

FINANSUTSKOTTETS BETÄNKANDE 11/2011 rd

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

INLEDNING

Remiss

Riksdagen remitterade den 13 oktober 2011 en proposition med förslag till lag om ändring av bilskattelagen (RP 57/2011 rd) till finansutskottet för beredning.

Beredning i delegation

Ärendet har beretts i finansutskottets skattedelegation.

Sakkunniga

Skattedelegationen har hört

- överinspektör Hanne-Riikka Nalli, finansministeriet
- tullöverinspektör Tapio Rouhiainen, Tullstyrelsen

- verkställande direktör Pekka Rissa, Autoalan Keskusliitto ry
- kommunikationschef Jukka Tolvanen, Automobilförbundet
- expert Harri Kallberg, Bilimportörerna r.f.
- avdelningsdirektör Janne Huhtamäki, Trafiksäkerhetsverket
- klimatansvarig Venla Virkamäki, Finlands naturskyddsförbund rf
- verkställande direktör Lauri Säynäjoki, Finlands Taxiförbund.

Dessutom har skriftliga utlåtanden lämnats av

- kommunikationsministeriet
- Liikenneympäristöyhdistys ry
- Suomen Taksiliitto
- finansministeriet
- Skattebetalarnas Centralförbund rf
- miljöministeriet.

PROPOSITIONEN

I propositionen föreslår regeringen 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 stärka styreffekten. Den lägsta skatten ska enligt förslaget sänkas från 12,2 till 5,0 procent, och denna skattesats ska tillämpas när fordonets koldioxidut-

släpp är 0 gram per kilometer. Den högsta skatten ska höjas från 48,8 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 högre än 110 gram per kilometer. Skatten på nya personbilar med genomsnittliga utsläpp kommer att stiga med cirka två procentenheter. Den största höjningen ligger på cirka sju procentenheter.

Enligt en ny bestämmelse ska skatten på elbilar vara den lägsta skattesatsen i tabellen i bilagan till lagen.

Vidare föreslås det ändringar i bestämmelserna om registrerade ombud. Ett ombuds tillstånd ska tillfälligt kunna 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 karaktär.

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

UTSKOTTETS ÖVERVÄGANDEN

Motivering

Utskottet tillstyrker förslaget, men med vissa ändringar.

Bakgrund

Propositionen ingår i ett större lagstiftningspaket för att utveckla trafikbeskattningen i överensstämmelse med regeringsprogrammet. Samtidigt kommer också ändringar av den årliga fordonsskatten och ändringar av punktskatten på transportdrivmedel att behandlas. De har inte bara ett fiskalt syfte utan de ska också effektivisera miljöstyrningen i trafiken. Det är nödvändigt för att det ambitiösa nationella målet för utsläppsminskning inom de icke handlande sektorerna ska kunna nås.

Trafiken är ett viktigt styrobject i den icke handlande sektorn eftersom den står för ungefär en femtedel av våra koldioxidutsläpp. Vägtrafiken står för ungefär 80 procent av denna femtedel. Följaktligen spelar de styrmedel som sätts in på biltrafiken stor roll.

Utgångspunkterna i propositionen är därför motiverade.

Bilskattelagen spelar en framträdande roll eftersom den är inriktad på bilköp och återverkar därmed också på skattestyrningen av användningen av bil. Följaktligen är det viktigt att se över effekterna av den gällande skattetabellen.

Skattestyrningens betydelse ökar dessutom av att bilskatten direkt påverkar priserna och att pri-

set är den viktigaste faktorn när konsumenterna väljer bil. Däremot spelar enbart miljöaspekter utan ekonomisk styrning en liten roll för konsumenterna, visar undersökningar¹. För informationsstyrning kommer det alltså att krävas mer än bara upplysning och liknande insatser.

Bilskatten är visserligen en nationell skatt, men trots det bör utsläppskriterierna ses mot bakgrunden av EU:s ambitiösa utsläppsmål för person- och paketbilar. EU har nämligen satt som mål att koldioxidutsläppen från nya personbilar fram till 2015 ska sjunka till i snitt 130 g/km och till 95 g/km fram till 2020². För lätta fordon är målen 175 g/km fram till 2016 respektive 135 g/km på sikt³. Utvecklingen går alltså i vilket fall som helst mot lägre utsläppsnivåer de närmaste åren.

Utvecklingen i Finland

Propositionen grundar sig på uppgifter om att koldioxidutsläppen från nya bilar i snitt har

¹ Trafi: Ympäristövällinen autoilu, Tutkimuksia ja selvityksiä 5/2009 och Tutkimus ympäristöystävällisestä autoilusta, Trafín julkaisuja 17/2011.

² Europaparlamentets och rådets förordning (EG) nr 443/2009 om utsläppsnormer för nya personbilar som del av gemenskapens samordnade strategi för att minska koldioxidutsläppen från lätta fordon.

³ Europaparlamentets och rådets förordning om utsläppsnormer för nya lätta nyttofordon (KOM(2009)593).

minskat med drygt 17 procent⁴ sedan den utsläppsrelaterade bilskatten infördes 2008. I snitt är utsläppen från personbilar nu 145 g/km och var nästan 180 g/km tidigare. Vid reformen ansågs 180 g/km vara brytpunkten för den linjära skattetabellen.

Den genomsnittliga skattesatsen för nya personbilar har sjunkit med fyra procentenheter från 26,5 till 22,5 procent. Därmed har intäkterna av bilskatten sjunkit.

Sambandet mellan utsläpp och skatteintäkter bedöms vanligen så att skatteintäkterna minskar med 5–6 miljoner euro när de genomsnittliga koldioxidutsläppen sjunker med ett gram. Antagandet är då att intäkterna från bilskatten är ungefär en miljard om året.

Regeringen anser det vara realistiskt att räkna med att utsläppen minskar med i snitt fem gram om året. I så fall skulle avkastningen från bilskatten minska med 25–30 miljoner euro årligen utan justeringar i skattesatsen. Propositionen är således viktig för att säkerställa de framtida skatteintäkterna.

Följaktligen tillstyrker utskottet förslagen att ändra skattetabellen för att den ska få större styreffekt och att se över skattesatserna för att justera effekterna på skatteintäkterna.

Ändrad struktur på skattetabellen

Den nuvarande linjära skattetabellen ska alltså vidgas både upptill och nertill. Dessutom ändrar den form för att skattestyrningen ska gälla de utsläppskategorier där de mest efterfrågade fordonen finns. Den nya brytpunkten är 110 g/km för att skattetabellen ska behålla sin styreffekt flera år framåt trots den snabba tekniska utvecklingen.

Ändringarna är motiverade, anser utskottet.

Även om den nya tabellen inte längre kommer att vara linjär utan logistisk, kommer den fortfarande att bygga på principen att skatten på-

verkas av varje gram utsläpp. Det är en viktig punkt i modellen med avseende på styreffekten och begripligheten. Skattesatsen anges i tiondels procent. På grund av avrundningen kan den därför vara lika för två olika mängder i gram, men det gör inte modellen mindre begriplig, menar utskottet. För informationen till kunderna spelar det ingen roll att värdet för gram koldioxid varierar en aning i utsläppskategorierna för att garantera effektiv skattestyrning.

Målen i propositionen skulle inte kunna nås genom att bara riktningskoefficienten i den linjära tabellen ändras. Det slår hårdast mot den typen av fordon med mycket stora utsläpp som det inte importeras så många av till Finland. Då skulle styrningen riktas in på enskilda fordon med liten betydelse för antingen de totala utsläppen eller skatteintäkterna. Dessutom skulle skattemodellen inte tillräckligt mycket styra konsumenterna att köpa de mest utsläppssnåla bilarna eftersom skillnaderna i skatt vore ganska små. I den logistiska modellen har den typen av brister kunnat undvikas.

Propositionen behåller neutraliteten visavi fordons- och bränsleteknik. Modellen varken avgränsar eller bedömer olika tekniker och det ger ett mer öppet, flexibelt och begripligt system.

Det strider inte mot systemet att uteslutande eldrivna fordon placeras i den lägsta utsläppskategorin genom en skrivning i själva lagtexten. Det är motiverat eftersom elbilar inte avger koldioxid vid körning. Undantagsbestämmelsen beror på att specifika utsläpp enligt EU-reglerna om typgodkännande inte behöver uppges för elbilar. Skatten skulle därmed grunda sig på fordonsvikten och det leder till alltför hög skatt eftersom bilbatteriet väger mycket.

Förslaget i propositionen är motiverat och motsvarar nuvarande skattepraxis, anser utskottet.

Skattehöjning

Skattehöjningen avser att kompensera skattebortfallet på grund av att de genomsnittliga koldioxidutsläppen sjunker. Den kommer dessutom att stärka styreffekten av den nya skattetabellen precis som det sägs ovan. Tack vare ändringen

⁴ Någon liknande utveckling skedde inte bland importerade begagnade bilar eller nya paketbilar. De har fortfarande en hög genomsnittlig utsläppsnivå som ligger en aning under 200 g/km för begagnade personbilar och 210 g/km för nya paketbilar.

beräknas de årliga skatteintäkterna öka med cirka 90 miljoner euro förutsatt att efterfrågan utvecklas på samma sätt som hittills.

Skatten på nya personbilar med genomsnittliga utsläpp (145 g/km) stiger med ungefär två procentenheter från 22,6 till 24,8 procent. Priset på en bil som nu kostar till exempel 30 000 euro stiger med ungefär 650 euro. Bilar med koldioxidutsläpp över 200 g/km drabbas av de största höjningarna. På dem stiger skatten med sju—åtta procentenheter. Skatten på begagnade bilar som importeras stiger med ungefär fem procententer.

Skattehöjningarna är rimliga och motiverade med avseende på skatteintäkterna, menar utskottet. Vi bör komma ihåg att den som köper bil själv kan påverka skatten genom sitt val av bil. Detta gäller också paketbilar eftersom beskattningen i alla storlekskategorier gynnar bränslesnåla modeller. I övrigt är det svårt att beskriva hur inkomstfördelningen påverkas av bilskatten eftersom skatteskalen är bred och bilpriserna varierar stort. Dessutom är bilskatten en engångsskatt så det går inte att dra några mer långtgående slutsatser.

Ändringarna omfattar också paketbilar som samma utsläppsrelaterade beskattning och skattetabell är tillämpliga på som på personbilar. Skattesatsen för paketbilar för varutransport kan emellertid nedsättas utifrån fordonets totalmassa. Tanken är att styra efterfrågan på paketbilar i riktning mot utrustning som tillgodoser transportbehovet. Nedsättningen föreslås bli höjd med i snitt tre procentenheter. Skattesatsen för paketbilar stiger ändå med tre procentenheter i genomsnitt.

Nedsättning för taxibilar

Taksiliitto bedömer att skatten på de vanligaste bilarna i taxitrafik kommer att stiga med 100—5

000 euro. Mest stiger den på minibussar för specialtransport. Därför föreslår Taksiliitto att den allmänna skattenedsättningen på 9 600 euro enligt 28 § höjs med 1 000 euro och nedsättningen på 12 000 euro för specialutrustade minibussar med 4 000 euro.

Det är motiverat att se över skattenedsättningen för specialutrustade minibussar, anser utskottet och förslår att den höjs med 3 000 euro. Därmed är den 15 000 euro. Det underlättar inköp av relevant och säker utrustning. Samtidigt blir det lättare att använda dem i framför allt kommunala specialtransporter och mer allmänt i glesbygd.

Däremot anser utskottet det inte nödvändigt att höja den allmänna nedsättningen för taxibilar för att förbättra miljöstyrningen i taxitrafik. Det nuvarande utbudet på bilar ger valmöjligheter och det finns också utsläppssnåla modeller för yrkestrafik. Man bör också notera att nedsättningen inte sänktes 2008 när bilskatten i övrigt sänktes och den utsläppsbaserade skatten infördes.

Övriga förslag

Utskottet har ingenting att anmärka mot de tekniska förslagen eller de smärre ändringarna i bestämmelserna om registrerade ombud.

Utskottet tillstyrker den föreslagna tidpunkten för ikraftträdandet, den 1 april 2012.

Utskottets förslag till beslut

Riksdagen

godkänner lagförslaget med följande ändringar (Utskottets ändringsförslag):

Utskottets ändringsförslag

Lag
om ändring av bilskattelagen

I enlighet med riksdagens beslut
ändras i bilskattelagen (1482/1994) 28 § 1 mom., 35 § 2 mom., 35 a § 4 mom., 39 § 2 mom. och bilagan,
sådana de lyder, 28 § 1 mom. i lag 193/2011, 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 §
(Som i RP)

28 §

För en bil som vid första registreringen i Finland registreras för beställningstrafik enligt 2 § 1 punkten i lagen om taxitrafik (217/2007) och som fordonets ägare i huvudsak använder i sådan trafik nedsätts bilskatten med högst 9 600 euro. Nedsättningen är högst 15 000 euro, om taxin är tillgänglighetsanpassad eller om den är utrustad med extra bilbälten som är godkända för

skoltransporter och har minst sju säten utöver förarsätet. Skattenedsättningen minskas dock med en trettiosjättedel för varje hel eller påbörjad kalendermånad som fordonet varit i bruk någon annanstans än i Finland innan det registrerades för ovannämnt bruk.

— — — — —
35, 35 a och 39 §
(Som i RP)

Ikraftträdandebestämmelsen
(Som i RP)

Helsingfors den 15 november 2011

I den avgörande behandlingen deltog

ordf. Kimmo Sasi /saml
vordf. Pentti Kettunen /saf
medl. Leena Harkimo /saml (delvis)
Pertti Hemmilä /saml
Timo Kalli /cent
Sampsa Kataja /saml
Esko Kiviranta /cent
Mika Lintilä /cent
Heli Paasio /sd

Kari Rajamäki /sd
Markku Rossi /cent
Matti Saarinen /sd
Sari Sarkomaa /saml
Osmo Soininvaara /gröna (delvis)
Astrid Thors /sv
Kauko Tuupainen /saf
ers. Pietari Jääskeläinen /saf
Johanna Karimäki /gröna (delvis).

Sekreterare var

utskottsråd Maarit Pekkanen.

RESERVATION

Motivering

I sitt program vill regeringen Katainen förskjuta tyngdpunkten i biltrafikbeskattningen från beskattning av bilköp mot beskattning av användning genom att höja fordonsskatten. Men i propositionerna till riksdagen höjer regeringen skatten på både köp och användning.

Under de centerledda regeringarna sågs bilskatten över och samtidigt har skattesatsen gradvis sjunkit. Det har varit en motiverad strategi.

Bilskatten har många uppenbara nackdelar. Den gör att bilparken förnyas långsamt. När priserna på nya bilar stiger, kan folk inte köpa nya utsläppsnålar och säkrare bilar.

Kursändringen i skattepolitiken väcker osäkerhet hos bilköparna. När skatteöjningarna strider mot regeringsprogrammet, frågar man sig vad som kommer att hända med bilskatten i framtiden. Förväntningarna har varit inställda på sänkningar.

Finland bör eftersträva skatteregler som ger finländarna bättre möjligheter att utnyttja den bästa miljö- och säkerhetstekniken. Vi måste komma ihåg att Finland för närvarande har den äldsta bilparken i Västeuropa.

I dagsläget bör bilskatten på sin höjd ändras så att skärpunkten för att höja respektive sänka skatten (110 g/km) höjs till 150 g/km, är vår uppfattning. Det är en modell som har föreslagits av Automobilförbundet.

Det skulle ge bättre styreffekt eftersom det finns både konkurrens och utbud bland bilar som ligger under gränsen 150 g/km. Det räcker till för att CO₂-målen för vägtrafiken ska nås.

Det är uppenbart att det inte finns tillräckligt många bilalternativ för bland annat barnfamiljer under den mycket stränga skattesänkande gränsen. Åtstramningen slår extra hårt mot paketbilar eftersom det i den kategorin inte finns och

inte kommer att finnas modeller med utsläpp under 110 g/km inom en nära framtid.

Automobilförbundet rf och Bilimportörerna rf har också uttryckt sin oro för att regeringen Katainen har överskattat skatteinkomsterna av reformen. Det osäkra ekonomiska läget i kombination med stigande nybilspriser stimulerar inte bilförsäljningen i den omfattning som regeringen tror.

Bilskattehöjningen och andra skattehöjningar, bland dem drivmedelsskatten och fordonsskatten, påför bilisterna orimligt stora påslag. Höjningarna stramar åt trafikbeskattningen mer än övriga skatter och det kan inte anses motiverat i det rådande läget. Inte minst i glesbygden är bilen nödvändig för att man ska kunna leva och röra sig.

En annan fråga som vi vill lyfta fram är de merkostnader för taxitrafiken som regeringen Katainen vill införa.

Läget för taxitrafiken är inte detsamma som för privatbilismen. Taxitrafiken måste nämligen använda personbilar med stor kaross. Påslaget per bil är mellan 100 och 5 000 euro och värst är det för taxibilar med minst sju säten. Det är just den typen av bilar som används mest för skolskjuts och färdtjänst.

Påslaget måste åtgärdas genom att taxinesättningen för taxibilar som är tillgänglighetsanpassade eller utrustade med extra bilbälten som är godkända för skoltransporter och har minst sju säten höjs från 12 000 till 16 000 euro.

Förslag

Vi föreslår

att lagförslaget godkänns med ändringar (Reservationens ändringsförslag).

Lag

om ändring av bilskattelagen

I enlighet med riksdagens beslut
ändras i bilskattelagen (1482/1994) 28 § 1 mom., 35 § 2 mom., 35 a § 4 mom., 39 § 2 mom. och bilagan,
 sådana de lyder, 28 § 1 mom. i lag 193/2011, 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 §
 (Som i FiUB)

28 §

För en bil som vid första registreringen i Finland registreras för beställningstrafik enligt 2 § 1 punkten i lagen om taxitrafik (217/2007) och som fordonets ägare i huvudsak använder i sådan trafik nedsätts bilskatten med högst 9 600 euro. Nedsättningen är högst 16 000 euro, om taxin är tillgänglighetsanpassad eller om den är utrustad med extra bilbälten som är godkända för

skoltransporter och har minst sju säten utöver förarsätet. Skattenedsättningen minskas dock med en trettiosjättedel för varje hel eller påbörjad kalendermånad som fordonet varit i bruk någon annanstans än i Finland innan det registrerades för ovannämnt bruk.

— — — — —
 35, 35 a och 39 §
 (Som i FiUB)

Ikraftträdandebestämmelsen
 (Som i FiUB)

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	61–69	364–372	2	5,2
				70–78	373–381	3	5,2
52–60	355–363	1	5,1	79–87	382–390	4	5,3

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		
88–96	391–399	5	5,4	304–312	607–615	29	7,3
97–105	400–408	6	5,4	313–321	616–624	30	7,4
106–114	409–417	7	5,5	322–330	625–633	31	7,5
115–123	418–426	8	5,6	331–339	634–642	32	7,6
124–132	427–435	9	5,6	340–348	643–651	33	7,7
133–141	436–444	10	5,7	349–357	652–660	34	7,8
142–150	445–453	11	5,8	358–366	661–669	35	7,9
151–159	454–462	12	5,9	367–375	670–678	36	8,0
160–168	463–471	13	5,9	376–384	679–687	37	8,1
169–177	472–480	14	6,0	385–393	688–696	38	8,2
178–186	481–489	15	6,1	394–402	697–705	39	8,3
187–195	490–498	16	6,2	403–411	706–714	40	8,4
196–204	499–507	17	6,3	412–420	715–723	41	8,5
205–213	508–516	18	6,3	421–429	724–732	42	8,6
214–222	517–525	19	6,4	430–438	733–741	43	8,7
223–231	526–534	20	6,5	439–447	742–750	44	8,8
232–240	535–543	21	6,6	448–456	751–759	45	8,9
241–249	544–552	22	6,7	457–465	760–768	46	9,0
250–258	553–561	23	6,8	466–474	769–777	47	9,1
259–267	562–570	24	6,8	475–483	778–786	48	9,2
268–276	571–579	25	6,9	484–492	787–795	49	9,3
277–285	580–588	26	7,0	493–501	796–804	50	9,4
286–294	589–597	27	7,1	502–510	805–813	51	9,6
295–303	598–606	28	7,2	511–519	814–822	52	9,7

Reservation
FiUB 11/2011 rd — RP 57/2011 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			
520–528	823–831	53	9,8	736–744	1139–1147	77	12,9
529–537	832–840	54	9,9	745–753	1148–1156	78	13,1
538–546	841–849	55	10,0	754–762	1157–1165	79	13,2
547–555	850–858	56	10,2	763–772	1166–1174	80	13,4
556–564	859–867	57	10,3	773–781	1175–1183	81	13,5
565–573	868–876	58	10,4	782–790	1184–1192	82	13,7
574–582	877–885	59	10,5	791–799	1193–1202	83	13,8
583–591	886–994	60	10,6	800–808	1203–1211	84	14,0
592–600	995–1003	61	10,8	809–817	1212–1220	85	14,1
601–609	1004–1012	62	10,9	818–826	1221–1229	86	14,3
610–618	1013–1021	63	11,0	827–835	1230–1238	87	14,4
619–627	1022–1030	64	11,2	836–844	1239–1247	88	14,6
628–636	1031–1039	65	11,3	845–853	1248–1256	89	14,7
637–645	1040–1048	66	11,4	854–862	1257–1265	90	14,9
646–654	1049–1057	67	11,5	863–871	1266–1274	91	15,1
655–663	1058–1066	68	11,7	872–880	1275–1283	92	15,2
664–672	1067–1075	69	11,8	881–889	1284–1292	93	15,4
673–681	1076–1084	70	12,0	890–898	1293–1301	94	15,5
682–690	1085–1093	71	12,1	899–907	1302–1310	95	15,7
691–699	1094–1102	72	12,2	908–916	1311–1319	96	15,9
700–708	1103–1111	73	12,4	917–925	1320–1328	97	16,0
709–717	1112–1120	74	12,5	926–934	1329–1337	98	16,2
718–726	1121–1129	75	12,6	935–943	1338–1346	99	16,4
727–735	1130–1138	76	12,8	944–952	1347–1355	100	16,5

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		
953–961	1356–1364	101	16,7	1169–1177	1572–1580	125	20,0
962–970	1365–1373	102	16,9	1178–1186	1581–1589	126	20,2
971–979	1374–1382	103	17,0	1187–1195	1590–1598	127	20,3
980–988	1383–1391	104	17,2	1196–1204	1599–1607	128	20,4
989–997	1392–1400	105	17,4	1205–1213	1608–1616	129	20,5
998–1006	1401–1409	106	17,5	1214–1222	1617–1625	130	20,6
1007–1015	1410–1418	107	17,6	1223–1231	1626–1634	131	20,8
1016–1024	1419–1427	108	17,7	1232–1240	1635–1643	132	20,9
1025–1033	1428–1436	109	17,9	1241–1249	1644–1652	133	21,0
1034–1042	1437–1445	110	18,0	1250–1258	1653–1661	134	21,1
1043–1051	1446–1454	111	18,2	1259–1267	1662–1670	135	21,3
1052–1060	1455–1463	112	18,4	1268–1276	1671–1679	136	21,4
1061–1069	1464–1472	113	18,6	1277–1285	1680–1688	137	21,5
1070–1078	1473–1481	114	18,7	1286–1295	1689–1697	138	21,6
1079–1087	1482–1490	115	18,8	1296–1304	1698–1706	139	21,7
1088–1096	1491–1499	116	18,9	1305–1313	1707–1715	140	21,9
1097–1105	1500–1508	117	19,1	1314–1322	1716–1725	141	22,0
1106–1114	1509–1517	118	19,2	1323–1331	1726–1734	142	22,1
1115–1123	1518–1526	119	19,3	1332–1340	1735–1743	143	22,2
1124–1132	1527–1535	120	19,4	1341–1349	1744–1752	144	22,3
1133–1141	1536–1544	121	19,5	1350–1358	1753–1761	145	22,5
1142–1150	1545–1553	122	19,7	1359–1367	1762–1770	146	22,6
1151–1159	1554–1562	123	19,8	1368–1376	1771–1779	147	22,7
1160–1168	1563–1571	124	19,9	1377–1385	1780–1788	148	22,8

Reservation
FiUB 11/2011 rd — RP 57/2011 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		
1386–1394	1789–1797	149	23,0	1602–1610	2005–2013	173	30,2
1395–1403	1798–1806	150	23,2	1611–1619	2014–2022	174	30,4
1404–1412	1807–1815	151	23,5	1620–1628	2023–2031	175	30,6
1413–1421	1816–1824	152	23,8	1629–1637	2032–2040	176	30,8
1422–1430	1825–1833	153	24,1	1638–1646	2041–2049	177	31,0
1431–1439	1834–1842	154	24,4	1647–1655	2050–2058	178	31,2
1440–1448	1843–1851	155	24,7	1656–1664	2059–2067	179	31,4
1449–1457	1852–1860	156	25,0	1665–1673	2068–2076	180	31,6
1458–1466	1861–1869	157	25,3	1674–1682	2077–2085	181	31,7
1467–1475	1870–1878	158	25,6	1683–1691	2086–2094	182	31,9
1476–1484	1879–1887	159	25,9	1692–1700	2095–2103	183	32,1
1485–1493	1888–1896	160	26,3	1701–1709	2104–2112	184	32,3
1494–1502	1897–1905	161	26,6	1710–1718	2113–2121	185	32,5
1503–1511	1906–1914	162	26,9	1719–1727	2122–2130	186	32,7
1512–1520	1915–1923	163	27,3	1728–1736	2131–2139	187	32,8
1521–1529	1924–1932	164	27,6	1737–1745	2140–2148	188	33,0
1530–1538	1933–1941	165	27,9	1746–1754	2149–2157	189	33,2
1539–1547	1942–1950	166	28,2	1755–1763	2158–2166	190	33,4
1548–1556	1951–1959	167	28,7	1764–1772	2167–2175	191	33,6
1557–1565	1960–1968	168	29,0	1773–1781	2176–2184	192	33,7
1566–1574	1969–1977	169	29,3	1782–1790	2185–2193	193	33,9
1575–1583	1978–1986	170	29,7	1791–1799	2194–2202	194	34,1
1584–1592	1987–1995	171	29,9	1800–1808	2203–2211	195	34,3
1593–1601	1996–2004	172	30,0	1809–1818	2212–2220	196	34,4

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			
1819–1827	2221–2229	197	34,6	2035–2043	2438–2446	221	38,5
1828–1836	2230–2238	198	34,8	2044–2052	2447–2455	222	38,7
1837–1845	2239–2247	199	35,0	2053–2061	2456–2464	223	38,8
1846–1854	2248–2257	200	35,1	2062–2070	2465–2473	224	39,0
1855–1863	2258–2266	201	35,3	2071–2079	2474–2482	225	39,1
1864–1872	2267–2275	202	35,5	2080–2088	2483–2491	226	39,3
1873–1881	2276–2284	203	35,7	2089–2097	2492–2500	227	39,4
1882–1890	2285–2293	204	35,8	2098–2106	2501–2509	228	39,6
1891–1899	2294–2302	205	36,0	2107–2115	2510–2518	229	39,7
1900–1908	2303–2311	206	36,2	2116–2124	2519–2527	230	39,8
1909–1917	2312–2320	207	36,3	2125–2133	2528–2536	231	40,0
1918–1926	2321–2329	208	36,5	2134–2142	2537–2545	232	40,1
1927–1935	2330–2338	209	36,6	2143–2151	2546–2554	233	40,3
1936–1944	2339–2347	210	36,8	2152–2160	2555–2563	234	40,4
1945–1953	2348–2356	211	37,0	2161–2169	2564–2572	235	40,5
1954–1962	2357–2365	212	37,1	2170–2178	2573–2581	236	40,7
1963–1971	2366–2374	213	37,3	2179–2187	2582–2590	237	40,8
1972–1980	2375–2383	214	37,5	2188–2196	2591–2599	238	40,9
1981–1989	2384–2392	215	37,6	2197–2205	2600–2608	239	41,1
1990–1998	2393–2401	216	37,8	2206–2214	2609–2617	240	41,2
1999–2007	2402–2410	217	37,9	2215–2223	2618–2626	241	41,3
2008–2016	2411–2419	218	38,1	2224–2232	2627–2635	242	41,5
2017–2025	2420–2428	219	38,2	2233–2241	2636–2644	243	41,6
2026–2034	2429–2437	220	38,4	2242–2250	2645–2653	244	41,7

Reservation
FiUB 11/2011 rd — RP 57/2011 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		
2251–2259	2654–2662	245	41,8	2468–2476	2871–2879	269	44,5
2260–2268	2663–2671	246	42,0	2477–2485	2880–2888	270	44,6
2269–2277	2672–2680	247	42,1	2486–2494	2889–2897	271	44,7
2278–2286	2681–2689	248	42,2	2495–2503	2898–2906	272	44,8
2287–2295	2690–2698	249	42,3	2504–2512	2907–2915	273	44,9
2296–2304	2699–2707	250	42,4	2513–2521	2916–2924	274	45,0
2305–2313	2708–2716	251	42,6	2522–2530	2925–2933	275	45,1
2314–2322	2717–2725	252	42,7	2531–2539	2934–2942	276	45,2
2323–2331	2726–2734	253	42,8	2540–2548	2943–2951	277	45,2
2332–2340	2735–2743	254	42,9	2549–2557	2952–2960	278	45,3
2341–2350	2744–2752	255	43,0	2558–2566	2961–2969	279	45,4
2351–2359	2753–2761	256	43,1	2567–2575	2970–2978	280	45,5
2360–2368	2762–2770	257	43,2	2576–2584	2979–2987	281	45,6
2369–2377	2771–2780	258	43,4	2585–2593	2988–2996	282	45,7
2378–2386	2781–2789	259	43,5	2594–2602	2997–3005	283	45,8
2387–2395	2790–2798	260	43,6	2603–2611	3006–3014	284	45,8
2396–2404	2799–2807	261	43,7	2612–2620	3015–3023	285	45,9
2405–2413	2808–2816	262	43,8	2621–2629	3024–3032	286	46,0
2414–2422	2817–2825	263	43,9	2630–2638	3033–3041	287	46,1
2423–2431	2826–2834	264	44,0	2639–2647	3042–3050	288	46,2
2432–2440	2835–2843	265	44,1	2648–2656	3051–3059	289	46,3
2441–2449	2844–2852	266	44,2	2657–2665	3060–3068	290	46,3
2450–2458	2853–2861	267	44,3	2666–2674	3069–3077	291	46,4
2459–2467	2862–2870	268	44,4	2675–2683	3078–3086	292	46,5

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			
2684–2692	3087–3095	293	46,6	2901–2909	3303–3312	317	48,1
2693–2701	3096–3104	294	46,6	2910–2918	3313–3321	318	48,2
2702–2710	3105–3113	295	46,7	2919–2927	3322–3330	319	48,2
2711–2719	3114–3122	296	46,8	2928–2936	3331–3339	320	48,3
2720–2728	3123–3131	297	46,9	2937–2945	3340–3348	321	48,3
2729–2737	3132–3140	298	46,9	2946–2954	3349–3357	322	48,4
2738–2746	3141–3149	299	47,0	2955–2963	3358–3366	323	48,4
2747–2755	3150–3158	300	47,1	2964–2972	3367–3375	324	48,5
2756–2764	3159–3167	301	47,1	2973–2981	3376–3384	325	48,5
2765–2773	3168–3176	302	47,2	2982–2990	3385–3393	326	48,6
2774–2782	3177–3185	303	47,3	2991–2999	3394–3402	327	48,6
2783–2791	3186–3194	304	47,3	3000–3008	3403–3411	328	48,7
2792–2800	3195–3203	305	47,4	3009–3017	3412–3420	329	48,7
2801–2809	3204–3212	306	47,5	3018–3026	3421–3429	330	48,8
2810–2818	3213–3221	307	47,5	3027–3035	3430–3438	331	48,8
2819–2827	3222–3230	308	47,6	3036–3044	3439–3447	332	48,9
2828–2836	3231–3239	309	47,6	3045–3053	3448–3456	333	48,9
2837–2845	3240–3248	310	47,7	3054–3062	3457–3465	334	49,0
2846–2854	3249–3257	311	47,8	3063–3071	3466–3474	335	49,0
2855–2863	3258–3266	312	47,8	3072–3080	3475–3483	336	49,1
2864–2873	3267–3275	313	47,9	3081–3089	3484–3492	337	49,1
2874–2882	3276–3284	314	47,9	3090–3098	3493–3501	338	49,1
2883–2891	3285–3293	315	48,0	3099–3107	3502–3510	339	49,2
2892–2900	3294–3302	316	48,1	3108–3116	3511–3519	340	49,2

Reservation**FiUB 11/2011 rd — RP 57/2011 rd**

Bilens totalmassa (kg)		Bilens CO ₂ - utsläpp (g/km)	Skattesats
drivkraft annan än diesellojla	drivkraft diesellojla		
3117–3125	3520–3528	341	49,3
3126–3134	3529–3537	342	49,3
3135–3143	3538–3546	343	49,3
3144–3152	3547–3555	344	49,4
3153–3161	3556–3564	345	49,4
3162–3170	3565–3573	346	49,5
3171–3179	3574–3582	347	49,5
3180–3188	3583–3591	348	49,5
3189–3197	3592–3600	349	49,6
3198–3206	3601–3609	350	49,6
3207–3215	3610–3618	351	49,7
3216–3224	3619–3627	352	49,7
3225–3233	3628–3636	353	49,7
3234–3242	3637–3645	354	49,8
3243–3251	3646–3654	355	49,8
3252–3260	3655–3663	356	49,8
3261–3269	3664–3672	357	49,9
3270–3278	3673–3681	358	49,9
3279–3287	3682–3690	359	49,9
3288 eller mer	3691 eller mer	360 eller mer	50,0

SKATTETABELL 2
(Som i FiUB)

Helsingfors den 15 november 2011

Mika Lintilä /cent
Esko Kiviranta /cent
Timo Kalli /cent
Markku Rossi /cent

Pietari Jääskeläinen /saf
Pentti Kettunen /saf
Kauko Tuupainen /saf