

Finansutskottet

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

INLEDNING

Remiss

Regeringens proposition till riksdagen med förslag till lagar om ändring av bilskattelagen och ändring av 10 § i och bilagan till fordonsskattelagen (RP 74/2018 rd): Ärendet har remitterats till finansutskottet för betänkande.

Motioner

I samband med propositionen har utskottet behandlat

- lagmotion LM 10/2016 rd Sari Essayah kd m.fl. Lagmotion med förslag till lag om ändring av 10 § i fordonsskattelagen
- lagmotion LM 11/2016 rd Sari Essayah kd m.fl. Lagmotion med förslag till lag om ändring av 6 § i bilskattelagen
- lagmotion LM 99/2016 rd Stefan Wallin sv m.fl. Lagmotion med förslag till lag om ändring av bilskattelagen
- lagmotion LM 52/2017 rd Touko Aalto gröna m.fl. Lagmotion med förslag till lag om ändring av 6 § i bilskattelagen
- lagmotion LM 53/2017 rd Touko Aalto gröna m.fl. Lagmotion med förslag till lag om ändring av 10 § i fordonsskattelagen
- lagmotion LM 59/2017 rd Olli-Poika Parviainen gröna m.fl. Lagmotion med förslag till lag om ändring av bilskattelagen
- lagmotion LM 86/2017 rd Anna-Maja Henriksson sv Lagmotion med förslag till lag om ändring av bilskattelagen
- åtgärdsmotion AM 14/2015 rd Touko Aalto gröna m.fl. Åtgärdsmotion om ändring av bil- och fordonsskatten.

Beredning i delegation

Ärendet har beretts i finansutskottets skattedelegation.

Sakkunniga

Delegationen har hört

- skatteexpert Ella Luikku, finansministeriet

Betänkande FiUB 7/2018 rd

- finanssekreterare Jenni Oksanen, finansministeriet
- konsultativ tjänsteman Markus Teräväinen, finansministeriet
- systemchef Iris Viiala, Tullen
- enhetschef Tuovi Tervasmäki, Trafiksäkerhetsverket
- verkställande direktör Pasi Nieminen, Automobilförbundet rf
- verkställande direktör Pekka Rissa, Autoalan Keskusliitto ry
- verkställande direktör, CEO Tero Kallio, Bilimportörerna och -industrin rf
- specialsakkunnig Hanna Kalenoja, Tieliikenteen Tietokeskus TT Oy.

Skriftligt yttrande har lämnats av

- kommunikationsministeriet
- miljöministeriet
- Statens ämbetsverk på Åland
- Tekniska Handelsförbundet rf.

Inget yttrande av

- Skatteförvaltningen
- Kuluttajaliitto - Konsumentförbundet ry.

PROPOSITIONEN OCH MOTIONERNA

Propositionen

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. Det medger en mer exakt bedömning av fordons bränsleförbrukning och koldioxidutsläpp. Eftersom den nya mätmetoden 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 bil- och fordonsskattenivåerna till koldioxidutsläppsvärdena enligt den nya mätmetoden så att skattenivåerna i genomsnitt kvarstår oförändrade.

Det föreslås att bilskattelagen ändras så att det till bilagan fogas en ny skattetabell som ska tillämpas på sådana nya personbilar och paketbilar som beskattas efter lagens ikraftträdande och vars specifika koldioxidutsläpp angivits på basis av den nya mätmetoden. Samtidigt anpassas den tidigare fastställda sänkning 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 personbilar och paketbilar som beskattas. Dessutom föreslås att det avdrag enligt bärförmåga som på basis av bilskattelagen beviljas paketbilar ska anpassas enligt den nya mätmetoden för paketbilars förbrukning och utsläpp. I detta syfte fogas till bilskattelagens bilaga en ny skattetabell som anger avdraget.

Det föreslås att fordonsskattelagen ändras så att det till bilagan fogas en ny skattetabell som ska tillämpas på de person- och paketbilar vars specifika koldioxidutsläpp angivits enligt den nya

Betänkande FiUB 7/2018 rd

mätmetoden. 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 de bestämmelser tillämpas 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.

Lagmotionerna

I lagmotion LM 10/2016 rd föreslås det att i det fall att drivkraften för ett fordon som avses i 10 § 1 mom. huvudsakligen är biogas eller naturgas och annat bränsle används endast för att starta fordonet och som reservbränsle, ska skatten vara den lägsta skattesatsen enligt skattetabell 1 med tillägg av hälften av den skillnad som uppstår när den lägsta skattesatsen dras av från den skatteprocent som följer tabellen.

I lagmotion LM 11/2016 rd föreslås det att i det fall att drivkraften för ett fordon som avses i 6 § 1 mom. huvudsakligen är biogas eller naturgas och annat bränsle används endast för att starta fordonet och som reservbränsle, ska skatten vara den lägsta skattesatsen enligt skattetabell 1 med tillägg av hälften av den skillnad som uppstår när den lägsta skattesatsen dras av från den skatteprocent som följer tabellen.

I lagmotion LM 99/2016 rd föreslås det att bilskattelagen ändras så att den åter blir sådan den var innan lagändringen enligt RP 33/2015 rd trädde i kraft den 1 januari 2016.

I lagmotion LM 52/2017 rd föreslås det att i det fall att ett fordon som avses i 6 § 1 mom. utnyttjar enbart el som drivkraft, ska skatt inte tas ut under åren 2018—2023.

I lagmotion LM 53/2017 rd föreslås det att i det fall att ett fordon som avses i 10 § 1 mom. utnyttjar enbart el som drivkraft, ska grundskatt inte tas ut under åren 2018—2023.

I lagmotion LM 59/2017 rd föreslås det att de skattelättnader som regeringen föreslagit inte ska tillämpas från och med 2018 och att skatten i fortsättningen ska fastställas vid 2017 års nivå. År 2018 och 2019 ska skattetabell 1 tillämpas enligt 2017 års nivå.

I lagmotion LM 86/2017 rd föreslås det att bilskatten ändras så att den åter blir sådan den var innan lagändringen enligt RP 33/2015 rd.

Åtgärdsmotionen

I åtgärdsmotion AM 14/2015 rd föreslås det att regeringen vidtar åtgärder för att ändra bilskatten och fordonsskatten så att bilbeskattningen sänks med endast 100 miljoner euro under regerings-

Betänkande FiUB 7/2018 rd

perioden. Sänkningen bör i högre grad inriktas på lågutsläppsbilar, och utsläppsfria bilar bör för en bestämd tid, fram till utgången av 2019, befrias från bilskatt och fordonsskatt. Den negativa effekten på skatteinkomsterna bör kompenseras genom en åtstramning av beskattningen av bilar med höga utsläpp.

UTSKOTTETS ÖVERVÄGANDEN

Utskottet föreslår att propositionen godkänns men att det görs preciseringar i ikraftträdandebestämmelsen. Utskottet föreslår dessutom ett uttalande där det förutsätts att finansministeriet bevakar de skatteförändringar som följer av den nya bilskattetabellen.

Utskottet har inget att anmärka med anledning av propositionen när det gäller fordonsskatten.

Därför behövs ändringen

Propositionen anknyter till kommissionens förordning (EU) 2017/1151, enligt vilken de specifika koldioxidutsläpp som uppmäts genom den nya *mätmetoden WLTP* ska tillämpas vid första registrering alla nya personbilar och vissa paketbilar och bussar från ingången av september 2018¹. Den nya mätmetoden ersätter den nuvarande *NEDC-mätmetoden*², som är en alltför enkel modell som inte korrekt återger fordonens verkliga bränsleförbrukning och koldioxidutsläpp. Dessutom har testningen i sig gett utrymme för att testutsläppen underskrider de verkliga utsläppen.

Den nya mätmetoden är i många avseende mer exakt än den tidigare och ger därför en mer rättvisande bild av de fordonsspecifika utsläppen. WLTP innebär också en väsentlig förändring av hur koldioxidutsläppen redovisas; i dagsläget tillämpas ofta ett och samma utsläppsvärde för alla bilar i en modellserie.

Ändringarna betyder sammantaget att de fordonsspecifika utsläppsvärdena kommer att förändras. Sannolikt blir de i många fall högre än i dag. För att den nya mätmetoden i sig inte ska leda till en åtstramning av bil- och fordonsskattningen i Finland måste bilskattelagens och fordonsskattelagens skattetabeller anpassas till omläggningen. För bilskattens del är det motiverat att ändra skattetabellen redan från och med den 1 september 2018, då den nya mätmetoden ska börja tillämpas vid första registrering av fordon. Med tanke på att anpassningsbehovet är stort förebygger ett samtidigt ikraftträdande också en uppenbar risk för marknadsstörning. Utsläppsvärdena för exempelvis personbilarna i Finland uppskattas i genomsnitt vara 22 procent högre enligt den nya mätmetoden. Utan en anpassning av skattetabellen skulle det betyda en höjning av skatten med cirka 6 procentenheter.

1 Worldwide Light Vehicles Test Procedure (globalt provningsförfarande för lätta fordon), som motsvarar FN:s globala tekniska föreskrift GTR 5.

2 New European Driving Cycle (den nya europeiska körcykeln).

Betänkande FiUB 7/2018 rd

Informationsunderlag

Ändringen har alltså en teknisk orsak, och avsikten är inte att ändra strukturen för bil- och fordonsskattningen eller den genomsnittliga skattenivån i Finland. Propositionen har därför inte heller några konsekvenser för statsfinanserna.

Propositionsmotiven lyfter dock tämligen detaljerat fram de osäkerhetsmoment som påtalas i en rapport från kommissionens gemensamma forskningscentrum JRC³. JRC:s studie grundar sig nämligen inte på faktiska mätresultat, utan värdena för koldioxidutsläppen har tagits fram genom simulering. Det är alltså möjligt att skillnaden mellan de två mätmetoderna kan vara mindre eller större än den nu framförda uppskattningen. JRC:s studie anses dock vara den mest omfattande och pålitliga av de undersökningar som gjorts om WLTP. — Det motsvarar också bilbranschens uppfattning om de modeller som grundar sig på simulering.

I propositionen konstateras det också att skattetabellen inte kan anpassas på så sätt att den nya mätmetodens effekter beaktas fullt ut på varje utsläppsnivå.

Dessutom kan en enskild konsuments fordonsspecifika bils katt eller fordonss katt öka eller minska, eftersom WLTP beräknar de fordonsspecifika koldioxidutsläppen mer exakt än den tidigare metoden. Ändringarna kan alltså variera mellan olika bilmärken men också mellan olika modeller av samma bilmärke och till och med mellan olika exemplar av samma modell. Utsläppsinformationen beskriver alltså mer exakt än tidigare utsläppen från det enskilda fordonet. Det spelar också en viss roll hur biltillverkaren tidigare har utnyttjat den möjlighet till optimering som NEDC-mätmetoden tillät.

Informationsunderlaget är visserligen förknippat med en viss osäkerhet, men strävan har ändå varit att anpassa skattetabellerna så väl som möjligt på de olika utsläppsnivåerna. Bilbranschens företrädare har utifrån en egen utredning dock kommit fram till att den nya bils kattetabellen stramar åt beskattningen av bilar med medelstora till höga utsläpp. Effekten kan vara rentav 130 miljoner euro jämfört med i dag och 70 miljoner euro jämfört med den nya skattenivån. Den uppskattningen grundar sig på verkliga mätresultat som bilbranschen fått av biltillverkarna under de senaste månaderna. Materialet utgörs av innevarande års typgodkännanden och gäller årets och nästa års modeller. Det senaste samplet omfattar något över 700 bilmodeller och olika variationer av dem.

Finansministeriet har haft vissa reservationer mot bilbranschens undersökning; bland annat anser ministeriet att samplet i fråga om antal och bredd är alltför litet för att tillåta pålitliga slutsatser. Enligt ministeriets uppskattning skulle bilbranschens ändringsförslag innebära en skattelättnad på cirka 30 miljoner euro i den övre delen av skattetabellen. Ändringsförslagen skulle alltså gynna bilar med stora utsläpp, vilket strider mot grundtanken i dagens miljöstyrda skattemodell. Ändringen skulle dessutom bli permanent.

Ministeriet har upprepat sin ståndpunkt enligt vilken regeringens ändringsförslag är så neutrala som möjligt och inte ändrar den nuvarande graderingen enligt utsläppsnivå. Propositionen har

3 Joint Research Center (gemensamma forskningscentrumet).

Betänkande FiUB 7/2018 rd

därför bevarat den redan införda åtstramning av utsläppsprogressionen till förmån för lågutsläppsbilar som avtalades i regeringsprogrammet. Vid en bedömning av frågan bör det också noteras att den genomsnittliga ändring av utsläppsnivån (21 %) som anges i JRC-rapportens sammandrag faktiskt är ett medeltal. Effekterna har konstaterats variera på olika utsläppsnivåer. Strävan har därför varit att beakta vilka effekter den nya mätmetoden ger på olika utsläppsnivåer.

Bilbranschens och ministeriets bedömningar ligger mycket långt från varandra. Det har dock inte funnits tid för en bedömning av motiveringarna till de skilda ståndpunkterna, eftersom utskottet har sett det som angeläget att ändringarna i fråga om bilskatten kan träda i kraft den 1 september 2019. Bedömningen har dessutom försvårats av att termer och begrepp används på olika sätt och på att modellerna bakom de olika bedömningarna över huvud taget inte är jämförbara. Till följd av skillnader i ländernas skattesystem är den ändring som redan genomförts i Danmark inte heller direkt jämförbar.

Det avgörande har för utskottet varit kravet på en objektiv beskattning. I fråga om *grunderna för skattens storlek* måste ändringarna stödja sig på ett tillräckligt representativt material för att vara acceptabla. Hittills är det bara resultaten från JRC:s studie som kan anses vara tillräckligt representativa. De grundar sig på bilbeståndet i hela Europa och på ett systematiskt forskningsuppbygg. Av de tillgängliga uppgifterna är det JRC:s uppgifter som på bästa sätt garanterar *de skattskyldigas rättsskydd*, vilket också grundlagen kräver.

Eftersom också JRC-studien som nämnt är förknippad med viss osäkerhet, finns det anledning att noggrant följa konsekvenserna av de ändringar som görs i skattetabellerna. Det ligger i alla parter intresse. När det från och med i år börjar genereras information som grundar sig på den nya mätmetoden, måste denna information jämföras med den information som legat till grund för lagändringen. Om det då upptäcks åtgärdsbehov i den ena eller andra riktningen, måste regeringen utan dröjsmål bereda och lämna riksdagen propositioner om detta.

Eftersom behandlingen nu är brådskande föreslår utskottet ett uttalande om uppföljning av konsekvenserna. Sakens betydelse framgår också av att en procentenhets förändring i skattenivå motsvarar en skatteinkomst på cirka 50 miljoner euro. Ett fel i någondera riktningen ger därför stort utslag.

Importen av begagnade bilar

En viktig motivering till bilbranschens ändringskrav är att en skattehöjning skulle öka importen av begagnade bilar. Det skulle strida mot Finlands miljömål, eftersom medelåldern för begagnade importbilar är närmare nio år och utsläppsnivån för dem hög. Importen har också annars ökat avsevärt de senaste åren. Enligt uppskattning har hela 40 000 bilar importerats hittills i år.

Finansministeriet delar inte heller denna uppfattning. Importen av begagnade bilar ersätter enligt ministeriet i regel inte köp av en ny bil utan köp av en motsvarande begagnad bil i Finland. WLTP-metoden påverkar alltså inte priset på en bil oavsett på vilket av de två sätten bilen anskaffas. Automobilförbundets företrädare har dessutom konstaterat att bilbranschen själv importerar begagnade bilar.

Betänkande FiUB 7/2018 rd

Också på den här punkten har bilbranschen och ministeriet delade uppfattningar.

Utskottet menar att frågan i sig är viktig till följd av de effekter på skatteinkomsterna som anknyter till frågan. Det är dock väsentligt att identifiera de faktorer som anknyter till importen av begagnade bilar. Det är enligt utskottet inte uppenbart att den gällande skattetabellen eller de ändringar som nu föreslås i den är den primära orsaken till importen. En större faktor kan vara — utöver prisnivån — den försiktighetsprincip som följs vid beskattningen också av begagnade bilar. Det har i sin tur sin bakgrund i EU-rättsliga uppfattningar som inte kan påverkas genom nationell lagstiftning.

Utskottet konstaterar dessutom att den rådande skattenivån på nya bilar senare återspeglas permanent på beskattningen av begagnade bilar. Om man nu sänker beskattningen av bilar med stora utsläpp för att dämpa importen av begagnade bilar, gynnar den sänkta skattenivån i fortsättningen alla som importerar motsvarande begagnade bilar. Det är ytterligare ett skäl till att inte ändra regeringens förslag.

Precisering av ikraftträdandebestämmelsen

Avsikten är att de nya skattetabellerna endast ska tillämpas på de fordon vars utsläpp uppmätts enligt den nya WLTP-metoden. På beskattningen av andra fordon, det vill säga de vars utsläppsuppgifter grundar sig på NEDC-metoden eller på annan EU-lagstiftning, ska alltså de nu gällande skattetabellerna tillämpas också i fortsättningen. Det gäller också i de fall där det saknas uppgift om bilens specifika koldioxidutsläpp. I propositionen görs den bedömningen att flertalet av de bilar som registreras och beskattas under våren och sommaren 2018 hör till denna senare grupp. I dessa fall har köparen kunnat bedöma skattebelastningen korrekt.

Eftersom de nu aktuella ändringarna inte har varit kända någon längre tid är det ändå möjligt att det bland beställningarna finns bilar vars skatt kommer att fastställas utifrån den nya mätmetoden. Detta har inte kunnat förutses då köpbeslutet fattades, så skattenivån kan i enskilda fall bli oskälig. För att förhindra detta föreslår utskottet att ikraftträdandebestämmelsen ändras så att köparen i dessa fall har rätt att välja vilken skattetabell som ska tillämpas. Det är alltså fråga om att säkerställa ett för konsumenten skäligt resultat under en begränsad övergångsperiod, inte om en skattepolitisk linjeändring.

Motionerna

Utskottet föreslår att motionerna förkastas.

FÖRSLAG TILL BESLUT

Finansutskottets förslag till beslut:

Riksdagen godkänner lagförslag 2 i proposition RP 74/2018 rd utan ändringar.

Betänkande FiUB 7/2018 rd

Riksdagen godkänner lagförslag 1 i proposition RP 74/2018 rd med ändringar. (Utskottets ändringsförslag)

Riksdagen förkastar lagförslagen i lagmotionerna LM 10, 11, 99/2016 rd och LM 52, 53, 59, 86/2017 rd.

Riksdagen förkastar åtgärdsmotion AM 14/2015 rd.

Riksdagen godkänner ett uttalande. (Utskottets förslag till uttalanden)

Utskottets ändringsförslag

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 utt-

Betänkande FiUB 7/2018 rd

ryckt 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.

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.

Om ett fordon har beställts före den 1 september 2018 och dagen för bestämmande av skatten är efter ikraftträdandet av denna lag kan, på yrkande av den skattskyldige eller den som ansvarar för skatten, skattetabell 1 i bilagan till bilskattelagen tillämpas. Den skattskyldige eller den som ansvarar för skatten ska framställa yrkandet i en skattedeklaration.

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

Betänkande FiUB 7/2018 rd

Bilaga

Betänkande FiUB 7/2018 rd

SKATTETABELL 1 A

Bilens CO ₂ -utsläpp (g/km)	1.9-31.12.2018 tillämplig skatt-sats	1.1.2019 och därefter tillämplig 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

Betänkande FiUB 7/2018 rd

31	4,3	3,4
32	4,3	3,4
33	4,4	3,4
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

Betänkande FiUB 7/2018 rd

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
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

Betänkande FiUB 7/2018 rd

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
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

Betänkande FiUB 7/2018 rd

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
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

Betänkande FiUB 7/2018 rd

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
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

Betänkande FiUB 7/2018 rd

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
234	39,8	39,8

Betänkande FiUB 7/2018 rd

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

Betänkande FiUB 7/2018 rd

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
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

Betänkande FiUB 7/2018 rd

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
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

Betänkande FiUB 7/2018 rd

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
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 skat- tesatsen (procen- tenheter
2501—2550	14,3
2551—2600	16,0
2601—2650	17,3
2651—2700	18,3
2701—2750	19,2

Betänkande FiUB 7/2018 rd

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 tilläm-

Betänkande FiUB 7/2018 rd

pas 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

Betänkande FiUB 7/2018 rd

Fordonets CO ₂ -utsläpp	Skattens belopp	
g/km	cent/dag	euro/365 dagar
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

Betänkande FiUB 7/2018 rd

31	31,40	114,61
32	31,50	114,97
33	31,50	114,97
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

Betänkande FiUB 7/2018 rd

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
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

Betänkande FiUB 7/2018 rd

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
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

Betänkande FiUB 7/2018 rd

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
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

Betänkande FiUB 7/2018 rd

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
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

Betänkande FiUB 7/2018 rd

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
234	104,20	380,33

Betänkande FiUB 7/2018 rd

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

Betänkande FiUB 7/2018 rd

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
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

Betänkande FiUB 7/2018 rd

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
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

Betänkande FiUB 7/2018 rd

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
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

Betänkande FiUB 7/2018 rd

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
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

Betänkande FiUB 7/2018 rd

Utskottets förslag till uttalande

1. *Riksdagen förutsätter att finansministeriet följer konsekvenserna av ändringarna i skattemabellerna och före utgången av 2018 lämnar riksdagen en sakkunnigutredning om hur ändringarna påverkat beskattningsnivån vid olika CO2-utsläppsnivåer för bilar. Om utredningen ger anledning till korrigerande lagstiftningsåtgärder, ska ministeriet utan dröjsmål bereda behövliga propositioner och lämna dem till riksdagen för behandling.*

Helsingfors 15.6.2018

I den avgörande behandlingen deltog

ordförande Timo Kalli cent
vice ordförande Ville Vähämäki saf
medlem Timo Harakka sd
medlem Timo Heinonen saml
medlem Kauko Juhantalo cent
medlem Toimi Kankaanniemi saf
medlem Pauli Kiuru saml
medlem Esko Kiviranta cent
medlem Kari Kulmala blå
medlem Mats Nylund sv
medlem Johanna Ojala-Niemelä sd
medlem Aila Paloniemi cent
medlem Antti Rantakangas cent
medlem Markku Rossi cent
medlem Eero Suutari saml
medlem Maria Tolppanen sd
medlem Matti Torvinen blå
medlem Kari Uotila vänst
medlem Pia Viitanen sd
medlem Ozan Yanar gröna
ersättare Markku Eestilä saml.

Sekreterare var

utskottsråd Maarit Pekkanen.