska effekter som ändringen av mätmetoden har i Finland till exempel uppgår till endast hälften av de 22 procent som antagits vara genomsnittet, lindras bilbeskattningen de facto med drygt 150 miljoner euro. Denna effekt är permanent.

Under övergångsperioden beräknas intäkterna från fordonsskatten öka med cirka två miljoner euro, till dess att den nya fordonsskattetabellen börjar tillämpas. Skatteintäkterna flyter in under 2018 och 2019. Fordonsskattebördan ökar för de nya person- och paketbilar vilkas utsläpp uppmätts med WLTP-mätmetoden och som registreras före den nya fordonsskattetabell som anpassats till WLTP-mätmetoden börjar tillämpas. Ökningen av skattebördan är dock endast tillfällig eftersom fordonsskatten för dessa fordon i fortsättningen bestäms i enlighet med den nya skattetabellen. Dessutom ökar skattebördan endast obetydligt i och med att det lägsta utsläppsvärde som finns att tillgå, det vill säga i huvudsak det korrelerade koldioxidutsläppsvärdet, kan användas vid fordonsbeskattningen av dessa bilar under övergångsperioden. För personbilar ökar fordonsskattebördan med i genomsnitt cirka 14 euro per år och på de högre utsläppsnivåerna ökar skattebördan med uppskattningsvis cirka 20—30 euro per år.

3.2 Konsekvenser för företagen

Den föreslagna ändringen av bilskatten beräknas i viss mån öka kostnaderna och arbetsmängden för importörer och återförsäljare av bilar eftersom dessa aktörer måste uppdatera sina informationssystem så att de motsvarar den nya skattetabellen samt upprätthålla den gamla skattetabellen.

Strävan är att anpassningen av bilskattenivåerna till WLTP-mätmetoden ska göras så att anpassningen är så neutral som möjligt. På så sätt beräknas den föreslagna ändringen inte påverka bilförsäljningen i sin helhet. Till följd av egenskaperna hos den nya mätmetoden kan dock skatten på vissa person- och paketbilmärken samt skatten på olika modeller av samma bilmärke stiga och i vissa fall sjunka jämfört med den nuvarande skattenivån. På kort sikt kan detta i viss mån inverka också på verksamhetsförutsättningarna för företag som importerar bilar eller bedriver återförsäljning av bilar. Dessa konsekvenser beräknas som helhet bli obetydliga eftersom det antas att verksamheten inom bilbranschen kommer att anpassas till EU:s nya mätmetod.

Det är möjligt att någon form av störning på marknaden uppkommer inom bilbranschen före ikraftträdandet av lagen, om konsumenterna skjuter upp anskaffningen av en bil till en senare tidpunkt. Sannolikheten för en störning på marknaden är dock inte stor eftersom största delen av de bilar som registreras och beskattas under våren och sommaren 2018 beräknas vara bilar vilkas utsläpp uppmätts med NEDC-mätmetoden. Risken för en eventuell störning på marknaden minskar också på grund av att beställningstiderna för de bilar som anskaffas är lång, i genomsnitt sex månader. En betydande del av de bilar som skaffats och vilkas utsläpp uppmätts med WLTP-mätmetoden under våren och sommaren 2018 ska således beskattas först ef-

ter ikraftträdandet av lagen, och på dem tillämpas då den nya skattetabell som anpassats enligt WLTP-mätmetoden.

De långa beställningstiderna orsakar dock att man i beställningsavtalen är tvungen att uppskatta bilskattens belopp i enlighet med de nya och beräknade utsläppsvärdena eftersom det slutliga utsläppsvärdet för en bil klarnar först när bilen blir färdig. Detta beror på att tidpunkten för beställningsavtalet och köpekontraktet används som bilens beskattningsvärde, men att skattesatsen bestäms på basis av de utsläppsuppgifter enligt EU-lagstiftningen som finns att tillgå vid tidpunkten för beskattningen. Importörerna och återförsäljarna blir således sannolikt tvungna att uppskatta skattebeloppet för en bil vars utsläpp uppmäts med WLTP-mätmetoden. Den beskrivna osäkerheten är dock en oundviklig del av effekterna av ändringen av mätmetoden. Dessutom kan importörerna och återförsäljarna vid uppskattningen utnyttja de riktgivande värden enligt WLTP-mätmetoden som används vid typgodkännandet av olika biltyper.

3.3 Konsekvenser för myndigheterna

Skatteförvaltningen ansvarar i huvudsak för verkställandet av bilbeskattningen och Trafiksäkerhetsverket för verkställandet av fordonsbeskattningen. Det är dock fortfarande Tullen som ansvarar för förvaltningen och det obligatoriska utvecklandet av informationssystemet för bilbeskattning, till dess att informationssystemet kan anslutas till Skatteförvaltningens övergripande informationssystem.

Den föreslagna ändringen förutsätter att informationssystemen för bil- och fordonsbeskattningen ändras eftersom både de nuvarande skattetabellerna och de nya skattetabellerna ska tillämpas på de bilar för vilka uppgifter om utsläpp anges på basis av WLTP-mätmetoden. Kostnaderna för ändringarna av informationssystemen har för Tullen beräknats uppgå till sammanlagt cirka 100 000 euro och för Trafiksäkerhetsverket till cirka 42 000 euro. Det är fråga om kostnader av engångsnatur. I samband med tilläggsbudgetpropositionen för 2018 övervägs och beslutas det om anslagen ska ökas på grund av dessa tilläggskostnader. I annat fall täcks kostnaderna med de existerande anslagen.

De föreslagna ändringarna av skattenivåerna beräknas dessutom i viss mån öka behovet av rådgivning om bils katt vid Skatteförvaltningen och rådgivning om fordonskatt vid Trafiksäkerhetsverket.

3.4 Konsekvenser för miljön

Utöver det statsfinansiella målet för bil- och fordonsskatten styr skatterna användarna att minska utsläppen av koldioxid från trafiken. Både i bils katten och i fordonsskattens grundskatt har skatten bestämts för varje gram koldioxid så att skattebeloppet stiger i takt med att utsläppsvärdet ökar.

De föreslagna ändringarna ska genomföras så att deras effekter för det mål för miljöstyrningen som ingår i bil- och fordonsskatten är så neutrala som möjligt. Målet är att den nya skattetabellen inte ska ge bilar med höga utsläpp skatteförmåner jämfört med nuläget och att skattehöjningen inte endast ska gälla bilar med låga utsläpp. På grund av detta har man vid anpassningen av skattetabellen försökt beakta de olika stora effekter som ändringen av mätmetoden har på olika utsläppsnivåer. Det är dock möjligt att de faktiska effekterna avviker från de uppskattade effekterna. På varje utsläppsnivå kan effekterna dessutom vara olika för enskilda bilmodeller och varje enskild bil eftersom också den fordonsspecifika utrustningen beaktas i utsläppsvärdet enligt WLTP-mätmetoden.

3.5 Samhälleliga konsekvenser

Den föreslagna nya bilskattetabellen gäller endast de nya bilar vilkas uppgifter om specifika koldioxidutsläpp har angivits enligt WLTP-mätmetoden och som registreras eller tas i bruk efter ikraftträdandet av den föreslagna lagen. Propositionen har inga konsekvenser för bilar för vilka den första dagen för bestämmande av skatten infaller före ikraftträdandet av denna lag.

De föreslagna ändringarna ska genomföras så att deras effekter för bil- och fordonsskatten är så neutrala som möjligt och så att nivån på bil- och fordonsbeskattningen inte stiger eller sjunker. Vid anpassningen av skattetabellerna har strävan varit att de olika effekterna på olika utsläppsnivåer ska beaktas så bra som möjligt. På grund av olikheterna i NEDC- och WLTP-mätmetoderna kan anpassningen av skattetabellerna dock inte genomföras så att den fullt ut beaktar effekterna av ändringen av mätmetoden på varje utsläppsnivå. Beskattningen av laddhybridbilar med låga utsläpp och sportbilar med mycket höga utsläpp kan därför lindras något. Däremot kan ändringen av mätmetoden i vissa fall öka utsläppsvärdena för bilar med förbränningsmotor och låga utsläpp mer än genomsnittet och således i viss mån skärpa beskattningen av dessa bilar. Dessa effekter antas dock bli måttfulla.

Utöver vad som anges ovan kan dessutom enskilda konsumenters fordonsspecifika bil- och fordonsskatt stiga eller sjunka i förhållande till den nuvarande skattenivån. Detta beror på att WLTP-mätmetoden noggrannare än tidigare beaktar fordonsspecifika koldioxidutsläpp och att dessa utsläpp förväntas variera mellan olika bilmärken samt samma märkes fordonsmodeller och enskilda fordon. I fortsättningen beskriver uppgifterna om koldioxidutsläpp alltså noggrannare än tidigare uppgifterna om ett enskilt fordon utsläpp. Ändringarna i de fordonsspecifika skattenivåerna påverkar dessutom också av att övergången till WLTP-mätmetoden kan förändra koldioxidutsläppsvärdet enligt bilmärke och bilmodell. Detta påverkas av i synnerhet hur biltillverkaren har utnyttjat den flexibilitet som den tidigare mätmetoden möjliggjort för att optimera ett fordon utsläppsnivå under testningsförhållandena. Eftersom anpassningen av skattetabellerna ska genomföras på basis av de genomsnittliga ändringar som beräknats på olika utsläppsnivåer kan skattebördan öka för fordon vilkas utsläppsvärde ökar mer än genomsnittet på utsläppsnivån i fråga. På motsvarande sätt kan skattebördan minska för fordon vilkas utsläppsvärde ökar mindre än väntat till följd av ändringen av mätmetoden. Ökningen eller minskningen av de enskilda konsumenternas skattebörda kan i nuläget inte bedömas eftersom det ännu inte finns information om de faktiska effekterna av ändringen av mätmetoden.

4 Beredningen av propositionen

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

På grund av ärendets brådskande natur och eftersom ändringar i bilbeskattningen kan få kraftiga återverkningar för marknadsläget inom bilbranschen och orsaka störningar på marknaden har det inte begärts några utlåtanden om utkastet till proposition. Den föreslagna ändringen har följts och bedömts långsiktigt i samarbete med bilbranschens intressebevakningsorganisationer och behöriga myndigheter sedan våren 2017. De effekter som ändringen av metoden för mätning av bilars specifika koldioxidutsläpp har för bilmarknaden, registreringen och beskattningen har genomgått en omfattande bedömning tillsammans med bilbranschens intressebevakningsorganisationer Bilimportörerna och -industrin rf och Autoalan Keskusliitto ry samt med Skatteförvaltningen och Trafiksäkerhetsverket. Det har ordnats regelbundna möten med dessa intressegrupper för att följa upp utvecklingen inom ramen för reformen.

5 Ikraftträdande

Lagen om ändring av bilskattelagen föreslås träda i kraft den 1 september 2018.

Den skattetabell 1 A som fogas till bilagan till bilskattelagen ska tillämpas på nya bilar som registreras eller tas i bruk efter lagens ikraftträdande och vilkas specifika koldioxidutsläpp uppmätts med WLTP-mätmetoden. Även om det för bilen också finns ett värde uppmätt med NEDC-mätmetoden eller ett korrelerat värde, ska bilen efter lagens ikraftträdande beskattas enligt WLTP-mätmetodens utsläppsvärde och skattetabell 1 A alltid då bilen har ett utsläppsvärde som uppmätts med WLTP-mätmetoden. Den nya skattetabellen 2 A som ska fogas till bilagan och som anger det avdrag på skattesatsen enligt bärformåga som beviljas paketbilar ska tillämpas på paketbilar på vilka skattetabell 1 A tillämpas vid beskattningen.

I den nya skattetabellen 1 A ska dessutom ingå de nya skattesatser som tillämpas från ingången av 2019 genom vilka den tidigare fastställda sänkningen av bilskatten genomförs också för bilar vilkas utsläpp uppmätts med WLTP-mätmetoden.

Nuvarande skattetabell 1 i bilagan till lagen förblir i kraft och den tillämpas på övriga bilar som registreras eller tas i bruk även efter lagens ikraftträdande. På motsvarande sätt ska den nuvarande skattetabell 2 som anger det avdrag på skattesatsen enligt bärformåga som beviljas paketbilar fortfarande tillämpas på paketbilar på vilka skattetabell 1 tillämpas vid beskattningen.

Det är befogat att lagen sätts i kraft den 1 september 2018, från vilket datum en betydande del av de nya bilar vilkas utsläpp uppmätts med WLTP-mätmetoden registreras. Trots att en del nya bilar vilkas utsläpp uppmätts med WLTP-mätmetoden kommer ut på marknaden och skaffas redan före det föreslagna ikraftträdandedatumet för lagen, bedöms detta inte medföra några betydande negativa konsekvenser för bilhandeln. Som beskattningsgrund för bilar som beskattas före lagens ikraftträdande tillämpas den lägsta uppgift om utsläpp som angetts för bilen, om det finns flera uppgifter om utsläpp att tillgå för en bil vars utsläpp uppmätts enligt WLTP-mätmetoden. I praktiken är den lägsta uppgiften om utsläpp för bilar vilkas utsläpp uppmätts med WLTP-mätmetoden det värde som motsvarar NEDC-mätmetoden. På grund av de långa leveranstiderna för nya bilar kan beskattningstidpunkten för bilar som skaffats under våren och sommaren 2018 också förskjutas till en tidpunkt som infaller efter lagändringens ikraftträdande, varvid de beskattas enligt den nya skattetabell som anpassas enligt värdena enligt WLTP-mätmetoden.

Lagen om ändring av fordonsskattelagen avses träda i kraft den 1 januari 2019. Den nya skattetabell 1 A som fogas till bilagan till lagen ska tillämpas på bilar vilkas specifika koldioxidutsläpp uppmätts med WLTP-mätmetoden. Även om det för bilen också finns ett värde uppmätt med NEDC-mätmetoden eller ett korrelerat värde, ska bilen beskattas enligt WLTP-mätmetodens utsläppsvärde och skattetabell 1 A alltid då bilen har ett utsläppsvärde som uppmätts med WLTP-mätmetoden. Den nuvarande skattetabell 1 i bilagan till lagen ska tillämpas på bilar vilkas specifika koldioxidutsläpp enligt kraven i EU-lagstiftningen uppmätts endast med NEDC-mätmetoden eller på något annat sätt som avses i EU-lagstiftningen. Om den lagstadgade uppgiften om utsläpp saknas, bestäms skatten precis som nu enligt skattetabell 2, som baserar sig på bilens totalmassa.

I fråga om ordnandet av och tidtabellen för anpassningen av fordonsbeskattningen är informationssystemet vid Trafiksäkerhetsverket, som sköter beskattningen, i en avgörande roll. På grund av utvecklandet och testningen av informationssystemet kan ändringen av fordonsskattens grundskatt genomföras tidigast vid ingången av 2019.

Eftersom fordonsskattens grundskatt är dagsbaserad och tas ut på förhand för en fordonsbaserad skatteperiod på 12 månader, kan de nya skattegrunderna tillämpas först efter en övergångsperiod på 12 månader. Detta är motiverat för att de skattskyldiga ska behandlas likvärdigt. Om lagen således i enlighet med förslaget träder i kraft den 1 januari 2019, ska lagen till-

RP 74/2018 rd

lämpas på fordonsskattens grundskatt som tas ut först för den 1 januari 2020 och senare. Den första dagen för vilken skatten ska tas ut enligt de nya skattegrunderna, är då den 1 januari 2020.

Debetsedlar med skatt enligt de nya skattegrunderna sänds dock ut redan från och med januari 2019. Skatt som gäller tiden före den 1 januari 2020 ska också för bilar som testats enligt WLTP-mätmetoden fastställas enligt nuvarande skattetabell 1. För dessa bilar kan som beskattningsgrund dock tillämpas den lägsta uppgift om utsläpp som angetts för bilen, om det finns flera uppgifter om utsläpp att tillgå. I praktiken är den lägsta uppgiften om utsläpp för bilar vilkas utsläpp uppmätts med WLTP-mätmetoden det värde som motsvarar NEDC-mätmetoden.

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

1.

Lag

om ändring av bilskattelagen

I enlighet med riksdagens beslut
ändras i bilskattelagen (1482/1994) 6 och 8 §,
sådana de lyder, 6 § i lag 1481/2015 och 8 § i lagarna 5/2009 och 230/2012, samt
fogas till bilagan, sådan den lyder i lagarna 1316/2011 och 1482/2015, en ny skattetabell
1 A och en ny skattetabell 2 A som följer:

6 §

Skatten på en ny personbil och paketbil är ett procenttal enligt skattetabell 1 eller 1 A i bilagan av bilens beskattningsvärde, om inte något annat föreskrivs i 8 §. Skattesatsen bestäms utifrån det koldioxidutsläpp som motsvarar bilens bränsleförbrukning som bestämts i enlighet med kraven i Europeiska unionens lagstiftning. Skattetabell 1 A tillämpas på bilar vilkas koldioxidutsläpp motsvarande bränsleförbrukningen bestämts enligt den globalt harmoniserade provcykel för lätta fordon som avses i kommissionens förordning (EU) 2017/1151 om komplettering av Europaparlamentets och rådets förordning (EG) nr 715/2007 om typgodkännande av motorfordon med avseende på utsläpp från lätta personbilar och lätta nyttofordon (Euro 5 och Euro 6) och om tillgång till information om reparation och underhåll av fordon samt om ändring av Europaparlamentets och rådets direktiv 2007/46/EG, kommissionens förordningar (EG) nr 692/2008 och (EU) nr 1230/2012 och om upphävande av kommissionens förordning (EG) nr 692/2008 och i bilaga XXI till förordningen. Skattetabell 1 tillämpas på övriga bilar.

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

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

8 §

Skattesatsen enligt 6 § minskas med ett avdrag enligt skattetabell 2 eller 2 A i bilagan, om det är fråga om en paketbil som hör till kategori N1 och 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 och som uppfyller ett av följande villkor:

1) skillnaden mellan totalmassan och egenmassan (*bärförmågan*) är minst 680 men mindre än 1 000 kilogram och kvoten av effekten (i kilowatt) och totalmassan (i kilogram) är högst 0,05; eller

2) bärförmågan är minst 1 000 kilogram och kvoten av effekten och totalmassan är högst 0,06.

Paketbilens egenmassa bestäms med den utrustning som fordonet har vid tidpunkten för dess första beskattning.

Avdraget beviljas på basis av skattetabell 2 A för bilar vid vilkas beskattning tillämpas skattetabell 1 A. På övriga bilar tillämpas skattetabell 2.

Skattesatsen är dock minst den lägsta skattesatsen enligt den skattetabell som ska tillämpas på bilen.

RP 74/2018 rd

Bestämmelserna i denna paragraf tillämpas också på paketbilar som används för transport av en person som varaktigt använder rullstol, även om de utrustats med godtagbara anordningar för fastgörande av rullstol.

Denna lag träder i kraft den 20 .

Lagen tillämpas på fordon för vilka den första dagen för bestämmande av skatten infaller den dag lagen träder i kraft eller därefter.

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

SKATTETABELL 1 A

Bilens CO ₂ -utsläpp (g/km)	1.9-31.12.2018 till- lämplig skattesats	1.1.2019 och därefter tillämp- lig skattesats
0	3,3	2,7
1	3,3	2,7
2	3,3	2,7
3	3,4	2,7
4	3,4	2,8
5	3,4	2,8
6	3,4	2,8
7	3,5	2,8
8	3,5	2,8
9	3,5	2,8
10	3,5	2,9
11	3,6	2,9
12	3,6	2,9
13	3,6	2,9
14	3,7	2,9
15	3,7	3,0
16	3,7	3,0
17	3,8	3,0
18	3,8	3,0
19	3,8	3,1
20	3,9	3,1
21	3,9	3,1
22	3,9	3,1
23	4,0	3,1
24	4,0	3,2
25	4,0	3,2
26	4,1	3,2
27	4,1	3,3
28	4,1	3,3
29	4,2	3,3
30	4,2	3,3
31	4,3	3,4
32	4,3	3,4
33	4,4	3,4

RP 74/2018 rd

34	4,4	3,5
35	4,4	3,5
36	4,5	3,5
37	4,5	3,6
38	4,6	3,6
39	4,6	3,6
40	4,7	3,7
41	4,7	3,7
42	4,7	3,7
43	4,8	3,8
44	4,8	3,8
45	4,9	3,9
46	4,9	3,9
47	5,0	4,0
48	5,0	4,0
49	5,1	4,0
50	5,2	4,1
51	5,2	4,1
52	5,3	4,2
53	5,3	4,2
54	5,4	4,3
55	5,4	4,3
56	5,5	4,4
57	5,6	4,4
58	5,6	4,5
59	5,7	4,5
60	5,7	4,6
61	5,8	4,6
62	5,9	4,7
63	5,9	4,8
64	6,0	4,8
65	6,1	4,9
66	6,2	4,9
67	6,2	5,0
68	6,3	5,1
69	6,4	5,1
70	6,5	5,2
71	6,5	5,3
72	6,6	5,4
73	6,7	5,4

RP 74/2018 rd

74	6,7	5,5
75	6,8	5,6
76	6,9	5,6
77	7,0	5,7
78	7,1	5,8
79	7,2	5,9
80	7,3	6,0
81	7,4	6,1
82	7,5	6,1
83	7,5	6,2
84	7,6	6,3
85	7,7	6,4
86	7,8	6,5
87	7,9	6,6
88	8,0	6,7
89	8,1	6,8
90	8,2	6,9
91	8,3	7,0
92	8,4	7,1
93	8,5	7,2
94	8,7	7,3
95	8,8	7,4
96	8,9	7,5
97	9,0	7,6
98	9,1	7,8
99	9,2	7,9
100	9,3	8,0
101	9,5	8,1
102	9,6	8,2
103	9,7	8,4
104	9,8	8,5
105	10,0	8,6
106	10,1	8,7
107	10,2	8,9
108	10,3	9,0
109	10,5	9,2
110	10,6	9,3
111	10,8	9,4
112	10,9	9,6
113	11,0	9,7

RP 74/2018 rd

114	11,2	9,9
115	11,3	10,0
116	11,5	10,2
117	11,6	10,3
118	11,8	10,5
119	11,9	10,7
120	12,1	10,8
121	12,3	11,0
122	12,4	11,2
123	12,6	11,3
124	12,7	11,5
125	12,9	11,7
126	13,1	11,9
127	13,2	12,1
128	13,4	12,2
129	13,6	12,4
130	13,8	12,6
131	13,9	12,8
132	14,1	13,0
133	14,3	13,2
134	14,5	13,4
135	14,7	13,6
136	14,9	13,8
137	15,1	14,1
138	15,4	14,4
139	15,7	14,7
140	16,0	15,1
141	16,3	15,4
142	16,6	15,8
143	17,0	16,1
144	17,3	16,5
145	17,6	16,8
146	18,0	17,2
147	18,3	17,6
148	18,6	18,0
149	19,0	18,3
150	19,4	18,7
151	19,7	19,1
152	20,0	19,5
153	20,4	19,9

RP 74/2018 rd

154	20,8	20,3
155	21,1	20,8
156	21,5	21,2
157	21,9	21,6
158	22,3	22,0
159	22,7	22,4
160	23,0	22,9
161	23,4	23,3
162	24,0	24,0
163	24,2	24,2
164	24,5	24,5
165	24,7	24,7
166	24,9	24,9
167	25,2	25,2
168	25,4	25,4
169	25,7	25,7
170	25,9	25,9
171	26,2	26,2
172	26,4	26,4
173	26,6	26,6
174	26,9	26,9
175	27,1	27,1
176	27,4	27,4
177	27,6	27,6
178	27,8	27,8
179	28,1	28,1
180	28,3	28,3
181	28,6	28,6
182	28,8	28,8
183	29,0	29,0
184	29,3	29,3
185	29,5	29,5
186	29,7	29,7
187	30,0	30,0
188	30,2	30,2
189	30,5	30,5
190	30,7	30,7
191	30,9	30,9
192	31,2	31,2
193	31,4	31,4

RP 74/2018 rd

194	31,6	31,6
195	31,8	31,8
196	32,1	32,1
197	32,3	32,3
198	32,5	32,5
199	32,8	32,8
200	33,0	33,0
201	33,2	33,2
202	33,4	33,4
203	33,7	33,7
204	33,9	33,9
205	34,1	34,1
206	34,3	34,3
207	34,5	34,5
208	34,7	34,7
209	35,0	35,0
210	35,2	35,2
211	35,4	35,4
212	35,6	35,6
213	35,8	35,8
214	36,0	36,0
215	36,2	36,2
216	36,4	36,4
217	36,6	36,6
218	36,8	36,8
219	37,0	37,0
220	37,2	37,2
221	37,4	37,4
222	37,6	37,6
223	37,8	37,8
224	38,0	38,0
225	38,2	38,2
226	38,4	38,4
227	38,6	38,6
228	38,7	38,7
229	38,9	38,9
230	39,1	39,1
231	39,3	39,3
232	39,5	39,5
233	39,6	39,6

RP 74/2018 rd

234	39,8	39,8
235	40,0	40,0
236	40,2	40,2
237	40,3	40,3
238	40,5	40,5
239	40,7	40,7
240	40,8	40,8
241	41,0	41,0
242	41,2	41,2
243	41,3	41,3
244	41,5	41,5
245	41,6	41,6
246	41,8	41,8
247	41,9	41,9
248	42,1	42,1
249	42,3	42,3
250	42,4	42,4
251	42,6	42,6
252	42,7	42,7
253	42,8	42,8
254	42,9	42,9
255	43,0	43,0
256	43,1	43,1
257	43,2	43,2
258	43,4	43,4
259	43,5	43,5
260	43,6	43,6
261	43,7	43,7
262	43,8	43,8
263	43,9	43,9
264	44,0	44,0
265	44,1	44,1
266	44,2	44,2
267	44,3	44,3
268	44,4	44,4
269	44,5	44,5
270	44,6	44,6
271	44,7	44,7
272	44,8	44,8
273	44,9	44,9

RP 74/2018 rd

274	45,0	45,0
275	45,1	45,1
276	45,2	45,2
277	45,2	45,2
278	45,3	45,3
279	45,4	45,4
280	45,5	45,5
281	45,6	45,6
282	45,7	45,7
283	45,8	45,8
284	45,8	45,8
285	45,9	45,9
286	46,0	46,0
287	46,1	46,1
288	46,2	46,2
289	46,3	46,3
290	46,3	46,3
291	46,4	46,4
292	46,5	46,5
293	46,6	46,6
294	46,6	46,6
295	46,7	46,7
296	46,8	46,8
297	46,9	46,9
298	46,9	46,9
299	47,0	47,0
300	47,1	47,1
301	47,1	47,1
302	47,2	47,2
303	47,3	47,3
304	47,3	47,3
305	47,4	47,4
306	47,5	47,5
307	47,5	47,5
308	47,6	47,6
309	47,6	47,6
310	47,7	47,7
311	47,8	47,8
312	47,8	47,8
313	47,9	47,9

RP 74/2018 rd

314	47,9	47,9
315	48,0	48,0
316	48,1	48,1
317	48,1	48,1
318	48,2	48,2
319	48,2	48,2
320	48,3	48,3
321	48,3	48,3
322	48,4	48,4
323	48,4	48,4
324	48,5	48,5
325	48,5	48,5
326	48,6	48,6
327	48,6	48,6
328	48,7	48,7
329	48,7	48,7
330	48,8	48,8
331	48,8	48,8
332	48,9	48,9
333	48,9	48,9
334	49,0	49,0
335	49,0	49,0
336	49,1	49,1
337	49,1	49,1
338	49,1	49,1
339	49,2	49,2
340	49,2	49,2
341	49,3	49,3
342	49,3	49,3
343	49,3	49,3
344	49,4	49,4
345	49,4	49,4
346	49,5	49,5
347	49,5	49,5
348	49,5	49,5
349	49,6	49,6
350	49,6	49,6
351	49,7	49,7
352	49,7	49,7
353	49,7	49,7

RP 74/2018 rd

354	49,8	49,8
355	49,8	49,8
356	49,8	49,8
357	49,9	49,9
358	49,9	49,9
359	49,9	49,9
360 eller mera	50,0	50,0

SKATTETABELL 2 A

Bilens totalmassa (kg)	Avdrag från skatte- satsen (procenten- heter
2501-2550	14,3
2551-2600	16,0
2601-2650	17,3
2651-2700	18,3
2701-2750	19,2
2751-2800	19,9
2801-2850	20,6
2851-2900	21,2
2901-2950	21,7
2951-3000	22,3
3001-3050	22,8
3051-3100	23,2
3101-3150	23,6
3151-3200	24,1
3201-3250	24,4
3251-3300	24,8
3301-3350	25,2
3351-3400	25,5
3401-3450	25,9
3451-3500	26,2

2.

Lag

om ändring av 10 § i och bilagan till fordonsskattelagen

I enlighet riksdagens beslut
ändras i fordonsskattelagen (1281/2003) 10 §, sådan den lyder i lagarna 943/2009, 1317/2011 och 307/2018, samt
fogas till bilagan, sådan den lyder i lag 1482/2015, en ny skattetabell 1 A som följer:

10 §

Grundskatt

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

Skattebeloppet bestäms utifrån det koldioxidutsläpp som motsvarar bilens bränsleförbrukning som bestämts i enlighet med kraven i Europeiska unionens lagstiftning. Skattetabell 1 A tillämpas på bilar vilkas koldioxidutsläpp vid blandad körning bestämts enligt den globalt harmoniserade provcykel för lätta fordon som avses i kommissionens förordning (EU) 2017/1151 om komplettering av Europaparlamentets och rådets förordning (EG) nr 715/2007 om typgodkännande av motorfordon med avseende på utsläpp från lätta personbilar och lätta nyttofordon (Euro 5 och Euro 6) och om tillgång till information om reparation och underhåll av fordon samt om ändring av Europaparlamentets och rådets direktiv 2007/46/EG, kommissionens förordningar (EG) nr 692/2008 och (EU) nr 1230/2012 och om upphävande av kommissionens förordning (EG) nr 692/2008 och i bilaga XXI till förordningen. Skattetabell 1 tillämpas på övriga bilar när det är fråga om

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

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

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

Skattetabell 2 tillämpas på andra än i 2 mom. avsedda bilar. Skattetabell 2 tillämpas även om trafik- och transportregistret inte innehåller sådana uppgifter om bilens koldioxidutsläpp som uppfyller förutsättningarna enligt 2 mom.

Om ett fordon som avses i 1 mom. utnyttjar enbart el som drivkraft, är grundskatten det lägsta skattebeloppet enligt den skattetabell som ska tillämpas på bilen.

Denna lag träder i kraft den 20 .

Skattebeloppet per dag beräknas enligt de bestämmelser som gällde vid ikraftträdandet av denna lag till och med den 31 december 2019.

SKATTETABELL 1 A

Fordonets CO ₂ - utsläpp	Skattens belopp	
	g/km	cent/dag
		euro/365 da- gar
0	29,10	106,21
1	29,20	106,58
2	29,20	106,58
3	29,30	106,94
4	29,40	107,31
5	29,40	107,31
6	29,50	107,67
7	29,50	107,67
8	29,60	108,04
9	29,70	108,40
10	29,80	108,77
11	29,80	108,77
12	29,90	109,13
13	30,00	109,50
14	30,00	109,50
15	30,10	109,86
16	30,20	110,23
17	30,30	110,59
18	30,30	110,59
19	30,40	110,96
20	30,50	111,32
21	30,60	111,69
22	30,60	111,69
23	30,70	112,05
24	30,80	112,42
25	30,90	112,78
26	31,00	113,15
27	31,00	113,15
28	31,10	113,51
29	31,20	113,88
30	31,30	114,24
31	31,40	114,61
32	31,50	114,97
33	31,50	114,97

RP 74/2018 rd

34	31,60	115,34
35	31,70	115,70
36	31,80	116,07
37	31,90	116,43
38	32,00	116,80
39	32,10	117,16
40	32,20	117,53
41	32,30	117,89
42	32,40	118,26
43	32,50	118,62
44	32,60	118,99
45	32,70	119,35
46	32,80	119,72
47	32,90	120,08
48	33,00	120,45
49	33,10	120,81
50	33,20	121,18
51	33,30	121,54
52	33,40	121,91
53	33,50	122,27
54	33,60	122,64
55	33,70	123,00
56	33,80	123,37
57	33,90	123,73
58	34,00	124,10
59	34,20	124,83
60	34,30	125,19
61	34,40	125,56
62	34,50	125,92
63	34,60	126,29
64	34,70	126,65
65	34,90	127,38
66	35,00	127,75
67	35,10	128,11
68	35,20	128,48
69	35,40	129,21
70	35,50	129,57
71	35,60	129,94
72	35,70	130,30
73	35,90	131,03

RP 74/2018 rd

74	36,00	131,40
75	36,10	131,76
76	36,30	132,49
77	36,40	132,86
78	36,50	133,22
79	36,70	133,95
80	36,80	134,32
81	37,00	135,05
82	37,10	135,41
83	37,20	135,78
84	37,40	136,51
85	37,50	136,87
86	37,70	137,60
87	37,80	137,97
88	38,00	138,70
89	38,10	139,06
90	38,30	139,79
91	38,40	140,16
92	38,60	140,89
93	38,80	141,62
94	38,90	141,98
95	39,10	142,71
96	39,20	143,08
97	39,40	143,81
98	39,60	144,54
99	39,70	144,90
100	39,90	145,63
101	40,10	146,36
102	40,20	146,73
103	40,40	147,46
104	40,60	148,19
105	40,80	148,92
106	40,90	149,28
107	41,10	150,01
108	41,30	150,74
109	41,50	151,47
110	41,70	152,20
111	41,90	152,93
112	42,00	153,30
113	42,20	154,03

RP 74/2018 rd

114	42,40	154,76
115	42,60	155,49
116	42,80	156,22
117	43,00	156,95
118	43,20	157,68
119	43,40	158,41
120	43,60	159,14
121	43,80	159,87
122	44,00	160,60
123	44,20	161,33
124	44,40	162,06
125	44,60	162,79
126	44,80	163,52
127	45,10	164,61
128	45,30	165,34
129	45,50	166,07
130	45,70	166,80
131	45,90	167,53
132	46,20	168,63
133	46,40	169,36
134	46,60	170,09
135	46,80	170,82
136	47,10	171,91
137	47,40	173,01
138	47,70	174,10
139	48,10	175,56
140	48,50	177,02
141	48,80	178,12
142	49,20	179,58
143	49,60	181,04
144	50,00	182,50
145	50,40	183,96
146	50,80	185,42
147	51,20	186,88
148	51,60	188,34
149	52,00	189,80
150	52,50	191,62
151	52,90	193,08
152	53,30	194,54
153	53,70	196,00

RP 74/2018 rd

154	54,20	197,83
155	54,60	199,29
156	55,10	201,11
157	55,50	202,57
158	56,00	204,40
159	56,50	206,22
160	56,90	207,68
161	57,40	209,51
162	57,90	211,33
163	58,40	213,16
164	58,90	214,98
165	59,40	216,81
166	59,90	218,63
167	60,40	220,46
168	60,90	222,28
169	61,40	224,11
170	61,90	225,93
171	62,50	228,12
172	63,00	229,95
173	63,50	231,77
174	64,10	233,96
175	64,60	235,79
176	65,20	237,98
177	65,70	239,80
178	66,30	241,99
179	66,90	244,18
180	67,40	246,01
181	68,00	248,20
182	68,60	250,39
183	69,20	252,58
184	69,80	254,77
185	70,40	256,96
186	71,00	259,15
187	71,60	261,34
188	72,20	263,53
189	72,80	265,72
190	73,40	267,91
191	74,00	270,10
192	74,70	272,65
193	75,30	274,84

RP 74/2018 rd

194	75,90	277,03
195	76,60	279,59
196	77,20	281,78
197	77,90	284,33
198	78,50	286,52
199	79,20	289,08
200	79,90	291,63
201	80,50	293,82
202	81,20	296,38
203	81,90	298,93
204	82,50	301,12
205	83,20	303,68
206	83,90	306,23
207	84,60	308,79
208	85,30	311,34
209	86,00	313,90
210	86,70	316,45
211	87,40	319,01
212	88,10	321,56
213	88,80	324,12
214	89,50	326,67
215	90,20	329,23
216	91,00	332,15
217	91,70	334,70
218	92,40	337,26
219	93,10	339,81
220	93,90	342,73
221	94,60	345,29
222	95,30	347,84
223	96,10	350,76
224	96,80	353,32
225	97,50	355,87
226	98,30	358,79
227	99,00	361,35
228	99,80	364,27
229	100,50	366,82
230	101,30	369,74
231	102,00	372,30
232	102,70	374,85
233	103,50	377,77

RP 74/2018 rd

234	104,20	380,33
235	105,00	383,25
236	105,80	386,17
237	106,50	388,72
238	107,30	391,64
239	108,00	394,20
240	108,80	397,12
241	109,50	399,67
242	110,30	402,59
243	111,00	405,15
244	111,80	408,07
245	112,50	410,62
246	113,30	413,54
247	114,00	416,10
248	114,80	419,02
249	115,50	421,57
250	116,30	424,49
251	117,10	427,41
252	117,70	429,60
253	118,30	431,79
254	118,90	433,98
255	119,50	436,17
256	120,10	438,36
257	120,70	440,55
258	121,30	442,74
259	121,90	444,93
260	122,50	447,12
261	123,10	449,31
262	123,70	451,50
263	124,30	453,69
264	124,90	455,88
265	125,40	457,71
266	126,00	459,90
267	126,60	462,09
268	127,20	464,28
269	127,80	466,47
270	128,40	468,66
271	128,90	470,48
272	129,50	472,67
273	130,10	474,86

RP 74/2018 rd

274	130,70	477,05
275	131,20	478,88
276	131,80	481,07
277	132,40	483,26
278	132,90	485,08
279	133,50	487,27
280	134,00	489,10
281	134,60	491,29
282	135,10	493,11
283	135,70	495,30
284	136,30	497,49
285	136,80	499,32
286	137,30	501,14
287	137,90	503,33
288	138,40	505,16
289	139,00	507,35
290	139,50	509,17
291	140,00	511,00
292	140,60	513,19
293	141,10	515,01
294	141,60	516,84
295	142,10	518,66
296	142,60	520,49
297	143,20	522,68
298	143,70	524,50
299	144,20	526,33
300	144,70	528,15
301	145,20	529,98
302	145,70	531,80
303	146,20	533,63
304	146,70	535,45
305	147,20	537,28
306	147,70	539,10
307	148,10	540,56
308	148,60	542,39
309	149,10	544,21
310	149,60	546,04
311	150,10	547,86
312	150,50	549,32
313	151,00	551,15

RP 74/2018 rd

314	151,40	552,61
315	151,90	554,43
316	152,40	556,26
317	152,80	557,72
318	153,30	559,54
319	153,70	561,00
320	154,20	562,83
321	154,60	564,29
322	155,00	565,75
323	155,50	567,57
324	155,90	569,03
325	156,30	570,49
326	156,70	571,95
327	157,20	573,78
328	157,60	575,24
329	158,00	576,70
330	158,40	578,16
331	158,80	579,62
332	159,20	581,08
333	159,60	582,54
334	160,00	584,00
335	160,40	585,46
336	160,80	586,92
337	161,20	588,38
338	161,60	589,84
339	161,90	590,93
340	162,30	592,39
341	162,70	593,85
342	163,10	595,31
343	163,40	596,41
344	163,80	597,87
345	164,20	599,33
346	164,50	600,42
347	164,90	601,88
348	165,20	602,98
349	165,60	604,44
350	165,90	605,53
351	166,30	606,99
352	166,60	608,09
353	166,90	609,18

RP 74/2018 rd

354	167,30	610,64
355	167,60	611,74
356	167,90	612,83
357	168,20	613,93
358	168,50	615,02
359	168,90	616,48
360	169,20	617,58
361	169,50	618,67
362	169,80	619,77
363	170,10	620,86
364	170,40	621,96
365	170,70	623,05
366	171,00	624,15
367	171,30	625,24
368	171,60	626,34
369	171,90	627,43
370	172,10	628,16
371	172,40	629,26
372	172,70	630,35
373	173,00	631,45
374	173,20	632,18
375	173,50	633,27
376	173,80	634,37
377	174,00	635,10
378	174,30	636,19
379	174,50	636,92
380	174,80	638,02
381	175,10	639,11
382	175,30	639,84
383	175,50	640,57
384	175,80	641,67
385	176,00	642,40
386	176,30	643,49
387	176,50	644,22
388	176,70	644,95
389	177,00	646,05
390	177,20	646,78
391	177,40	647,51
392	177,60	648,24
393	177,90	649,33

RP 74/2018 rd

394	178,10	650,06
395	178,30	650,79
396	178,50	651,52
397	178,70	652,25
398	178,90	652,98
399	179,10	653,71
400	179,30	654,44

Helsingfors den 31 maj 2018

Statsminister

Juha Sipilä

Finansminister Petteri Orpo

1.

Lag

om ändring av bilskattelagen

I enlighet med riksdagens beslut
ändras i bilskattelagen (1482/1994) 6 och 8 §,
sådana de lyder, 6 § i lag 1481/2015 och 8 § i lagarna 5/2009 och 230/2012, samt
fogas till bilagan, sådan den lyder i lagarna 1316/2011 och 1482/2015, en ny skattetabell
1 A och en ny skattetabell 2 A som följer:

Gällande lydelse

6 §

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

Om det inte finns sådana uppgifter om koldioxidutsläppet som uppfyller kraven i 1 mom., bestäms skattesatsen enligt skattetabell 1 utifrån det kalkylerade koldioxidutsläppet för bilen enligt bilens totalmassa och drivkraft. Om kvoten av bilens effekt uttryckt i kilowatt och totalmassa uttryckt i kilogram är 0,15 eller större, ökas det beräknade koldioxidutsläppet genom att det mul-

Föreslagen lydelse

6 §

Skatten på en ny personbil och paketbil är ett procenttal enligt skattetabell 1 *eller 1 A* i bilagan av bilens beskattningsvärde, om inte *något* annat föreskrivs i 8 §. Skattesatsen bestäms utifrån *det* koldioxidutsläpp *som motsvarar bilens bränsleförbrukning* som bestämts i enlighet med kraven i Europeiska unionens lagstiftning. *Skattetabell 1 A tillämpas på bilar vilkas koldioxidutsläpp motsvarande bränsleförbrukningen bestämts enligt den globalt harmoniserade provcykel för lätta fordon som avses i kommissionens förordning (EU) 2017/1151 om komplettering av Europaparlamentets och rådets förordning (EG) nr 715/2007 om typgodkännande av motorfordon med avseende på utsläpp från lätta personbilar och lätta nyttofordon (Euro 5 och Euro 6) och om tillgång till information om reparation och underhåll av fordon samt om ändring av Europaparlamentets och rådets direktiv 2007/46/EG, kommissionens förordningar (EG) nr 692/2008 och (EU) nr 1230/2012 och om upphävande av kommissionens förordning (EG) nr 692/2008 och i bilaga XXI till förordningen. Skattetabell 1 tillämpas på övriga bilar.*

Om det inte finns sådana uppgifter om koldioxidutsläppet som uppfyller kraven i 1 mom., bestäms skattesatsen enligt skattetabell 1 utifrån det kalkylerade koldioxidutsläppet för bilen enligt bilens totalmassa och drivkraft. Om kvoten av bilens effekt i uttryckt kilowatt och totalmassa uttryckt i kilogram är 0,15 eller större, ökas det kalkylerade koldioxidutsläppet genom att det mul-

Gällande lydelse

tipliceras med talet 1,5. Mängden koldioxidutsläpp avrundas till hela gram.

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

8 §

Skattesatsen enligt 6 § och *skattetablell 1* minskas med ett avdrag enligt skattetablell 2 i bilagan, om det är fråga om en paketbil som hör till kategori N1 och 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 och som uppfyller ett av följande villkor:

1) skillnaden mellan totalmassan och egenmassan (*bärförmågan*) är minst 680 men mindre än 1 000 kilogram och kvoten av effekten (i kilowatt) och totalmassan (i kilogram) är högst 0,05,

2) bärförmågan är minst 1 000 kilogram och kvoten av effekten och totalmassan är högst 0,06.

Utöver vad som bestäms i 1 mom. kan paketbilar som används för transport av en person som varaktigt använder rullstol utrustas med godtagbara anordningar för fastgörande av rullstol.

Paketbilens egenmassa bestäms med den utrustning som fordonet har vid tidpunkten för dess första beskattning.

Skattesatsen är dock minst den lägsta skattesatsen enligt skattetablell 1 i bilagan.

Föreslagen lydelse

tipliceras med talet 1,5. Mängden koldioxidutsläpp avrundas till hela gram.

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

8 §

Skattesatsen enligt 6 § minskas med ett avdrag enligt skattetablell 2 *eller 2 A* i bilagan, om det är fråga om en paketbil som hör till kategori N1 och 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 och som uppfyller ett av följande villkor:

1) skillnaden mellan totalmassan och egenmassan (*bärförmågan*) är minst 680 men mindre än 1 000 kilogram och kvoten av effekten (i kilowatt) och totalmassan (i kilogram) är högst 0,05; *eller*

2) bärförmågan är minst 1 000 kilogram och kvoten av effekten och totalmassan är högst 0,06.

Paketbilens egenmassa bestäms med den utrustning som fordonet har vid tidpunkten för dess första beskattning.

Avdraget beviljas på basis av skattetablell 2 A för bilar vid vilkas beskattning tillämpas skattetablell 1 A. På övriga bilar tillämpas skattetablell 2.

Skattesatsen är dock minst den lägsta skattesatsen enligt *den* skattetablell *som ska tillämpas på bilen*.

Bestämmelserna i denna paragraf tillämpas också på paketbilar som används för transport av en person som varaktigt använder rullstol, även om de utrustats med godtagbara anordningar för fastgörande av rullstol.

Denna lag träder i kraft den 20 .

Lagen tillämpas på fordon för vilka den första dagen för bestämmande av skatten infaller den dag lagen träder i kraft eller därefter.

På fordon för vilka den första dagen för

Gällande lydelse

Föreslagen lydelse

bestämmande av skatten infaller före ikraftträdandet av denna lag tillämpas de bestämmelser som gällde vid ikraftträdandet.

2.

Lag

om ändring av 10 § i och bilagan till fordonsskattelagen

I enlighet riksdagens beslut
ändras i fordonsskattelagen (1281/2003) 10 §, sådan den lyder i lagarna 943/2009, 1317/2011 och 307/2018, samt
fogas till bilagan, sådan den lyder i lag 1482/2015, en ny skattetabell 1 A som följer:

Gällande lydelse

Föreslagen lydelse

10 §

10 §

Grundskatt

Grundskatt

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

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

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

Skattebeloppet bestäms utifrån det koldioxidutsläpp som motsvarar bilens bränsleförbrukning som bestämts i enlighet med kraven i Europeiska unionens lagstiftning. Skattetabell 1 A tillämpas på bilar vilkas koldioxidutsläpp vid blandad körning bestämts enligt den globalt harmoniserade provcykel för lätta fordon som avses i kommissionens förordning (EU) 2017/1151 om komplettering av Europaparlamentets och rådets förordning (EG) nr 715/2007 om typgodkännande av motorfordon med avseende på utsläpp från lätta personbilar och lätta nyttofordon (Euro 5 och Euro 6) och om tillgång till information om reparation och underhåll av fordon samt om ändring av Europaparlamentets och rådets direktiv 2007/46/EG, kommissionens förordningar (EG) nr 692/2008 och (EU) nr 1230/2012 och om upphävande av kommissionens förordning (EG) nr 692/2008 och i bilaga XXI till förordningen. Skattetabell 1 tillämpas på övriga bilar när det är fråga om

1) personbilar vars totalmassa är högst

Gällande lydelse

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

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

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

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

Om ett fordon som avses i 1 mom. utnyttjar enbart el som drivkraft, är grundskatten det lägsta skattebeloppet i skatteta-
bell 1 i bi-
lagan.

Föreslagen lydelse

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

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

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

*Skatteta-
bell 2 tillämpas på andra än i 2 mom. avsedda bilar. Skatteta-
bell 2 tillämpas även om trafik- och transportregistret inte innehåller sådana uppgifter om bilens koldioxidutsläpp som uppfyller förutsättningarna enligt 2 mom.*

Om ett fordon som avses i 1 mom. utnyttjar enbart el som drivkraft, är grundskatten det lägsta skattebeloppet *enligt den skatteta-
bell som ska tillämpas på bilen.*

Denna lag träder i kraft den 20 .

Skattebeloppet per dag beräknas enligt de bestämmelser som gällde vid ikraftträdandet av denna lag till och med den 31 december 2019.
