

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

PROPOSITIONENS HUVUDSAKLIGA INNEHÅLL

I denna proposition föreslås att bilskattelagen ändras så, att skattesatsen för personbilar differentieras lineärt enligt de specifika koldioxidutsläppen från en bil. Samtidigt sänks den genomsnittliga skattenivån för personbilar med cirka en sjättedel. De fasta avdrag som tillämpas i beskattningen av personbilar slopas.

Den föreslagna skatten är 10—40 procent av det allmänna värdet i detaljhandeln beroende på bilens koldioxidutsläpp. Skatten på de personbilar som det inte finns utsläpps-

uppgifter om fastställs utifrån de beräknade utsläppen enligt bilens totalmassa och drivkraft. De föreslagna skattesatserna ska tillämpas både på nya importbilar och på importbilar som beskattas som begagnade.

Inga ändringar föreslås i beskattningen av paketbilar och motorcyklar.

Propositionen hänför sig till budgetpropositionen för 2008 och avses bli behandlad i samband med den.

Lagen avses träda i kraft den 1 januari 2008.

INNEHÅLLSFÖRTECKNING

PROPOSITIONENS HUVUDSAKLIGA INNEHÅLL	1
INNEHÅLLSFÖRTECKNING	2
ALLMÄN MOTIVERING	3
1 NULÄGE	3
1.1 Lagstiftning	3
Nationell lagstiftning	3
Gemenskapens lagstiftning	4
1.2 Praxis	5
Antalet personbilar	5
Utsläppen från personbilar	5
Mätning av koldioxidutsläpp	7
1.3 Den internationella utvecklingen och lagstiftningen i utlandet	8
1.4 Bedömning av nuläget	8
2 MÅLSÄTTNING OCH DE VIKTIGASTE FÖRSLAGEN	9
2.1 Målsättning	9
2.2 Alternativ	9
2.3 De viktigaste förslagen	10
3 PROPOSITIONENS KONSEKVENSER	12
3.1 Ekonomiska konsekvenser	12
3.2 Konsekvenser för myndigheternas verksamhet	15
3.3 Miljökonsekvenser	15
3.4 Samhälleliga konsekvenser	16
4 BEREDNINGEN AV PROPOSITIONEN	17
5 SAMBAND MED ANDRA PROPOSITIONER	17
DETALJMOTIVERING	17
1 LAGFÖRSLAG	17
2 IKRAFTTRÄDANDE	19
LAGFÖRSLAG	20
om ändring av bilskattelagen	20
BILAGA	22
BILAGA	27
PARALLELLTEXT	27
om ändring av bilskattelagen	27

ALLMÄN MOTIVERING

1 Nuläge**1.1 Lagstiftning**

Nationell lagstiftning

Bilskatten är en skatt av engångsnatur som tas ut på nya fordon och fordon som har importerats som begagnade och omfattar personbilar (kategori M₁), paketbilar (kategori N₁) och andra sådana bilar vars egenmassa är mindre än 1 875 kilogram, motorcyklar (kategori L₃- och L₄) och andra fordon i kategori L. Skatten tas ut när fordonet registreras eller tas i bruk i Finland första gången. Bestämmelser om skatten finns i bilskattelagen (1482/1994), som trädde i kraft vid ingången av 1995 när Finland anslöt sig till Europeiska unionen.

Bilskatten ska betalas innan ett fordon registreras eller tas i bruk i Finland. Skyldig att betala bilskatt är i första hand importören av ett fordon eller tillverkaren av ett fordon som är tillverkat i Finland.

Personbilar och med dem jämförbara bilar som hör till kategorin bussar och som har en egenmassa under 1 875 kilogram samt motorcyklar och andra fordon i kategori L beskattas enligt fordonets allmänna värde i detaljhandeln. Med det allmänna värdet i detaljhandeln avses det pris som man i allmänhet skulle få för ett likadant fordon då det säljs som skattepliktigt till en köpare i konsumentställning på den finländska marknaden vid den tidpunkt då fordonet anmäls eller borde ha anmälts för beskattning. Beskattningsvärdet är med andra ord det allmänna konsumentpriset på ett fordon vid tidpunkten för beskattning, medan det pris som betalats för det fordon som ska beskattas inte används som grund för beskattningsvärdet. Genom en lag om ändring av bilskattelagen (266/2003) övergick man år 2003 från en beskattning som grundar sig på fordonets importvärde till en beskattning som grundar sig på det allmänna värdet i detaljhandeln. Det allmänna värdet i detaljhandeln används som beskattningsvärde vid beskattningen av nya personbilar och motorcyklar samt av sådana som har importerats som begagnade.

Skatten för personbilar är 28 procent av beskattningsvärdet minskat med 650 euro för andra bilar än dieseldrivna bilar och med 450 euro för dieseldrivna bilar. Det fasta grundavdraget innebär att bilskatten även proportionellt sett är något lägre för billigare bilar än för dyrare. När avdraget beaktas blir bilskattens andel i genomsnitt ca 26 procent av konsumentpriset på en personbil. Denna skattenivå har tillämpats sedan 2003, då skattenivån för personbilar sänktes med i genomsnitt cirka en sjättedel.

Skattesatsen för motorcyklar är beroende på motorns slagvolym 8—20 procent av det allmänna värdet i detaljhandeln.

Skattesatserna för fordon som tillverkats före 2003 och som beskattas som begagnade fastställs på ett annat sätt än för fordon som har tillverkats efter ändringen av bilskatten 2003. Skattesatserna för dem fastställs enligt den andel skatt som ingick i de allmänna värdena i detaljhandeln på likadana fordon när de var nya. Skattesatsen fastställs således utifrån den bilskatt som i tiderna togs ut på det nya fordonet och det dåvarande konsumentpriset. I praktiken har tullen fastställt individuella skattesatser för fordon enligt märke. Dessa skattesatser publiceras på tullens webbsidor. Om en individuell skattesats inte har fastställts för ett fordon används en allmän skattesats som fastställs i lagen. Utgående från drivkraften är skattesatsen för personbilar 29 eller 30 procent och för motorcyklar 9—23 procent.

Paketbilarnas beskattningsvärde grundar sig fortsättningsvis på importörens anskaffningsvärde och inte på värdet i detaljhandeln. Den skattemässiga behandlingen av paketbilar indelas i paketbilar med full skatt och paketbilar med nedsatt skatt. Den nedsatta skatten tillämpas på paketbilar som endast är avsedda för varutransport. Skatten för dem är 35 procent av anskaffningsvärdet. För en ny paketbil som ska betala full skatt är beskattningsvärdet bilens anskaffningsvärde minskat med 770 euro. Skattens andel är 72 procent av beskattningsvärdet. Räkнемässigt motsvarar skattenivån i genomsnitt skattenivån för nya personbilar. I lagen finns särskil-

da bestämmelser om beskattningen av begagnade paketbilar.

En personbil, vars egenmassa är över 4 500 kilogram, beskattas av praktiska skäl på samma sätt som en paketbil som omfattas av nedsatt skatt. Det är i allmänhet fråga om en tung och relativt stor bil, som byggts på en lastbils eller tung paketbils chassi och som utöver en förlängd förarhytt för persontransport har ett flak eller annan utrustning för transport av varor.

Vissa fordonskategorier är befriade från bilskatt. På ansökan beviljas dessutom återbäring av bilskatt på bilar som köps för taxi- bruk liksom på grundval av invaliditet.

I samband med bilbeskattningen ska en skatt av samma storlek som mervärdesskatten tas ut på bilskatten.

Gemenskapens lagstiftning

Bilskatten är en nationell indirekt skatt som inte har harmoniserats inom Europeiska unionen, även om kommissionen i vissa avseenden har föreslagit det. Medlemsstaterna kan självständigt bestämma på vilka grunder och till vilka belopp skatt ska tas ut på fordon. Medlemsstaterna ska dock iaktta bestämmelserna i EG-fördraget om beskattning. Den viktigaste bestämmelsen är förbudet mot skattediskriminering, som ingår i artikel 90.

Förbudet mot skattediskriminering innebär att importvaror inte får behandlas strängare i beskattningen än likadana inhemska produkter. I fråga om bilskatten har Europeiska gemenskapernas domstol i flera av sina avgöranden (bland annat i avgörandet i ärende C-101/00 *Siilin*, som gäller bilbeskattningen i Finland) ansett detta betyda att begagnade fordon som importerats inte får påföras skatt till ett större belopp än den återstående skatt som ingår i värdet på ett likadant begagnat fordon som redan finns på marknaden i importlandet. Den andel skatt som ingår i värdet på ett fordon anses sjunka i samma förhållande som värdet på fordonet. När man bedömer fordonens jämförbarhet är en av utgångspunkterna fordonets ålder och därför har man vid beskattningen av ett begagnat importfordon använt ett fordon av samma ålder som redan finns på marknaden som refe-

rensfordon och den andel skatt som ingår i värdet på fordonet som jämförelseskatt.

I Finland har beslutspraxis tolkats så att en rättvis beskattning förutsätter att man vid beskattningen av ett begagnat importfordon alltid utreder värdet på ett likadant fordon och andelen skatt som ingick i värdet på fordonet då fordonet beskattades som nytt. På en begagnad importbil som har tagits i bruk före 2003 är den skatt som tas ut skattesatsen enligt denna andel skatt. I Finland har bilskattens nivå och struktur samt de värden som används som beskattningsvärde varierat och därför kan skattesatsen för ett begagnat importfordon vara högre eller lägre än skattesatsen för nya fordon. Med tanke på principen om icke-diskriminering har således ändringar i beskattningen av nya fordon inte ansetts påverka den skatt som ingår i värdet på begagnade fordon som beskattats tidigare.

Europeiska gemenskapernas domstol avgav den 5 oktober 2006 sin dom i de förenade målen om bilbeskattningen i Ungern C-290/05 *Nadasdi* och C-333/05 *Nemeth*. I domen antogs en ny ståndpunkt om tillämpningen av förbudet mot skattediskriminering på fordon som importerats som begagnade när en medlemsstat inför en ny skatt eller ändrar skattesatsen eller grunden för fastställandet av en gällande skatt. När förekomsten av eventuell skattediskriminering bedöms ska man enligt domen jämföra den bilskatt som tas ut på begagnade fordon som nyligen har importerats från en annan medlemsstat med den kvarstående bilskatt som belastar likadana begagnade fordon som har registrerats i Ungern och på vilka det av denna orsak redan har tagits ut samma skatt. Jämförelsen av begagnade fordon, som har tagits i bruk i Ungern innan den nya bilskatten trädde i kraft och på vilka den bilskatt som gällde tidigare har tagits ut, saknar betydelse i ärendet. Syftet med artikel 90 i EG-fördraget är inte att hindra en medlemsstat från att införa nya skatter eller att ändra procentsatsen eller grunden för fastställande av befintliga skatter.

Enligt domen står det i princip medlemsstaterna fritt att föreskriva om skattegrunder till exempel på grundval av fordonens tekniska egenskaper som har valts på objektiva grunder och som är förenliga med gemenskapens

mål, såsom miljöskyddsmålet. I domen konstaterar domstolen enligt sin etablerade ståndpunkt att fordonens värdeminskning alltid ska beaktas när skatten på begagnade fordon fastställs, även om syftet med och grunden för bilskatten är miljöskyddshänsyn. Bilskatten i Ungern stred mot artikel 90 i EG-fördraget därför att denna värdeminskning inte hade beaktats vid bedömningen av om den skatt som tas ut på en begagnad importbil överstiger den andel som ingår i restvärdet på likadana begagnade bilar som redan har registrerats i Ungern. Systemet stred dock inte mot gemenskapsrätten därför att begagnade importbilar beskattades vid tidpunkten för importen enligt gällande skattesatser och skattegrunder.

1.2 Praxis

Antalet personbilar

Bilskatt tas årligen ut på ca 175 000 personbilar, varav ca 145 000 är nya och ca 30 000 är begagnade importbilar. År 2006 var intäkterna från bilskatten 1 297 miljoner euro, varav 90 procent kom från nya fordon. Av skatteintäkterna från nya fordon och begagnade importfordon kom merparten, dvs. ca 90 procent, från personbilar och resten från paketbilar och motorcyklar.

Det genomsnittliga beskattningsvärdet för nya personbilar var år 2006 ca 28 000 euro, varvid den genomsnittliga skatten blev ca 7 500 euro av konsumentpriset. Under perioden januari-september 2007 steg det genomsnittliga beskattningsvärdet för nya personbilar till ca 30 000 euro. Det genomsnittliga beskattningsvärdet för personbilar som beskattas som begagnade var år 2006 ca 16 000 euro och den genomsnittliga skatten var ca 4 400 euro. År 2006 var genomsnittsåldern för personbilar som beskattas som begagnade 8,5 år. Mest importerades 5—9 år gamla bilar. Motorvolymen i begagnade importbilar var i genomsnitt 2 500 kubikcentimeter. Importen koncentrerades till bilar som är något större än det genomsnittliga bilbeståndet.

Det finns drygt 2,5 miljoner personbilar i fordonstrafikregistret i Finland. Bilbeståndet har ökat i jämn takt efter recessionen i början 1990-talet. I takt med ökningen har också ut-

budet av olika biltyper ökat. I början av 2006 fanns det över 4 900 bilmodeller som såldes som nya modeller. Merparten, dvs. 68 procent, var bensinmodeller. I slutet av 2006 var dieselbilarnas andel av personbilsbeståndet drygt 13 procent. Deras andel av bilbeståndet håller på att öka och år 2006 steg de dieseldrivna bilarnas andel av försäljningen av nya personbilar till 20 procent. Under perioden januari-september 2007 var de dieseldrivna personbilarnas andel av försäljningen av nya personbilar nästan 28 procent. På marknaden finns nu också gasdrivna personbilar och hybridbilar, som har en kombination av förbrännings- och elmotor.

Försäljningen av stora personbilar har ökat tydligt under de senaste åren och ökningen har fortsatt i allt snabbare takt under 2007. Vid utgången av juli var 8,5 procent av de personbilar som registrerades första gången fyrhjulsdrivna.

Genomsnittsåldern för personbilar är för närvarande 10,5 år. En personbil är i genomsnitt i bruk drygt 18 år.

Utsläppen från personbilar

I Finland är vägtrafikens andel av koldioxidutsläppen cirka en femtedel. År 2005 var koldioxidutsläppen från vägtrafiken ca 11,8 miljoner ton. De årliga koldioxidutsläppen från personbilar var ca 7 miljoner ton, vilket är nästan 60 procent av de totala utsläppen från vägtrafiken och ca 12 procent av Finlands koldioxidutsläpp. Koldioxidutsläppen från paketbilar var ca 1,2 miljoner ton, från bussar ca 0,5 miljoner ton och från lastbilar ca 2,9 miljoner ton.

Fordonens koldioxidutsläpp står i direkt relation till bränsleförbrukningen, som påverkas av fordonens specifika förbrukning, körsättet och trafikmängden. Personbilarna är den klart viktigaste fordonskategorin, inte enbart på grund av deras antal utan även med tanke på trafikprestationerna, som beskriver trafikmängden. Liksom antalet personbilar har även trafikprestationerna ökat i jämn takt, förutom under recessionen i början 1990-talet. Trafiken, liksom även bilbeståndet, beräknas öka i fortsättningen. Detta leder till ökade koldioxidutsläpp från trafiken om inte betydande framsteg görs inom fordonstekni-

ken, övergången till bränsleeffektivare bilar i trafiken blir snabbare och körsätten ändras.

Till följd av den tekniska utvecklingen har fordonens ökade bränsleeffektivitet minskat den specifika förbrukningen och därmed de specifika utsläppen av koldioxid. De ökade trafikprestationerna, ökningen av bilarnas genomsnittsstorlek, de starkare konstruktionerna och den högre utrustningsstandarden i bilarna har lett till tyngre bilar och större motoreffekt. Av detta följer att en del av den nytta som den tekniska utvecklingen har fört med sig har gått förlorad på grund av en ökad bränsleförbrukning, som orsakar en oförändrad mängd koldioxidutsläpp. För varje liter bensin som ett fordon förbrukar bildas 2 350 gram koldioxid. I fråga om dieselolja är den motsvarande mängden 2 660 gram. Dieselolja har en högre utsläppsnivå på grund av att kolhalten i den är högre än i bensin.

På 1990-talet minskade den genomsnittliga specifika bränsleförbrukningen till följd av den ökade energieffektiviteten också för nya bensin- och dieseldrivna bilar som registrerades i Finland för första gången. Utvecklingen har dock inte fortsatt i denna riktning under 2000-talet. Enligt fordonsförvaltningscentralen, nedan AKE, var koldioxidutsläppen per körd kilometer från bensindrivna personbilar som registrerats första gången i genomsnitt 183 gram per kilometer år 2000 och 180 gram per kilometer år 2006. De sistnämnda koldioxidutsläppen kommer från personbilar, vars bränsleförbrukning vid blandad stads- och landsvägskörning är 7,7 liter bensin per 100 kilometer. Nya dieseldrivna personbilars genomsnittliga bränsleförbrukning har ökat i jämn takt under hela 2000-talet. År 2000 var det genomsnittliga koldioxidutsläppet från nya dieselbilar 159 gram per kilometer, medan det år 2006 var 176 gram, vilket motsvarar en bränsleförbrukning på ca 6,9 liter per 100 kilometer. Även om dieselolja ger större utsläpp per liter än bensin, är en dieselbil fördelaktigare än en bensinbil vad gäller koldioxidutsläppen på grund av dieseloljans bättre verkningsgrad. Denna fördel uppnås emellertid endast om man jämför en dieselbil och en bensinbil som till sina egenskaper motsvarar varandra. Ökningen av den genomsnittliga utsläppsnivån för nya dieseldrivna personbilar beror på att

konsumenterna har föredragit större dieselbilar än tidigare när de har valt nya personbilar.

Det finns inte uppgifter om de specifika koldioxidutsläppen för hela personbilsbeståndet därför att heltäckande utsläppsuppgifter endast finns tillgängliga för det nyaste personbilsbeståndet. I slutet av 2006 var de genomsnittliga koldioxidutsläppen 182 gram per kilometer för alla bensindrivna personbilar i fordonstrafikregistret som det fanns utsläppsuppgifter om. Motsvarande siffra för dieseldrivna personbilar var 169 gram per kilometer. Det största antalet av bensinbilarna placerar sig på en utsläppsnivå mellan 151 och 200 gram per kilometer och det största antalet av dieselbilarna på en nivå mellan 131 och 180 gram per kilometer. För dessa utsläppsmängder står bensinbilar, vars bränsleförbrukning är ca 6,4–8,5 liter per 100 kilometer och dieselbilar, vars förbrukning är ca 4,9–6,9 liter per 100 kilometer.

Europeiska kommissionens meddelande (KOM(2007) 19) från februari 2007 innehåller en ny gemenskapsstrategi för minskade koldioxidutsläpp från personbilar och paketbilar. Målet är att utsläppen från nya bilar som säljs i Europa uppgår till i genomsnitt högst 120 gram per kilometer år 2012. Kommissionen har meddelat att den senast i mitten av 2008 kommer att lägga fram förslag om en rättslig ram för att detta mål ska kunna uppnås. De genomsnittliga utsläppen från personbilar kan minskas åtminstone till en nivå på 130 gram genom att motortekniken förbättras. Utöver det minskas utsläppen med i genomsnitt 10 gram med hjälp av andra tekniska förbättringar.

Av de personbilsmodeller som säljs som nya i Finland överstiger 2,8 procent den gräns för koldioxidutsläpp på 130 gram per kilometer som kommissionen har satt upp som mål. Detta motsvarar en bränsleförbrukning på 5,5 liter per 100 kilometer för bensinbilar och 4,9 liter per 100 kilometer för dieselbilar. Av de bensindrivna personbilsmodellerna uppfyller 1,2 procent detta krav och av de dieseldrivna modellerna 6,4 procent. Endast 0,5 procent av bensinbilarna och knappt 5 procent av dieselbilarna uppfyller målet att uppnå en gräns på 120 gram per kilometer.

Utöver koldioxidutsläppen ger trafiken upphov till andra föroreningar och skadliga föroreningar såsom kväveoxider, kolmonoxid (kolos), kolväten och partiklar, av vilka de minsta är de skadligaste för hälsan. Trots den ökade trafikmängden har de skadliga avgasutsläppen från personbilar, i motsats till koldioxidutsläppen, minskat betydligt tack vare det nya bilbeståndet, de strängare bindande EURO-utsläppsnormerna, den ökade användningen av katalysatorer och andra framsteg inom motor- och bränsletekniken. När utsläppsnormen EURO 5 blir bindande år 2009 kommer utsläppsgränserna för kväveoxider och partiklar från dieslbilar att bli strängare, vilket avsevärt minskar de hälsovådliga utsläpp som har ansetts vara de mest problematiska med tanke på dieslbilarnas miljöpåverkan. I fråga om andra avgasutsläpp är skillnaderna mellan nya och förhållandevis nya bilmodeller relativt små. De skadliga utsläppen ökar avsevärt ju äldre bilen är. För att minska de totala avgasutsläppen skulle det vara viktigt att minska det äldre bilbeståndet, särskilt antalet personbilar med stora utsläpp som saknar katalysator eftersom de utgör nästan en fjärdedel av hela bilbeståndet. Trots att katalysatorn har ingått i personbilarnas standardutrustning sedan 1990 finns det fortfarande över 500 000 bensindrivna personbilar som saknar katalysator i fordonstrafikregistret. I registret finns ca 60 000 dieseldrivna personbilar med stora utsläpp i motsvarande ålder. Dessa bilars stora andel beror på att bilbeståndet förnyades i betydligt långsammare takt under recessionen i början av 1990-talet.

Mätning av koldioxidutsläpp

Koldioxidutsläppen från personbilar mäts på harmoniserad basis genom fordonstillverkarens försorg i enlighet med den metod som anges i rådets direktiv 80/1268/EEG om motorfordons koldioxidutsläpp och bränsleförbrukning jämte ändringar. Direktivet är ett av de tekniska direktiven om förfarandet för EG-typgodkännande av motorfordon där de harmoniserade tekniska krav som ska tillämpas på fordon fastställs. Med typgodkännande avses ett förfarande som godtagits på nationell eller internationell nivå och som god-

kännandemyndigheten tillämpar för att fastställa att en fordonstyp uppfyller de tekniska krav som ställs. Den finska myndigheten för typgodkännande av fordon är AKE. Gemenskapens bestämmelser om typgodkännande och tekniska krav på fordon har genomförts genom kommunikationsministeriets förordning om bilars och släpvagnars konstruktion och utrustning (1248/2002) jämte ändringar.

Koldioxidutsläppen och bränsleförbrukningen mäts på det sätt som anges i direktivet. Mätningen utförs i laboratorium så att fordonet körs på en chassidynamometer, varvid bilen kan belastas med olika motstånd under en viss körcykel. Bränsleförbrukningen och koldioxidutsläppen mäts genom att man samlar och analyserar motorns avgaser och räknar ut hur mycket bränsle som har förbrukats. Beräkningarna utgår från att förbränningen av bränsle producerar en konstant mängd koldioxid per liter. Den mätning som görs i samband med typgodkännandet kan inte göras till exempel i samband med bilbesiktningen, där man endast mäter avgashalterna för en bil i obelastat tillstånd utan dynamometer.

Trots att bränsleförbrukningen för fordon har mätts redan i början av 1980-talet gör mångfalden av fordonstyper och bristerna i databaserna det omöjligt att få fram fordonsvisa nyckeltal för gamla bilar på ett heltäckande och tillförlitligt sätt. Ett problem är också att mätningarna av förbrukning och utsläpp enligt gemenskapens bestämmelser har varit innehållsmässigt olika vid olika tidpunkter. Direktiv 80/1268/EEG har ändrats bland annat genom direktiven 93/116/EG och 1999/100/EG, där de mätningar som anges grundar sig på metoder som bättre motsvarar den faktiska användningen av en bil än de metoder som har fastställts i tidigare direktiv. De förbruknings- och utsläppsvärden som uppmätts med de tidigare mätmetoderna är inte likvärdiga med de resultat som uppmätts med nyare testmetoder därför att mätningarna endast gjordes med varma motorer medan det prov som utförs med de nyare metoderna börjar med kallstart. Även den körcykel som tillämpas i testförfarandet har ändrats så att den bättre simulerar olika körhastigheter vid stads- och landsvägskörning.

Kommissionens direktiv 93/116/EG om anpassning till den tekniska utvecklingen av rådets direktiv 80/1268/EEG om motorfordons bränsleförbrukning trädde i kraft stegvis från och med ingången av 1996. I praktiken har man uppmätt utsläppsvärden enligt direktivet för personbilar som har tagits i bruk efter ingången av 1997, men mätningarna har inte varit heltäckande. Kommissionens direktiv 1999/100/EG om anpassning till teknisk utveckling av rådets direktiv 80/1268/EEG om motorfordons koldioxidutsläpp och bränsleförbrukning trädde i kraft stegvis från och med ingången av 2000. Enligt artikel 2.3 i direktivet finns i regel heltäckande uppgifter om koldioxidutsläpp för personbilar som har tagits i bruk efter ingången av 2002. För personbilar med en totalmassa på högst 2 500 kilogram finns uppgifter redan från början av 2001, om fordonet har tagits i bruk efter det. I Finland införs förbruknings- och utsläppsvärdena som tekniska uppgifter om bilen i fordonstrafikregistret utifrån handlingarna om typgodkännande. Registret upprätthålls av AKE. Bestämmelser om registrering av uppgifter finns i lagen om fordonstrafikregistret (541/2003) och i statsrådets förordning om uppgifterna i fordonstrafikregistret (1116/2003), som utfärdats med stöd av lagen. I registret finns endast sporadiska uppgifter om utsläpp enligt tidigare direktiv.

1.3 Den internationella utvecklingen och lagstiftningen i utlandet

I en del av Europeiska unionens medlemsstater påförs en skatt av samma typ som bilskatten vid anskaffningen av ett fordon. I en del länder är skatten hög, i andra är skattenivån låg. Det finns även avsevärda skillnader i fastställandet av grunderna för bilskatterna. Utöver Finland tillämpar flera andra länder som har en hög bilskatt, t.ex. Danmark, Irland och Nederländerna, en skatt som grundar sig på bilens värde. Danmark och Nederländerna har nyligen infört en koldioxidfaktor i bilbeskattningen. Även i Irland bereds en differentiering av bilskatten enligt koldioxidutsläpp. Österrike, Portugal och Cypern hör också till de länder där en personbils specifika bränsleförbrukning och koldioxidutsläpp inverkar på beloppet av den bilskatt

som tas ut när en bil anskaffas. Spanien har också meddelat att landet inför en bilskatt som fastställs enligt koldioxidutsläppen från en bil.

Av de nordiska länderna har, förutom Danmark, även Norge nyligen ändrat bilskatten så att den delvis grundar sig på de specifika koldioxidutsläppen från en bil.

1.4 Bedömning av nuläget

I takt med att motorernas verkningsgrad har ökat har bränsleekonomin hos personbilarna blivit bättre, vilket har dämpat ökningen av koldioxidutsläpp från trafiken. Fordonens massa och genomsnittliga storlek har emellertid ökat, vilket har gjort att en del av den nytta som den tekniska utvecklingen har fört med sig har gått förlorad. Den specifika bränsleförbrukningen och koldioxidutsläppen för nya personbilar har inte nämnvärt minskat under de senaste åren. Utvecklingen har i själva verket gått i fel riktning, särskilt vad gäller dieslbilar under de senaste åren. Koldioxidutsläppen från nya bensindrivna personbilar har inte heller minskat. Finland har bland de största specifika koldioxidutsläppen från nya personbilar i Europa och Finland kommer inte att uppnå de mål som ställts i Europeiska unionen, om den nuvarande utvecklingen fortsätter.

Valet av bil påverkas av många andra faktorer än den specifika bränsleförbrukningen och miljökonsekvenserna. De finländska konsumenterna har vid valet av bil föredragit stora familjebilar och små stadsbilar har inte blivit lika populära som i Mellaneuropa. Försäljningen av stora personbilar har ökat i snabb takt. Som en följd av den allmänna ekonomiska utvecklingen kommer bilarnas genomsnittliga storlek antagligen att fortsätta öka. Importen av medelstora och stora begagnade bilar har också haft en negativ effekt på bilbeståndets positiva miljöegenskaper, även om bilarna är något yngre än genomsnittsåldern för personbilsbeståndet i Finland. En viktig fråga med tanke på utsläppsutvecklingen är vilken typ av bilar som ska ersätta det stora antal bilar som finns kvar från tiden före recessionen på 1990-talet och som kommer att tas ur bruk under detta årtionde.

En av de orsaker som har lyfts fram för att förklara trafikutvecklingen är avsaknad av styrning genom skatter. Beskattningen av personbilar styr inte konsumenterna att välja bilar som släpper ut mindre koldioxid och därför blir möjligheterna till teknisk utveckling som minskar utsläppen delvis outnyttjade. När bilskatten grundar sig på fordonets konsumentpris korrelerar skatten i viss mån med bilens storlek, motor och utrustning och därmed även med den specifika bränsleförbrukningen. Skatten står dock inte i direkt relation till koldioxidutsläppen och således ger bilbeskattningen ingen tydlig ekonomisk anledning för konsumenterna att välja en bil som förbrukar lite bränsle.

Den höga bilskatten har bidragit till att ökningen av bilbeståndet har dämpats, vilket kan anses vara en fördel med tanke på miljön. Å andra sidan har man ansett att bilskatten inte har främjat en förnyelse av bilbeståndet, vilket vore önskvärt med tanke på utsläppsutvecklingen. I Finland är personbilarnas genomsnittsålder över 10 år, medan den t.ex. i Tyskland är 7 år. Personbilar som saknar katalysator utgör fortfarande en betydande andel av bilbeståndet, vilket har betydelse särskilt med tanke på de skadliga avgasutsläppen.

2 Målsättning och de viktigaste förslagen

2.1 Målsättning

Syftet med denna proposition är att i enlighet med programmet för statsminister Matti Vanhanens andra regering utveckla trafikbeskattningen i syfte att minska utsläppen, spara energi och förbättra energieffektiviteten. Genom att utveckla den bilskatt som tas ut på personbilar styrs konsumenterna till att välja bilmodeller som förbrukar lite bränsle så att koldioxidutsläppen kan minskas och energi sparas. Samtidigt påskyndas förnyelsen av bilbeståndet till bilar som representerar den nyaste tekniken, vilket också har betydelse för att minska de skadliga avgasutsläppen. Målet är dock att den skattemodell som föreslås inte leder till en okontrollerad ökning av bilbeståndet så att möjligheterna att uppnå de andra målen försämras.

En bil är flera år i trafik efter det att beslutet om anskaffning fattades och därför har bilens egenskaper stor betydelse för miljön. De föreslagna ändringarna av den bilskatt som tas ut när en bil anskaffas kompletterar och effektiviserar miljömålet att bekämpa klimatförändringen i samband med den skatt som tas ut när bilen är i bruk. Införandet av en miljöfaktor i beskattningen av personbilar motsvarar utvecklingen i flera andra EU-länder. Införandet är också i enlighet med Europeiska gemenskapens strategi för att minska koldioxidutsläppen från personbilar. Enligt strategin ska konsumenternas val stödjas bland annat genom att medlemsstaterna uppmuntras till att utveckla beskattningen av bilismen så att den är kopplad till koldioxidutsläppen.

Målet är att skapa en enkel och administrativt fungerande skattemodell baserad på koldioxidutsläppen som är förenlig med EG-rätten. För att önskad styreffekt ska kunna uppnås bör skattemodellen vara tydlig och begriplig samt lätt att förmedla till konsumenterna.

2.2 Alternativ

En differentiering av bilskatten utifrån bilens koldioxidutsläpp kan i princip införas så att skatten enbart grundar sig på den mängd koldioxid som ett fordon släpper ut. Vid beskattningen av nya fordon skulle man inte behöva beakta fordonets värde utan skatten fastställs direkt utifrån fordonets utsläpp. Detta kan antas göra bilbeskattningen enklare. För att säkerställa en rättvis beskattning ska dock fordonens värdeminskning beaktas vid beskattningen av begagnade importbilar. Den skatt som tas ut på ett begagnat fordon kan inte uppgå till ett lika stort belopp i euro som den skatt som tas ut på ett nytt fordon, utan skatten bör minskas i förhållande till bilens värdeminskning. För att veta hur mycket ett begagnat fordon har minskat i värde är det nödvändigt att man även följer nya fordons värde. Skatten på begagnade fordon kan då minskas enligt en tabell för åldersavdrag som fastställs i lag eller enligt någon annan motsvarande schematisk metod. Denna typ av schematiska system har dock ofta ansetts vara oförenliga med EG-rätten eftersom de

inte motsvarar fordonens faktiska värde-minskning tillräckligt exakt. På grund EG-rättens förbud mot skattediskriminering är kravet att fastställa och följa värdena permanent för alla bilskattmodeller. Därför blir bilbeskattningen inte nödvändigtvis enklare av att man övergår till en beskattning som endast grundar sig på fordonens tekniska egenskaper.

En modell som grundar sig både på fordonets värde och på fordonets koldioxidutsläpp eller någon annan teknisk egenskap har en icke-diskriminerande struktur. Modellen kan genomföras så att den skattesats som tas ut utgående från ett fordons beskattningsvärde, dvs. det allmänna värdet i detaljhandeln, differentieras utifrån fordonets koldioxidutsläpp. Denna modell är lätt att anpassa till det nuvarande systemet för bilbeskattning och kan snabbt tas i bruk.

I flera EU-länder har den skatt som grundar sig på fordonens koldioxidutsläpp differentierats i några skatteklasser med en viss variationsbredd för utsläppen. En sådan indelning kan vara problematisk med tanke på den inre marknaden och eventuellt styra konsumenterna till att välja en bil bland de bilar som har de största utsläppen inom en skatteklass. En skatt som grundar sig direkt på bilens koldioxidutsläpp så att varje gram koldioxid påverkar beskattningen är däremot mindre problematisk och enligt den ekonomiska teorin även motiverad vid beskattning av utsläpp. Eftersom en sådan skattmodell är lätt att förstå och förmedla vidare, i synnerhet om beräkningsformeln för skatten är tillräckligt enkel, är den enklare än en modell där differentieringen i viss mån är slumpmässig.

I ljuset av EG-rättens praxis under den senaste tiden är det tillåtet att tillämpa en och samma miljörelaterade skattesats på begagnade importbilar och motsvarande nya bilar, vilket innebär att de s.k. historiska skattesatser som tillämpas i den nuvarande bilbeskattningen kan slopas. I domen i målet om bilskatten i Ungern utgick man i fråga om en jämförelse med begagnade fordon som redan tagits i bruk i en medlemsstat innan en ändrad bilskatt infördes saknar betydelse. Detta innebär att när nivån för bilskatten eller någon annan skattegrund ändras kan en skatt enligt de nya skattegrunderna tillämpas inte bara på

nya bilar utan på alla begagnade importbilar. Med andra ord kan skatten tillämpas även om en avvikande skatt tidigare har tagits ut på motsvarande fordon som redan finns på marknaden.

2.3 De viktigaste förslagen

Det föreslås att den bilskatt som tas ut på personbilar ändras så att skatten grundar sig både på bilens allmänna värde i detaljhandeln och på bilens specifika koldioxidutsläpp. Således är skatten till sin struktur värdebaserad på samma sätt som nu, men skattesatsen för den bil som ska beskattas varierar enligt koldioxidutsläppen, mätt i gram per kilometer. Enligt förslaget ska totalnivån för bilskatten samtidigt sänkas med cirka en sjättedel. Skatten på en personbil som släpper ut i genomsnitt 180 gram per kilometer sjunker från 26 till 22 procent, räknat utifrån bilens pris i detaljhandeln.

Det föreslås också att de fasta avdrag som tillämpas i beskattningen av personbilar slopas, vilket gör beräkningen av skatten enklare och förbättrar åskådligheten.

Varje gram koldioxid påverkar skattesatsens storlek. Skattesatsen ändras lineärt enligt utsläppsmängd så att den alltid stiger med en procent för varje 10 gram koldioxid. Skattesatsen fastställs enligt följande schema: utsläppsmängden (gram per kilometer) delas med talet 10 och ökas med talet 4. Om utsläppsmängden är 175 gram per kilometer blir således skatteprocenten 21,5. Även om det i och för sig är lätt att beräkna skattesatsen med hjälp av schemat föreslås för tydlighetens skull och för att undvika räkneoperationer att skattesatserna anges enligt gram utsläpp i en skattetabell som fogas till lagen.

Den föreslagna ändringen genomförs oberoende av teknik så att det är nivån för fordonets koldioxidutsläpp som är avgörande oberoende av vilken fordons- eller bränsleteknik denna nivå uppnås genom. Ett annat argument för en beskattning som grundar sig direkt på koldioxidutsläppen är också av att en ny fordonsteknik inte nödvändigtvis minskar koldioxidutsläppen, även om den i sig kan vara motiverad för att minska de skadliga avgasutsläppen.

Det föreslås att skattemodellen ska innehålla en minimi- och en maximinivå. En miniminivå är motiverad på grund av skattens statsfinansiella karaktär och en maximinivå behövs för att undvika oskäligt höga skatteinivåer. Skattens miniminivå föreslås vara 10 procent av det allmänna värdet i detaljhandeln. Denna skatt tas ut på en bil, vars koldioxidutsläpp är högst 60 gram per kilometer. Utsläppen från de mest bränslesnåla bilmotdeller som nu finns på marknaden är ca 80 gram per kilometer. Ett utsläpp på 80 gram per kilometer har bensinbilar, vars bränsleförbrukning per 100 kilometer är ca 3,4 liter och dieslbilar, vars motsvarande förbrukning är ca 3,1 liter.

Skattens maximinivå föreslås vara 40 procent, som tas ut på personbilar, vars utsläpp är minst 360 gram per kilometer. Till denna utsläppsnivå hör bensinbilar som förbrukar över 15 liter bränsle per 100 kilometer. Motsvarande förbrukning för dieslbilar är ca 13,5 liter. Det är motiverat att fastställa en maximinivå eftersom antalet bilar som överskrider denna nivå är relativt litet och därför har en skattestyrning ingen nämnvärd betydelse för koldioxidutsläppen eller skatteintäkterna. Detaljhandelspriset på dessa bilar är i allmänhet ansenligt och således blir skatten tämligen hög redan vid en skatteinivå på 40 procent. Dessutom är skatteinivån betydligt högre än nu.

Det föreslås att samma bilskattemodell ska tillämpas både på nya importbilar och på alla importbilar som beskattas som begagnade. Detta innebär att de s.k. historiska skattesatserna för personbilar som har tagits i bruk före 2003 slopas. Det är arbetsdrygt och tidskrävande att reda ut dessa skattesatser på grund av att bestämmelserna om bilskatten har ändrats flera gånger och uppgifter om tidigare anskaffningsvärden och pris på fordon är svåra att få.

Den mängd koldioxidutsläpp i gram per kilometer vid blandad landsvägs- och stadskörning som tillverkaren har uppgett för en bil på det sätt som förutsätts i bestämmelserna om EG-typgodkännande är en jämförbar faktor för att skilja olika bilar åt. Det föreslås att dessa uppgifter om utsläpp främst ska användas som utsläppsuppgifter för en bil när skattesatsen för bilen bestäms, om uppgifter-

na har införts eller borde införas i fordonstrafikregistret i Finland. I praktiken gäller detta, beroende på totalmassan, personbilar som tagits i bruk första gången efter ingången av 2001 eller av 2002 och vars koldioxidutsläpp ska anmälas enligt artikel 2.3 i direktiv 1999/100/EG eller senare gemenskapslagstiftning som ersätter direktivet.

I de fall då det inte finns ovan nämnda uppgifter om utsläpp för den bil som ska beskattas tillämpas de andrahandsgrunder som anges i lagen för att fastställa den beräknade utsläppsnivån. Utsläppsnivån och skattesatsen för en bil fastställs då enligt bilens totalmassa och drivkraft enligt skattetabellen. Detta gäller för personbilar, som beskattas som begagnade och som tillverkats före de ovan nämnda tidpunkterna, samt för nyare personbilar, som inte omfattas av förfarandet med EG-typgodkännande eller gemenskapens bestämmelser om mätning av utsläpp, såsom bilar som tillverkats i små serier och enstaka bilar som tillverkats utanför Europeiska gemenskapen.

På marknaden för begagnade bilar finns det dessutom bilar av sportbilstyp som har en stor effekt och bränsleförbrukning i förhållande till fordonets totalmassa. Det fastställande av den beräknade utsläppsnivån som enligt förslaget ska tillämpas i andra hand leder till en för låg skatteinivå för dessa bilar i förhållande till den faktiska utsläppsnivån. För att fastställa den beräknade utsläppsnivån för dessa bilar föreslås att en specialbestämelse tas in i lagen.

Den skattskyldige har möjlighet att lämna en redovisning av de koldioxidutsläpp vid blandad körning som har uppmätts för den personbil som ska beskattas i samband med EG-typgodkännandet, varvid utsläppsuppgifterna kan användas som grund för beskattningen, även då sådana i princip inte finns att få hos myndigheterna. Detta gäller dock endast utsläpp som har fastställts enligt de mätmetoder som anges i direktiv 93/116/EG eller senare gemenskapsbestämmelser som ersätter direktivet. Förbruknings- och utsläppsvärden som uppmätts enligt mätmetoder som anges i tidigare gemenskapslagstiftning kan inte användas som grund för beskattningen på grund av skillnader i mätmetoderna.

Den skattskyldige kan också låta mäta koldioxidutsläppen från den personbil som ska beskattas enligt den nyaste mätmetod som enligt gemenskapens lagstiftning ska tillämpas vid tidpunkten för beskattningen, varvid utsläppsvärdet kan användas som grund för beskattningen.

Skatten på såväl nya som begagnade importbilar bestäms fortsättningsvis utifrån det allmänna värde i detaljhandeln som ett fordon som motsvarar den bil som ska beskattas har vid tidpunkten för beskattning. På detta sätt säkerställs en icke-diskriminerande bilbeskattning enligt EG-rätten när en importbil beskattas. För att de miljöresultat som avses i propositionen ska kunna uppnås är det motiverat att fortsättningsvis tillämpa fordonens allmänna värden som skattegrund i stället för de enskilda värdena, eftersom man då kan säkerställa en rättvis skattemässig behandling av likadana fordon.

Även om den genomsnittliga nivån på bilskatten sjunker föreslås inga ändringar av återbäringarna av bilskatten på grundval av invaliditet eller i fråga om taxibilar. Således kommer det fasta beloppet av dessa återbäringar att öka något i genomsnitt.

Den nya skattemodellen gäller endast personbilar, eftersom man än så länge endast har infört ett enhetligt förfarande för fastställande av bränsleförbrukning och utsläpp för dessa fordon.

I detta skede föreslås inga ändringar i beskattningen av paketbilar och motorcyklar och andra fordon som jämföras med dem i bilskattelagen. Paketbilar, vars bränsleförbrukning börjar mätas så att mätningarna införs stegvis åren 2005—2009 kan börja omfattas av skattestyningen i ett senare skede. Skatten på motorcyklar grundar sig redan nu på motorns slagvolym, som i viss mån korrelerar med bränsleförbrukningen.

3 Propositionens konsekvenser

3.1 Ekonomiska konsekvenser

De föreslagna ändringarnas ekonomiska konsekvenser kan indelas i direkta, kortsiktiga och långsiktiga konsekvenser.

Propositionen väntas ha direkta konsekvenser för intäkterna från bilskatten så att skatte-

intäkter överförs från 2007 till 2008. Orsaken till att skatteintäkterna inflyter efter det att de föreslagna ändringarna har trätt i kraft är att man strävar efter att skjuta upp beskattningen av de bilar för vilka skatten minskar så att de beskattas enligt de nya skattegrunderna. Å andra sidan är det sannolikt att försäljningen och beskattningen av de bilar för vilka skatten ökar tillfälligt kommer att öka under tiden från det att propositionen lämnades till dess att lagen träder i kraft. På grund av faktorernas starka påverkan i olika riktningar är det svårt att uppskatta propositionens statsfinansiella konsekvenser år 2007. Eftersom den föreslagna väntetiden är relativt kort beräknas intäktsprognozen sjunka med 132 miljoner euro jämfört med prognosen för 2007.

På kort sikt innebär en skattemodell som grundar sig på utsläpp och en sänkning av den genomsnittliga skattenivån att intäkterna från bilskatten ändras betydligt jämfört med de intäkter som fås genom de nuvarande skattegrunderna. Intäkterna från bilskatten beräknas minska ca 18 procent, dvs. 216 miljoner euro. Utöver det minskar intäkterna från den mervärdesskatt som tas ut på bilskatten med 47 miljoner euro. På grund av den tidsmässiga förskjutningen av efterfrågan minskar skatteintäkterna år 2008 något mindre än det ovan nämnda beloppet, dvs. uppskattningsvis 104 miljoner euro och den mervärdesskatt som tas ut på bilskatten 23 miljoner euro. Således väntas intäkterna från bilskatten bli 1 260 miljoner euro 2008. I prognosen ingår inte den effekt på ökningen i försäljningen av personbilar som kan uppstå om det eventuellt tar längre tid att lösa upp anhopningarna i efterfrågan efter det att propositionen har lämnats.

Uppskattningen utgår från antagandet att de föreslagna skatteändringarna överförs fullt ut till konsumentpriserna på bilar, vilket på grund av de sänkta beskattningsvärdena minskar skatteintäkterna mer än vad enbart en sänkt skattenivå gör. I uppskattningen ingår också antagandet att konsumenterna övergår till att köpa bilmodeller som förbrukar mindre bränsle, vilket bidrar till att minska skatteintäkterna.

En annan orsak till att skatteintäkterna minskar är förutom den förändrade efterfrågan en minskning av den specifika bränsle-

förbrukningen till följd av bilarnas tekniska utveckling. Om bilarnas koldioxidutsläpp minskar snabbare än väntat till följd av en allt snabbare teknisk utveckling kan skatteintäkterna på lång sikt minska betydligt mer än vad som angetts ovan. Skattenivån kan då höjas av statsfinansiella orsaker.

Å andra sidan leder den föreslagna sänkningen av den genomsnittliga bilskatten sannolikt till en ökad försäljning av nya bilar, vilket påverkar i en annan riktning, dvs. ökar intäkterna från bilskatten.

På lång sikt kan de föreslagna ändringarna även ha konsekvenser för intäkterna från bränsleaccisen i och med att personbilarnas specifika bränsleförbrukning minskar, om inte trafikprestationerna ökar samtidigt som bilbeståndet ökar. Till följd av ändringarna är också en förskjutning av efterfrågan mot dieselbilar att vänta, vilket i någon mån ökar intäkterna från den drivkraftsskatt inom fordonsskatten som tas ut på dieseldrivna personbilar.

Den föreslagna bilskattens andel av en bils värde i detaljhandeln varierar mellan 10 och 40 procent av bilens värde i detaljhandeln. I jämförelse med nuläget börjar skattenivån stiga för bilar som släpper ut över 220 gram koldioxid per kilometer, vilket är betydligt mer än den nuvarande genomsnittliga utsläppsnivån för nya bilar. För dessa utsläppsmängder står bensindrivna personbilar, vars bränsleförbrukning är ca 9,4 liter per 100 kilometer och dieseldrivna personbilar, vars förbrukning är ca 8,5 liter per 100 kilometer.

Bilskatten för bilar med mindre utsläpp än de ovan nämnda minskar jämfört med nuläget. I praktiken innebär skatteändringen att bilskatten minskar för drygt 80 procent av de personbilsmodeller som finns på marknaden. Av de personbilar som finns på marknaden placeras sig ungefär två tredjedelar på en utsläppsnivå mellan 150 och 200 gram. När skatten för dessa bilar räknas utifrån de nya skattegrunderna sjunker skatten till 19–24 procent av det allmänna värdet i detaljhandeln i stället för ca 26 procent som nu. Om skatteändringarnas konsekvenser bedöms så att man enbart beaktar nya personbilar som har beskattats åren 2006–2007, minskar skatten för ca 90 procent av de beskattade bi-

larna. Sänkningen gynnar nästan alla bilmärken, även om det uppstår skillnader mellan olika modeller inom ett märke. De föreslagna ändringarna uppmuntrar konsumenterna att köpa de mest bränsleeffektiva bilarna med den nyaste tekniken inom så gott som alla storleksklasser och märken.

Skattemodellen gynnar personbilar med låga utsläppsvärden. Dieseldrivna personbilar drar nytta av en skatt som grundar sig på utsläppsvärden i jämförelse med motsvarande bensinmodell. Bilskatten minskar betydligt i synnerhet för små dieseldrivna personbilar som förbrukar lite bränsle. För exempelvis dieselbilar, vars utsläpp är 120–130 gram per kilometer och bränsleförbrukning är ca 4,6–4,9 liter på 100 kilometer minskar skattens andel av bilens pris i detaljhandeln till ca 16–17 procent.

Eftersom kolhalten i jordgas är lägre än i traditionella motorbränslen innebär det också att utsläppen från fordon som huvudsakligen drivs med jordgas är något mindre än för bensinbilar, av vilket följer att även skattenivåerna blir något lägre.

Skatteändringarna medför i regel att priserna på personbilar sjunker, under förutsättning att skatteändringen beaktas i prissättningsgrunderna inom bilhandeln. Om skatteändringarna överförs på konsumentpriserna på bilar kan priserna räknemässigt sjunka med hundratals och till och med tusentals euro. Priset på en liten personbil med låga utsläppsvärden kan till och med sjunka med ca 15 procent. Avsikten är att skatteändringarnas konsekvenser för konsumentpriserna på personbilar ska följas i syfte att säkerställa att den styreffekt som avses i propositionen riktas mot konsumenterna i enlighet med målen.

Tabellen nedan anger de versioner av de 20 mest sålda bilmodellerna som har de lägsta och högsta utsläppsvärdena, de föreslagna skattesatserna för dessa versioner och uppskattningar av skatteändringarnas konsekvenser för priserna på dem. Prisändringarna har beräknats med antagandet att skatteändringarna överförs fullt ut till konsumentpriserna och att andra pridfaktorer, såsom fabrikspriser och täckningar, förblir oförändrade. Prisuppgifterna i tabellen har angetts i form av pridförteckningar, som inte nödvändigtvis motsvarar försäljningspriserna.

RP 147/2007 rd

CO₂-baserad bilskatt: 20 mest sålda bilmodeller, versioner med de lägsta och högsta utsläppsvärdena

	Märke och modell		CO₂-utsläpp, g/km	Ny skattesats	Nuvarande pris, euro	Nytt pris, beräknat, euro	Prisförändring, beräknad, euro
1	Toyota Corolla	*	127	16,7	24 870	21 336	-3 534
	Toyota Corolla		190	23,0	25 970	24 943	-1 027
2	Skoda Octavia	*	143	18,3	27 790	24 340	-3 450
	Skoda Octavia		214	25,4	34 240	33 878	-362
3	Volkswagen Golf	*	137	17,7	29 170	25 274	-3 896
	Volkswagen Golf		259	29,9	48 230	51 279	3 049
4	Ford Focus	*	125	16,5	25 370	21 684	-3 686
	Ford Focus		224	26,4	38 750	38 862	112
5	Toyota Avensis	*	146	18,6	33 100	28 976	-4 124
	Toyota Avensis		228	26,8	41 450	41 783	333
6	Volkswagen Passat	*	148	18,8	32 160	28 264	-3 896
	Volkswagen Passat		242	28,2	52 530	53 984	1 454
7	Volvo V70	*	153	19,3	45 300	39 802	-5 498
	Volvo V70		272	31,2	65 500	70 943	5 443
8	Mazda 6	*	165	20,5	31 210	28 203	-3 007
	Mazda 6		246	28,6	43 600	45 355	1 755
9	Honda CR-V	*	173	21,3	37 815	34 446	-3 369
	Honda CR-V		195	23,5	53 750	50 795	-2 955
10	Ford Mondeo	*	151	19,1	33 140	29 238	-3 902
	Ford Mondeo		223	26,3	38 500	38 550	50
11	Toyota Auris	*	131	17,1	26 930	23 180	-3 750
	Toyota Auris		166	20,6	25 450	23 522	-1 928
12	Opel Astra	*	130	17,0	26 000	22 372	-3 628
	Opel Astra		226	26,6	32 900	33 299	399
13	Nissan Primera		173	21,3	21 390	20 178	-1 212
	Nissan Primera		192	23,2	30 360	29 058	-1 302
14	Peugeot 307	*	129	16,9	24 840	21 376	-3 464
	Peugeot 307		210	25,0	43 900	42 793	-1 107
15	Kia Cee'd	*	125	16,5	21 390	18 404	-2 986
	Kia Cee'd		184	22,4	25 190	23 988	-1 202
16	Toyota Yaris	*	119	15,9	18 850	16 164	-2 686
	Toyota Yaris		170	21,0	24 340	22 692	-1 648
17	Honda Civic	**	109	14,9	33 701	28 189	-5 512
	Honda Civic		215	25,5	37 250	36 814	-436
18	Volkswagen Jetta	*	137	17,7	28 890	25 039	-3 851
	Volkswagen Jetta		202	24,2	27 820	27 183	-637

19	Volkswagen Touran	*	158	19,8	31 960	28 540	-3 420
	Volkswagen Touran		193	23,3	25 990	25 087	-903
20	Citroën C4	*	120	16,0	25 700	21 792	-3 908
	Citroën C4		193	23,3	23 700	22 980	-720

* bensindriven
 * dieseldriven
 ** hybrid

Källa: Tull 22.10.2007

För att genomföra förslaget förutsätts att tullens datasystem för beskattning av bilar ändras. Ändringarna beräknas kosta ca 55 000 euro.

Rådgivningen i samband med bilbeskattningen kommer att öka och beräknas medföra årligen ca 100 000 euro i merkostnader för tullen.

Man börjar informera bilisterna om de föreslagna skatteändringarna när förslaget har godkänts. Kostnaderna för detta blir uppskattningsvis ca 50 000 euro.

3.2 Konsekvenser för myndigheternas verksamhet

För att möjliggöra att ändringarna av skattegrunderna ska kunna genomföras på det sätt som föreslås i propositionen är det nödvändigt att ändra systemet för upp börd av bilskatten. Tullen har i sitt nya system för upp börd av bilskatten beaktat eventuella framtida ändringar av skattesatsen.

Förslaget ökar behovet av bilskatterådgivning av tullen. Detta beräknas binda resurser motsvarande två årsverken per år.

3.3 Miljökonsekvenser

Koldioxidutsläppen är direkt relaterade till bränsleförbrukningen och således kan utsläppen minskas endast om bränslemängden minskas. Som helhet sett kan betydande utsläppsminskningar uppnås genom en kombination av olika metoder. En sådan metod är att med hjälp av ekonomisk styrning påverka konsumenternas val och vanor. Genom de föreslagna ändringarna strävar man efter att påverka konsumenterna när de fattar beslut om anskaffning av bil så att andelen personbilar med den nyaste tekniken ökar inom bilbeståndet och så att efterfrågan riktas mot bi-

lar med ett mindre koldioxidutsläpp än för närvarande. Förslaget kompletterar den styr-effekt för att minska koldioxidutsläppen från trafiken och spara energi som man avser uppnå med hjälp av de skatter som tas ut när en bil är i bruk, dvs. den årliga fordonsskatten och bränsleaccisen.

Det är svårt att bedöma hur de föreslagna ändringarna påverkar konsumenternas anskaffningsbeslut och därigenom utvecklingen av personbilarnas specifika utsläpp. Till följd av ändringarna kommer bilmodeller som förbrukar lite bränsle att framstå som betydligt mer attraktiva alternativ än tidigare och således kan man anta att förslaget åtminstone har en dämpande effekt på den senaste tidens utveckling mot ökade specifika utsläpp från personbilar. Om konsumenterna i stället för att köpa en bensindriven bil, som släpper ut i genomsnitt 180 gram koldioxid per kilometer, väljer en bil som producerar 5 procent mindre utsläpp, minskar utsläppen med 162 kilogram per år, om bilen årligen körs i genomsnitt 18 000 kilometer. Detta innebär att under bilens hela livslängd skulle utsläppen minska med 2,16 ton, när bilen körs i genomsnitt 240 000 kilometer.

Eftersom fordonbeståndet i vilket fall som helst förnyas relativt långsamt kan en minskning av de specifika utsläppen endast uppnås på längre sikt. Om det från och med år 2008 årligen säljs till exempel 150 000 energieffektivare bilar, kommer 900 000 av personbilsbeståndets dryga 2,5 miljoner bilar att år 2014 vara bränslesnålare än nu.

Genom en systematisk minskning av personbilarnas specifika utsläpp uppnås på längre sikt en betydande minskning, om inte ökning av bilbeståndet, fordonens storlek eller trafikprestationerna förtar utsläppsminskningen. I propositionen har man strävat efter en skattemodell som inte leder till en avse-

värd ökning av bilbeståndet så att modellens positiva miljöeffekter försvagas. Om inte bilbeståndet eller dess struktur ändras på det sätt som var tänkt kan styrningen av skatten ökas av miljöhänsyn.

De totala koldioxidutsläppen från trafiken beror inte enbart på fordonens specifika utsläpp och fordonsbeståndets storlek utan även på hur mycket och på vilket sätt man kör de enskilda fordonen. Den föreslagna skattedifferentieringen grundar sig på ett fordonens specifika bränsleförbrukning och vid differentieringen beaktas inte körda kilometer eller den faktiska bränsleförbrukningen, som kan avvika från den förbrukning som uppmätts enligt standarden beroende på kör-sätt, bilens last och servicehistoria.

Det är möjligt att konsumenternas attityder liksom även företagets och den offentliga förvaltningens upphandlingspolitik ändras så att miljöaspekterna får en allt större roll när beslut om anskaffning av bil fattas. En beskattning som grundar sig på utsläpp kan stödja en sådan utveckling. Med tanke på styreffekten är det viktigt att konsumenterna informeras effektivt om hur bränsleförbrukningen påverkar miljön och beloppet av bilskatten samt om skatter och kostnader under den tid bilen är i bruk.

Den föreslagna sänkningen av den genomsnittliga nivån för bilskatten medför sannolikt att bilbeståndet delvis förnyas, vilket är positivt med tanke på målet att minska de hälsovådliga avgasutsläppen, i synnerhet om katalysatorlösa bilar som släpper ut stora mängder kolos, kolväten och kväveoxider tas ur bruk i snabbare takt.

Förslaget förväntas öka försäljningen av dieseldrivna personbilar, vilket har en positiv effekt på de specifika koldioxidutsläppen, särskilt om efterfrågan riktas mot modeller med låga utsläppsvärden. Med tanke på att dieselbilarna har större utsläpp av partiklar än bensinbilar skulle det vara viktigt att efterfrågan samtidigt styrs mot nya modeller med partikelfilter som uppfyller EURO 5-normen.

3.4 Samhälleliga konsekvenser

Den föreslagna ändringen gynnar särskilt bilmodeller som förbrukar lite bränsle. När konsumenterna köper bil har de möjlighet att

dra nytta av den lägre skattenivån genom att övergå till en bil av en storleksklass mindre eller genom att välja till exempel en dieselversion av en bil i samma storleksklass eller en version av en modellserie som förbrukar mindre bränsle. Även mellan bilar i samma storleksklass finns det tydliga skillnader i bränsleförbrukning och utsläpp, bland annat beroende på drivkraft, motorvolym, effekt och utrustningsnivå. Valet av bil har betydelse förutom för anskaffningskostnaderna också för skatterna och bränslekostnaderna under den tid bilen är i bruk. Konsumenter som gör förnuftiga val kan inrikta sin konsumtion på ett nytt sätt. Detta gynnar särskilt de hushåll där bilkörning utgör en stor andel av hushållets konsumtion.

Till följd av de föreslagna ändringarna blir skatten för vissa personbilsmodeller högre än den nuvarande skattenivån. Detta och den prisstegring som blir följden gäller främst sportbilar och stora personbilar som förbrukar mycket bränsle. Även bland stora bilar är det dock möjligt att välja en modell som förbrukar mindre bränsle utan att man behöver ge avkall på bilens transportförmåga. Exempelvis i fråga om så kallade storbilar, som har plats för chaufför och 7 passagerare, finns det inom flera bilmärken möjlighet att välja en modell, som utöver att ha en skatt som är lägre än skatten på märkets bilmodeller med större motorstyrka också är lägre än den nuvarande skattenivån.

Syftet med de föreslagna skatteändringarna är att styra efterfrågan mot personbilsmodeller som förbrukar mindre bränsle. Om detta syfte uppnås kommer det också att påverka verksamhetsförutsättningarna för företag för import och återförsäljning av bilar, som även annars blir tvungna att anpassa sin verksamhet till de striktare klimatpolitiska åtgärderna inom EU. Således förväntas konsekvenserna bli små.

De föreslagna ändringarna gäller endast de nya bilar och bilar som importeras som begagnade som beskattas efter lagens ikraftträdande och således har förslaget inga direkta konsekvenser för bilanskaffningar som redan har gjorts. Ändringarna av skattenivåerna väntas dock ha indirekta konsekvenser för prisnivån för begagnade bilar som finns på marknaden och för värdet på bytesbilar.

4 Beredningen av propositionen

Propositionen har beretts vid finansministeriet, i samarbete med Tullstyrelsen.

Proposition har samband med programmet för statsminister Matti Vanhanens andra regering. Enligt programmet ska trafikbeskattningen utvecklas i syfte att minska utsläppen, spara energi och förbättra energieffektiviteten.

Riksdagen har i flera uttalanden förutsatt att bilarnas koldioxidutsläpp ska beaktas i bilbeskattningen. Propositionen uppfyller dessa mål.

5 Samband med andra propositioner

Propositionen har samband med budgetpropositionen för 2008 och avses bli behandlad i samband med den.

DETALJMOTIVERING

1 Lagförslag

5 a § och skattetabellen. I den nya 5 a § och i skattetabellen i bilagan till lagen anges skattesatserna för personbilar.

Med mängden koldioxidutsläpp avses i skattetabellen de specifika koldioxidutsläppen från en bil mätt i gram per kilometer. En skattesats har angetts för varje utsläppsvärde i gram per kilometer.

Enligt 1 mom. är de uppgifter om utsläpp som främst ska användas de koldioxidutsläpp vid blandad stads- och landsvägskörning som tillverkaren har uppgett för bilen i samband med EG-typgodkännandet och som har fastställts enligt den mätmetod som anges i gemenskapens lagstiftning. Dessa uppgifter ska dessutom ha införts eller borde införas i fordonstrafikregistret i Finland. I praktiken gäller detta personbilar vars koldioxidutsläpp vid blandad körning ska anmälas enligt artikel 2.3 i direktiv 1999/100/EG eller senare gemenskapslagstiftning som ersätter direktivet. Enligt artikel 2.3 i direktivet ska uppgifter om utsläpp införas i registret i fråga om personbilar som har en totalmassa på högst 2 500 kilogram och som har tagits i bruk första gången den 1 januari 2001 eller senare och i fråga om personbilar som har en totalmassa på över 2 500 kilogram och som har tagits i bruk första gången den första januari 2002 eller senare.

Enligt 2 mom. fastställs skattesatsen för andra personbilar enligt bilens totalmassa och drivkraft, som det finns uppgifter om för alla personbilar. Skattetabellen visar de beräknade koldioxidutsläppen för bilen enligt totalmassa och drivkraft samt den skattesats

som ska tillämpas på bilen. I skattetabellen beräknas utsläppen från en dieseldriven personbil som väger 1 600 kilogram vara 128 gram per kilometer, varvid skattesatsen blir 16,8.

Korrelationen mellan den totalmassa och drivkraft som anges i skattetabellen och koldioxidutsläppen har tagits fram genom att egenskaperna hos personbilar som har införts i fordonstrafikregistret åren 2000—2007 har analyserats med statistiska metoder i syfte att hitta en så stark korrelation som möjligt mellan egenskaperna.

Med totalmassa avses bilens egenmassa ökad med bärförmågan. Även om bilens totalmassa inte korrelerar fullständigt med bilens koldioxidutsläpp, är korrelationen mellan dessa den bästa tillämpliga skattetekniska grunden. En större massa kräver mera energi för att hållas i rörelse. I allmänhet innebär en större vikt även en större bilmotor.

Personbilarna har med tiden blivit tyngre, motortekniken har gått framåt och energieffektiviteten ökat. Tack vare den nya motortekniken hålls en större massa i rörelse med samma energimängd. För närvarande är utsläppet ett gram koldioxid från i genomsnitt ca 10 kilogram bensindriven bil i rörelse. Tidigare var motsvarande massa 8 kilogram. Motsvarande siffror för dieseldrivna personbilar är 12 och 10 kilogram. En skattesats som endast grundar sig på totalmassan kunde således gynna lätta bilar som ändå inte är energieffektiva på grund av den föråldrade motortekniken. Eftersom en skattmodell som grundar sig på totalmassan främst gäller personbilar som har tagits i bruk första gången före 2001 har den tekniska utvecklingen

beaktats i skattemodellen så att korrelationen mellan bilarnas totalmassa och utsläpp fastställts utifrån uppgifter om bilar som har tagits i bruk 2000 eller senare. Skattemodellen tillämpas som sådan även på bilar av äldre årsmodell än 2000, även om man kan anta att de har en lägre energieffektivitet och således bör den skatt som grundar sig på totalmassan vara högre för dem än för nyare bilar.

En dieselmotor är i allmänhet något tyngre än en bensinmotor. En bil med dieselmotor har emellertid en högre verkningsgrad och därmed en lägre bränsleförbrukning än en motsvarande bensindriven bil. På grund av den mindre bränsleförbrukningen är således de beräknade koldioxidutsläppen från dieslbilar något mindre än från bensinbilar.

De beräknade koldioxidutsläpp från en bensinbil som anges i skattetabellen har beräknats utifrån den ovan nämnda analysen genom att man först multiplicerat antalet kilogram totalmassa med talet 0,1109 och sedan dragit av talet 5,1164 från resultatet. Utsläppen från en diesebil har beräknats genom att man först multiplicerat totalmassan med samma tal och sedan dragit av talet 49,8028 resultatet. I beräkningen har koldioxidutsläppen avrundats till hela gram. I skattetabellen jämföras bilar som drivs med annan drivkraft med bensinbilar.

I 2 mom. införs dessutom en specialbestämelse om en höjning av värdet av de beräknade utsläppen i de fall där en bils effekt (kilowatt) är exceptionellt stor i förhållande till totalmassan (kilogram), dvs. kvoten blir minst 0,15. Det minsta konstaterade värdet av koldioxidutsläpp från en sådan bil är nästan 280 gram per kilometer, medan medelvärdet är betydligt högre och totalmassan kan vara till och med 1 600 kilogram. En skatt som grundar sig enbart på totalmassan leder till en skattenivå som är för låg i förhållande till utsläppen och därför korrigeras de beräknade koldioxidutsläpp som grundar sig på totalmassan genom att de multipliceras med talet 1,5. De beräknade koldioxidutsläppen från till exempel en bensinbil, som väger 1 600 gram och i fråga om vilken förhållandet mellan effekt och totalmassa är minst 0,15, är således 258 gram per kilometer, avrundat till hela gram, vilket ger en skattesats på 29,8.

Utsläppsnivån fastställs enligt beräkningar baserade på totalmassa och drivkraft även i fråga om bilar för vilka inga sådana uppgifter om utsläpp som anges i gemenskapens bestämmelser finns att tillgå. Detta gäller till exempel för nya bilar som tillverkats i små serier och enstaka bilar som tillverkats utanför Europeiska gemenskapen och som inte omfattas av förfarandet med EG-typgodkännande eller gemenskapens bestämmelser om mätning av utsläpp.

Enligt 3 mom. har den skattskyldige möjlighet att redovisa de uppgifter om koldioxidutsläpp vid blandad körning som biltillverkaren har uppgett i samband med EG-typgodkännandet för den personbil som ska beskattas. Denna möjlighet begränsas dock till att gälla endast utsläpp som har fastställts enligt kraven på mätning i direktiv 93/116/EG eller senare gemenskapsbestämmelser som ersätter direktivet. Direktiv 93/116/EG trädde i kraft stegvis från och med ingången av 1996 och därför kan bestämmelsen i praktiken endast gälla bilar som EG-typgodkänts efter det. De mätmetoder som anges i direktiv som gällde före direktiv 93/116/EG är inte likvärdiga med nyare metoder och således kan inte de förbruknings- och utsläppsvärden som uppmätts enligt dem användas som grund för beskattningen.

Den skattskyldige ska redovisa utsläppen genom ett intyg om överensstämmelse som biltillverkaren har utfärdat eller genom ett motsvarande intyg från en representant för tillverkaren. Exempelvis godkänns inte tidningsuppgifter eller motsvarande uppgifter som redovisning av utsläppen.

Enligt 3 mom. kan den skattskyldige också låta mäta utsläppen från den personbil som ska beskattas enligt den mätmetod som enligt gemenskapens lagstiftning ska tillämpas vid tidpunkten för beskattningen, varvid utsläppsvärdet kan användas som grund för beskattningen. I praktiken kan utsläpp mätas enligt dessa mätmetoder endast i laboratorieförhållanden.

För att undvika rättelser av beskattningen gäller rätten att använda de uppgifter om utsläpp som avses i 3 mom. endast den bil som ska beskattas och den första beskattningen. Redovisningen eller mätresultatet ska således

presenteras när fordonet anmäls för beskattning.

6 §. I fråga om bussar, som omfattas av bilskattelagen och som har en egenmassa under 1 875 kilogram, kommer beskattningen även i fortsättningen att grunda sig på värdet, eftersom det ännu inte finns jämförbara metoder för att mäta koldioxidutsläppen från dessa fordon. I verkligheten finns det få så lätta bussar som omfattas av bilskatt. Beskattningen av dem förenklas genom att de fasta avdrag som tillämpas i beskattningen slopas, varvid en skattesats tillämpas oberoende av bilens drivkraft. Skattesatsen 26 procent motsvarar beräkningsmässigt den nuvarande skattenivån för dessa fordon. Till följd av ändringen är det inte längre nödvändigt att föreskriva om fasta avdrag på grundval av bilens ålder när en begagnad importbil beskattas. I 6 a § ingår fortsättningsvis specialbestämmelser om beskattningen av motsvarande bilar som tillverkats före 2003 och som förs in i landet som begagnade.

Bestämmelserna om beskattningen av motorcyklar kvarstår oförändrade.

6 a §. I paragrafen föreslås att bestämmelserna om beskattningen av personbilar i ka-

tegori M₁ som tillverkats före 2003 och som beskattas som begagnade slopas såsom onödiga. Bestämmelsen i 3 mom. om skatten på bussar som omfattas av bilskatten ändras så att den stämmer överens med de ändringar som föreslås i 6 §. I övrigt kvarstår paragrafen oförändrad.

2 Ikraftträdande

Lagen föreslås träda i kraft den 1 januari 2008. Lagen tillämpas på den beskattning av fordon som anhängiggörs efter lagens ikraftträdande. En beskattning som har anhängiggjorts före lagens ikraftträdande kan återkallas på det sätt som anges i 35 a och 43 § i bilskattelagen. Enligt den föreslagna ikraftträdandebestämmelsen är det möjligt att återkalla beskattning av fordon som har anhängiggjorts innan denna proposition lämnades utan att betala den avgift eller förhöjda skatt som anges i nämnda lagrum.

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

Lag

om ändring av bilskattelagen

I enlighet med riksdagens beslut
ändras i bilskattelagen av den 29 december 1994 (1482/1994) 6 och 6 a §, sådana de lyder i lag 266/2003, samt
fogas till lagen en ny 5 a § och en bilaga som följer:

3 kap.

Beloppet av skatten

5 a §

För personbilar vars egenmassa är under 4 500 kilogram är skatten den procentuella andel av bilens beskattningsvärde som framgår av skattetabellen i bilagan. Skattesatsen bestäms utifrån de koldioxidutsläpp vid blandad körning som har införts eller borde införas i fordonstrafikregistret som tekniska uppgifter om bilen.

Om det inte finns uppgifter om de koldioxidutsläpp som avses i 1 mom., bestäms skattesatsen enligt skattetabellen utifrån de beräknade koldioxidutsläppen för bilen enligt bilens totalmassa och drivkraft. Om kvoten av bilens effekt (i kilowatt) och totalmassa (i kilogram) är 0,15 eller större ökas de beräknade koldioxidutsläppen genom att de multipliceras med talet 1,5. Mängden koldioxidutsläpp avrundas till hela gram.

Skattesatsen för en personbil som ska beskattas bestäms inte enligt de beräknade koldioxidutsläpp som avses i 2 mom. utan enligt bilens koldioxidutsläpp vid blandad körning, om den skattskyldige lämnar uppgifter om dem vid den första beskattningen och om de har

1) fastställts i samband med EG-typgodkännandet enligt kraven i kommissionens direktiv 93/116/EG om anpassning till den tekniska utvecklingen av rådets direktiv 80/1268/EEG om motorfordons bränsleförbrukning eller i gemenskapens bestämmelser som ersätter direktivet, eller

2) definierats enligt kraven i den gemenskapslagstiftning som gällde vid tidpunkten för beskattningen.

6 §

Skatten på en buss, som beskattas som nytt fordon eller som begagnat fordon tillverkat efter 2002 och som har en egenmassa under 1 875 kilogram, är 26 procent av fordonets beskattningsvärde.

Skatten på en motorcykel och andra skattepliktiga fordon i kategori L som beskattas som nya fordon eller som begagnade fordon tillverkade efter 2002 är, enligt motorns slagvolym eller drivkraft och utgående från fordonets beskattningsvärde, som följer:

Slagvolym	Skattesats
högst 130 cm ³	8
131–255 cm ³	10
256–355 cm ³	13
356–505 cm ³	16
506–755 cm ³	18
756 cm ³ eller mera	20
eldrivet fordon i kategori L	10

6 a §

Skatten på en buss, som beskattas som begagnat fordon tillverkat före 2003 och som har en egenmassa under 1 875 kilogram, samt skatten på motorcyklar och andra skattepliktiga fordon i kategori L är den andel skatt av beskattningsvärdet som ingick i likadana fordons allmänna värde i detaljhandeln när de var nya. Skattens andel beräknas utifrån de allmänna skattegrunderna i den bilskattelag som gällde när fordonen var nya. Skattens andel kan beräknas utifrån andelarna skatt i det allmänna värdet i detaljhandeln på fler än en fordonsmodell, med beaktande av beskattningsuppgifterna och prissättningen av beträffande samma bilmärke.

Tullstyrelsen fastställer skattens andel i en tabell som den publicerar. Andelen i tabellen tillämpas vid beskattning som blir anhängig

14 dagar efter publiceringen av tabellen. Andelen enligt tabellen kan dock tillämpas från och med den dag tabellen publiceras, om skattens andel är mindre än den andel som beräknas enligt 3 mom.

Om skattens andel inte anges i tabellen eller om det förflutit en kortare tid än 14 dagar sedan tabellen publicerades, är skattens andel

1) för en buss vars egenmassa är under 1 875 kilogram 26 procent av beskattningsvärdet,

2) för en motorcykel och andra skattepliktiga fordon i kategori L, enligt motorns slagvolym eller drivkraft och utgående från fordonets beskattningsvärde, som följer:

Slagvolym	Skattesats
högst 130 cm ³	9
131–255 cm ³	12
256–355 cm ³	15
356–505 cm ³	19
506–755 cm ³	21
756 cm ³ eller mera	23
eldrivet fordon i kategori L	12

Om skattebeloppet enligt 3 mom. är större än den skatt som ingår i restvärdet på ett motsvarande fordon på marknaden, uppbärs inte det belopp som överstiger skatten.

Denna lag träder i kraft den 2007 .

Lagen tillämpas på den beskattning av fordon som blir anhängig den dag lagen träder i kraft eller därefter. Om beskattningen av ett fordon har anhängiggjorts före den 2 november 2007 och återkallas med stöd av 43 § 1 mom., tas inte avgifter enligt 35 a § 2 mom. och 43 § 2 mom. ut av den skattskyldige. Om beskattningen av ett fordon har anhängiggjorts före den 2 november 2007 och återkallas på det sätt som föreskrivs i 43 § 3 mom. höjs inte skatten på det sätt som föreskrivs i nämnda lagrum, om fordonet på ansökan beskattas enligt denna lag efter lagens ikraftträdande. Ansökan ska göras inom en månad från denna lags ikraftträdande.

Åtgärder som verkställigheten av lagen förutsätter får vidtas innan lagen träder i kraft.

Helsingfors den 2 november 2007

Republikens President

TARJA HALONEN

Förvaltnings- och kommunminister *Mari Kiviniemi*

SKATTETABELL

Fordonets totalmassa (kg)		Fordonets CO ₂ - utsläpp (g/km)	Skattesats	Fordonets totalmassa (kg)		Fordonets CO ₂ - utsläpp (g/km)	Skattesats
drivkraft annan än diesellojja	drivkraft diesellojja			drivkraft annan än diesellojja	drivkraft diesellojja		
eller mera 591	eller mera 994	eller mera 60	10,0	881-889	1284-1292	93	13,3
592-600	995-1003	61	10,1	890-898	1293-1301	94	13,4
601-609	1004-1012	62	10,2	899-907	1302-1310	95	13,5
610-618	1013-1021	63	10,3	908-916	1311-1319	96	13,6
619-627	1022-1030	64	10,4	917-925	1320-1328	97	13,7
628-636	1031-1039	65	10,5	926-934	1329-1337	98	13,8
637-645	1040-1048	66	10,6	935-943	1338-1346	99	13,9
646-654	1049-1057	67	10,7	944-952	1347-1355	100	14,0
655-663	1058-1066	68	10,8	953-961	1356-1364	101	14,1
664-672	1067-1075	69	10,9	962-970	1365-1373	102	14,2
673-681	1076-1084	70	11,0	971-979	1374-1382	103	14,3
682-690	1085-1093	71	11,1	980-988	1383-1391	104	14,4
691-699	1094-1102	72	11,2	989-997	1392-1400	105	14,5
700-708	1103-1111	73	11,3	998-1006	1401-1409	106	14,6
709-717	1112-1120	74	11,4	1007-1015	1410-1418	107	14,7
718-726	1121-1129	75	11,5	1016-1024	1419-1427	108	14,8
727-735	1130-1138	76	11,6	1025-1033	1428-1436	109	14,9
736-744	1139-1147	77	11,7	1034-1042	1437-1445	110	15,0
745-753	1148-1156	78	11,8	1043-1051	1446-1454	111	15,1
754-762	1157-1165	79	11,9	1052-1060	1455-1463	112	15,2
763-772	1166-1174	80	12,0	1061-1069	1464-1472	113	15,3
773-781	1175-1183	81	12,1	1070-1078	1473-1481	114	15,4
782-790	1184-1192	82	12,2	1079-1087	1482-1490	115	15,5
791-799	1193-1202	83	12,3	1088-1096	1491-1499	116	15,6
800-808	1203-1211	84	12,4	1097-1105	1500-1508	117	15,7
809-817	1212-1220	85	12,5	1106-1114	1509-1517	118	15,8
818-826	1221-1229	86	12,6	1115-1123	1518-1526	119	15,9
827-835	1230-1238	87	12,7	1124-1132	1527-1535	120	16,0
836-844	1239-1247	88	12,8	1133-1141	1536-1544	121	16,1
845-853	1248-1256	89	12,9	1142-1150	1545-1553	122	16,2
854-862	1257-1265	90	13,0	1151-1159	1554-1562	123	16,3
863-871	1266-1274	91	13,1	1160-1168	1563-1571	124	16,4
872-880	1275-1283	92	13,2	1169-1177	1572-1580	125	16,5

Fordonets totalmassa (kg)		Fordonets CO ₂ - utsläpp (g/km)	Skattesats	Fordonets totalmassa (kg)		Fordonets CO ₂ - utsläpp (g/km)	Skattesats
drivkraft annan än diesellojja	drivkraft diesellojja			drivkraft annan än diesellojja	drivkraft diesellojja		
1178-1186	1581-1589	126	16,6	1503-1511	1906-1914	162	20,2
1187-1195	1590-1598	127	16,7	1512-1520	1915-1923	163	20,3
1196-1204	1599-1607	128	16,8	1521-1529	1924-1932	164	20,4
1205-1213	1608-1616	129	16,9	1530-1538	1933-1941	165	20,5
1214-1222	1617-1625	130	17,0	1539-1547	1942-1950	166	20,6
1223-1231	1626-1634	131	17,1	1548-1556	1951-1959	167	20,7
1232-1240	1635-1643	132	17,2	1557-1565	1960-1968	168	20,8
1241-1249	1644-1652	133	17,3	1566-1574	1969-1977	169	20,9
1250-1258	1653-1661	134	17,4	1575-1583	1978-1986	170	21,0
1259-1267	1662-1670	135	17,5	1584-1592	1987-1995	171	21,1
1268-1276	1671-1679	136	17,6	1593-1601	1996-2004	172	21,2
1277-1285	1680-1688	137	17,7	1602-1610	2005-2013	173	21,3
1286-1295	1689-1697	138	17,8	1611-1619	2014-2022	174	21,4
1296-1304	1698-1706	139	17,9	1620-1628	2023-2031	175	21,5
1305-1313	1707-1715	140	18,0	1629-1637	2032-2040	176	21,6
1314-1322	1716-1725	141	18,1	1638-1646	2041-2049	177	21,7
1323-1331	1726-1734	142	18,2	1647-1655	2050-2058	178	21,8
1332-1340	1735-1743	143	18,3	1656-1664	2059-2067	179	21,9
1341-1349	1744-1752	144	18,4	1665-1673	2068-2076	180	22,0
1350-1358	1753-1761	145	18,5	1674-1682	2077-2085	181	22,1
1359-1367	1762-1770	146	18,6	1683-1691	2086-2094	182	22,2
1368-1376	1771-1779	147	18,7	1692-1700	2095-2103	183	22,3
1377-1385	1780-1788	148	18,8	1701-1709	2104-2112	184	22,4
1386-1394	1789-1797	149	18,9	1710-1718	2113-2121	185	22,5
1395-1403	1798-1806	150	19,0	1719-1727	2122-2130	186	22,6
1404-1412	1807-1815	151	19,1	1728-1736	2131-2139	187	22,7
1413-1421	1816-1824	152	19,2	1737-1745	2140-2148	188	22,8
1422-1430	1825-1833	153	19,3	1746-1754	2149-2157	189	22,9
1431-1439	1834-1842	154	19,4	1755-1763	2158-2166	190	23,0
1440-1448	1843-1851	155	19,5	1764-1772	2167-2175	191	23,1
1449-1457	1852-1860	156	19,6	1773-1781	2176-2184	192	23,2
1458-1466	1861-1869	157	19,7	1782-1790	2185-2193	193	23,3
1467-1475	1870-1878	158	19,8	1791-1799	2194-2202	194	23,4
1476-1484	1879-1887	159	19,9	1800-1808	2203-2211	195	23,5
1485-1493	1888-1896	160	20,0	1809-1818	2212-2220	196	23,6
1494-1502	1897-1905	161	20,1	1819-1827	2221-2229	197	23,7

Fordonets totalmassa (kg)		Fordonets CO ₂ - utsläpp (g/km)	Skattesats	Fordonets totalmassa (kg)		Fordonets CO ₂ - utsläpp (g/km)	Skattesats
drivkraft annan än diesellojja	drivkraft diesellojja			drivkraft annan än diesellojja	drivkraft diesellojja		
1828-1836	2230-2238	198	23,8	2152-2160	2555-2563	234	27,4
1837-1845	2239-2247	199	23,9	2161-2169	2564-2572	235	27,5
1846-1854	2248-2257	200	24,0	2170-2178	2573-2581	236	27,6
1855-1863	2258-2266	201	24,1	2179-2187	2582-2590	237	27,7
1864-1872	2267-2275	202	24,2	2188-2196	2591-2599	238	27,8
1873-1881	2276-2284	203	24,3	2197-2205	2600-2608	239	27,9
1882-1890	2285-2293	204	24,4	2206-2214	2609-2617	240	28,0
1891-1899	2294-2302	205	24,5	2215-2223	2618-2626	241	28,1
1900-1908	2303-2311	206	24,6	2224-2232	2627-2635	242	28,2
1909-1917	2312-2320	207	24,7	2233-2241	2636-2644	243	28,3
1918-1926	2321-2329	208	24,8	2242-2250	2645-2653	244	28,4
1927-1935	2330-2338	209	24,9	2251-2259	2654-2662	245	28,5
1936-1944	2339-2347	210	25,0	2260-2268	2663-2671	246	28,6
1945-1953	2348-2356	211	25,1	2269-2277	2672-2680	247	28,7
1954-1962	2357-2365	212	25,2	2278-2286	2681-2689	248	28,8
1963-1971	2366-2374	213	25,3	2287-2295	2690-2698	249	28,9
1972-1980	2375-2383	214	25,4	2296-2304	2699-2707	250	29,0
1981-1989	2384-2392	215	25,5	2305-2313	2708-2716	251	29,1
1990-1998	2393-2401	216	25,6	2314-2322	2717-2725	252	29,2
1999-2007	2402-2410	217	25,7	2323-2331	2726-2734	253	29,3
2008-2016	2411-2419	218	25,8	2332-2340	2735-2743	254	29,4
2017-2025	2420-2428	219	25,9	2341-2350	2744-2752	255	29,5
2026-2034	2429-2437	220	26,0	2351-2359	2753-2761	256	29,6
2035-2043	2438-2446	221	26,1	2360-2368	2762-2770	257	29,7
2044-2052	2447-2455	222	26,2	2369-2377	2771-2780	258	29,8
2053-2061	2456-2464	223	26,3	2378-2386	2781-2789	259	29,9
2062-2070	2465-2473	224	26,4	2387-2395	2790-2798	260	30,0
2071-2079	2474-2482	225	26,5	2396-2404	2799-2807	261	30,1
2080-2088	2483-2491	226	26,6	2405-2413	2808-2816	262	30,2
2089-2097	2492-2500	227	26,7	2414-2422	2817-2825	263	30,3
2098-2106	2501-2509	228	26,8	2423-2431	2826-2834	264	30,4
2107-2115	2510-2518	229	26,9	2432-2440	2835-2843	265	30,5
2116-2124	2519-2527	230	27,0	2441-2449	2844-2852	266	30,6
2125-2133	2528-2536	231	27,1	2450-2458	2853-2861	267	30,7
2134-2142	2537-2545	232	27,2	2459-2467	2862-2870	268	30,8
2143-2151	2546-2554	233	27,3	2468-2476	2871-2879	269	30,9

Fordonets totalmassa (kg)		Fordonets CO ₂ - utsläpp (g/km)	Skattesats	Fordonets totalmassa (kg)		Fordonets CO ₂ - utsläpp (g/km)	Skattesats
drivkraft annan än diesellojja	drivkraft diesellojja			drivkraft annan än diesellojja	drivkraft diesellojja		
2477-2485	2880-2888	270	31,0	2801-2809	3204-3212	306	34,6
2486-2494	2889-2897	271	31,1	2810-2818	3213-3221	307	34,7
2495-2503	2898-2906	272	31,2	2819-2827	3222-3230	308	34,8
2504-2512	2907-2915	273	31,3	2828-2836	3231-3239	309	34,9
2513-2521	2916-2924	274	31,4	2837-2845	3240-3248	310	35,0
2522-2530	2925-2933	275	31,5	2846-2854	3249-3257	311	35,1
2531-2539	2934-2942	276	31,6	2855-2863	3258-3266	312	35,2
2540-2548	2943-2951	277	31,7	2864-2873	3267-3275	313	35,3
2549-2557	2952-2960	278	31,8	2874-2882	3276-3284	314	35,4
2558-2566	2961-2969	279	31,9	2883-2891	3285-3293	315	35,5
2567-2575	2970-2978	280	32,0	2892-2900	3294-3302	316	35,6
2576-2584	2979-2987	281	32,1	2901-2909	3303-3312	317	35,7
2585-2593	2988-2996	282	32,2	2910-2918	3313-3321	318	35,8
2594-2602	2997-3005	283	32,3	2919-2927	3322-3330	319	35,9
2603-2611	3006-3014	284	32,4	2928-2936	3331-3339	320	36,0
2612-2620	3015-3023	285	32,5	2937-2945	3340-3348	321	36,1
2621-2629	3024-3032	286	32,6	2946-2954	3349-3357	322	36,2
2630-2638	3033-3041	287	32,7	2955-2963	3358-3366	323	36,3
2639-2647	3042-3050	288	32,8	2964-2972	3367-3375	324	36,4
2648-2656	3051-3059	289	32,9	2973-2981	3376-3384	325	36,5
2657-2665	3060-3068	290	33,0	2982-2990	3385-3393	326	36,6
2666-2674	3069-3077	291	33,1	2991-2999	3394-3402	327	36,7
2675-2683	3078-3086	292	33,2	3000-3008	3403-3411	328	36,8
2684-2692	3087-3095	293	33,3	3009-3017	3412-3420	329	36,9
2693-2701	3096-3104	294	33,4	3018-3026	3421-3429	330	37,0
2702-2710	3105-3113	295	33,5	3027-3035	3430-3438	331	37,1
2711-2719	3114-3122	296	33,6	3036-3044	3439-3447	332	37,2
2720-2728	3123-3131	297	33,7	3045-3053	3448-3456	333	37,3
2729-2737	3132-3140	298	33,8	3054-3062	3457-3465	334	37,4
2738-2746	3141-3149	299	33,9	3063-3071	3466-3474	335	37,5
2747-2755	3150-3158	300	34,0	3072-3080	3475-3483	336	37,6
2756-2764	3159-3167	301	34,1	3081-3089	3484-3492	337	37,7
2765-2773	3168-3176	302	34,2	3090-3098	3493-3501	338	37,8
2774-2782	3177-3185	303	34,3	3099-3107	3502-3510	339	37,9
2783-2791	3186-3194	304	34,4	3108-3116	3511-3519	340	38,0
2792-2800	3195-3203	305	34,5	3117-3125	3520-3528	341	38,1

Fordonets totalmassa (kg)		Fordonets CO ₂ - utsläpp (g/km)	Skattesats	Fordonets totalmassa (kg)		Fordonets CO ₂ - utsläpp (g/km)	Skattesats
drivkraft annan än diesellojja	drivkraft diesellojja			drivkraft annan än diesellojja	drivkraft diesellojja		
3126-3134	3529-3537	342	38,2	3216-3224	3619-3627	352	39,2
3135-3143	3538-3546	343	38,3	3225-3233	3628-3636	353	39,3
3144-3152	3547-3555	344	38,4	3234-3242	3637-3645	354	39,4
3153-3161	3556-3564	345	38,5	3243-3251	3646-3654	355	39,5
3162-3170	3565-3573	346	38,6	3252-3260	3655-3663	356	39,6
3171-3179	3574-3582	347	38,7	3261-3269	3664-3672	357	39,7
3180-3188	3583-3591	348	38,8	3270-3278	3673-3681	358	39,8
3189-3197	3592-3600	349	38,9	3279-3287	3682-3690	359	39,9
3198-3206	3601-3609	350	39,0	3288 or eller mera	3691 or eller mera	360 or eller mera	40,0
3207-3215	3610-3618	351	39,1				

*Bilaga
Parallelltext*

Lag

om ändring av bilskattelagen

I enlighet med riksdagens beslut
ändras i bilskattelagen av den 29 december 1994 (1482/1994) 6 och 6 a §, sådana de lyder i lag 266/2003, samt
fogas till lagen en ny 5 a § och en bilaga som följer:

Gällande lydelse

Föreslagen lydelse

3 kap.

Beloppet av skatten

5 a §

För personbilar vars egenmassa är under 4 500 kilogram är skatten den procentuella andel av bilens beskattningsvärde som framgår av skattetabellen i bilagan. Skattesatsen bestäms utifrån de koldioxidutsläpp vid blandad körning som har införts eller borde införas i fordonstrafikregistret som tekniska uppgifter om bilen.

Om det inte finns uppgifter om de koldioxidutsläpp som avses i 1 mom., bestäms skattesatsen enligt skattetabellen utifrån de beräknade koldioxidutsläppen för bilen enligt bilens totalmassa och drivkraft. Om kvoten av bilens effekt (i kilowatt) och totalmassa (i kilogram) är 0,15 eller större ökas de beräknade koldioxidutsläppen genom att de multipliceras med talet 1,5. Mängden koldioxidutsläpp avrundas till hela gram.

Skattesatsen för en personbil som ska beskattas bestäms inte enligt de beräknade koldioxidutsläpp som avses i 2 mom. utan enligt bilens koldioxidutsläpp vid blandad körning, om den skattskyldige lämnar uppgifter om dem vid den första beskattningen och om de har

1) fastställts i samband med EG-typgodkännandet enligt kraven i kommissionens direktiv 93/116/EG om anpassning till den tekniska utvecklingen av rådets direktiv 80/1268/EEG om motorfordons bränsleförbrukning eller i gemenskapens bestämmelser som ersätter direktivet, eller

2) definierats enligt kraven i den gemen-

skapslagstiftning som gällde vid tidpunkten för beskattningen.

6 §

Skatten på fordon som beskattas som nya fordon eller som begagnade fordon tillverkade efter 2002 är i fråga om

1) en personbil och andra bilar som avses i 10 a § 1 mom. 28 procent av bilens beskattningsvärde med avdrag av 650 euro, om fordonet drivs med någon annan drivkraft än diesellojla, eller 28 procent med avdrag av 450 euro, om fordonet drivs med diesellojla.

2) en motorcykel och andra skattepliktiga fordon i kategori L, enligt motorns slagvolym eller drivkraft och utgående från fordonets beskattningsvärde, som följer:

Slagvolym	Skattesats
högst 130 cm ³	8
131–255 cm ³	10
256–355 cm ³	13
356–505 cm ³	16
506–755 cm ³	18
756 cm ³ eller mera	20
eldrivet fordon i kategori L	10

6 a §

Den enligt beskattningsvärdet beräknade skatten på en före 2003 tillverkad personbil som beskattas som begagnad och på sådana andra bilar, motorcyklar och andra skattepliktiga fordon i kategori L som avses i 10 a § 1 mom. är den andel skatt som ingick i likadana fordons allmänna värde i detaljhandeln när de var nya. Skattens andel beräknas utifrån de allmänna skattegrunderna i den bilskattelag som gällde när fordonen var nya. Skattens andel kan beräknas utifrån andelarna skatt i det allmänna värdet i detaljhandeln på fler än en fordonsmodell, med beaktande av beskattningsuppgifterna och prissättningen beträffande samma bilmärke.

Tullstyrelsen fastställer skattens andel i en tabell som den publicerar. Andelen i tabellen tillämpas vid beskattning som blir anhängig 14 dagar efter publiceringen av tabellen. Andelen enligt tabellen kan dock tillämpas från och med den dag tabellen publiceras, om skattens andel är mindre än den andel som

6 §

Skatten på *en buss*, som beskattas som nytt fordon eller som begagnat fordon tillverkat efter 2002 och som *har en egenmassa under 1 875 kilogram*, är 26 procent av fordonets beskattningsvärde.

Skatten på en motorcykel och andra skattepliktiga fordon i kategori L som beskattas som nya fordon eller som begagnade fordon tillverkade efter 2002 är, enligt motorns slagvolym eller drivkraft och utgående från fordonets beskattningsvärde, som följer:

Slagvolym	Skattesats
högst 130 cm ³	8
131–255 cm ³	10
256–355 cm ³	13
356–505 cm ³	16
506–755 cm ³	18
756 cm ³ eller mera	20
eldrivet fordon i kategori L	10

6 a §

Skatten på *en buss*, som beskattas som begagnat fordon tillverkat före 2003 och som *har en egenmassa under 1 875 kilogram*, samt skatten på motorcyklar och andra skattepliktiga fordon i kategori L är den andel skatt av beskattningsvärdet som ingick i likadana fordons allmänna värde i detaljhandeln när de var nya. Skattens andel beräknas utifrån de allmänna skattegrunderna i den bilskattelag som gällde när fordonen var nya. Skattens andel kan beräknas utifrån andelarna skatt i det allmänna värdet i detaljhandeln på fler än en fordonsmodell, med beaktande av beskattningsuppgifterna och prissättningen beträffande samma bilmärke.

Tullstyrelsen fastställer skattens andel i en tabell som den publicerar. Andelen i tabellen tillämpas vid beskattning som blir anhängig 14 dagar efter publiceringen av tabellen. Andelen enligt tabellen kan dock tillämpas från och med den dag tabellen publiceras, om skattens andel är mindre än den andel som

Gällande lydelse

Föreslagen lydelse

beräknas enligt 3 mom.

Om skattens andel inte anges i tabellen eller om det förflutit en kortare tid än 14 dagar sedan tabellen publicerades, är skattens andel

1) för en personbil och andra bilar som avses i 10 a § 1 mom. 29 procent av bilens beskattningsvärde, om fordonet drivs med någon annan drivkraft än dieselolja, och 30 procent, om fordonet drivs med dieselolja,

2) för en motorcykel och andra skattepliktiga fordon i kategori L, enligt motorns slagvolym eller drivkraft och utgående från fordonets beskattningsvärde, som följer:

Slagvolym	Skattesats
högst 130 cm ³	9
131–255 cm ³	12
256–355 cm ³	15
356–505 cm ³	19
506–755 cm ³	21
756 cm ³ eller mera	23
eldrivet fordon i kategori L	12

Om skattebeloppet enligt 3 mom. är större än den skatt som ingår i restvärdet på ett motsvarande fordon på marknaden, upp bärs inte det belopp som överstiger skatten.

beräknas enligt 3 mom.

Om skattens andel inte anges i tabellen eller om det förflutit en kortare tid än 14 dagar sedan tabellen publicerades, är skattens andel

1) för en buss vars egenmassa är under 1 875 kilogram 26 procent av beskattningsvärdet,

2) för en motorcykel och andra skattepliktiga fordon i kategori L, enligt motorns slagvolym eller drivkraft och utgående från fordonets beskattningsvärde, som följer:

Slagvolym	Skattesats
högst 130 cm ³	9
131–255 cm ³	12
256–355 cm ³	15
356–505 cm ³	19
506–755 cm ³	21
756 cm ³ eller mera	23
eldrivet fordon i kategori L	12

Om skattebeloppet enligt 3 mom. är större än den skatt som ingår i restvärdet på ett motsvarande fordon på marknaden, upp bärs inte det belopp som överstiger skatten.

*Denna lag träder i kraft den 2007 .
Lagen tillämpas på den beskattning av fordon som blir anhängig den dag lagen träder i kraft eller därefter. Om beskattningen av ett fordon har anhängiggjorts före den 2 november 2007 och återkallas med stöd av 43 § 1 mom., tas inte avgifter enligt 35 a § 2 mom. och 43 § 2 mom. ut av den skattskyldige. Om beskattningen av ett fordon har anhängiggjorts före den 2 november 2007 och återkallas på det sätt som föreskrivs i 43 § 3 mom. höjs inte skatten på det sätt som föreskrivs i nämnda lagrum, om fordonet på ansökan beskattas enligt denna lag efter lagens ikraftträdande. Ansökan ska göras inom en månad från denna lags ikraftträdande.*

Åtgärder som verkställigheten av lagen förutsätter får vidtas innan lagen träder i kraft.