

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

PROPOSITIONENS HUVUDSAKLIGA INNEHÅLL

I denna proposition föreslås ändringar i den skattetabell 1 A i bilagan till bilskattelagen som tillämpas på person- och paketbilar vilkas specifika koldioxidutsläpp har angetts enligt det nya förfarandet för utsläppsmätning som förutsätts i Europeiska unionens lagstiftning. Den föreslagna ändringen ska anpassa bilskattenivåerna, som grundar sig på koldioxidutsläppen, till utsläppsvärdena enligt det nya förfarandet så att skattenivåerna i snitt hålls oförändrade jämfört med läget innan det nya förfarandet trädde i kraft, samtidigt beaktande den redan beslutade sänkning av bilskatten som ska träda i kraft vid ingången av 2019.

Lagen avses träda i kraft vid ingången av 2019. Det är emellertid meningen att lagen ska tillämpas på fordon som beskattas som nya redan från och med den dag propositionen publiceras, alltså från den 3 december 2018. På fordon som beställts före den 1 september 2018 och för vilka dagen för bestämmande av skatten är den 3 december 2018 eller senare ska dessutom alltjämt skattetabell 1, som grundar sig på det gamla mätförfarandet, få tillämpas om de skattskyldige yrkar på det.

INNEHÅLL

PROPOSITIONENS HUVUDSAKLIGA INNEHÅLL.....	1
INNEHÅLL	2
MOTIVERING	3
1 Nuläge och föreslagna ändringar	3
2 Propositionens konsekvenser	8
2.1 Ekonomiska konsekvenser	8
2.2 Konsekvenser för företagen.....	8
2.3 Konsekvenser för myndigheterna.....	8
2.4 Konsekvenser för miljön	9
2.5 Samhälleliga konsekvenser	9
3 Beredningen av propositionen	9
4 Ikraftträdande.....	9
LAGFÖRSLAG	11
Lag om ändring av bilagan till bilskattelagen	11
BILAGA	12
BILAGA	22
PARALLELTEXT	22
Lag om ändring av bilagan till bilskattelagen	22

MOTIVERING

1 Nuläge och föreslagna ändringar

I enlighet med vad som föreskrivs i bilskattelagen (1482/1994) tas det ut bilskatt på personbilar och paketbilar enligt det procenttal av bilens beskattningsvärde som anges i skattetabellen i bilagan till lagen och som är fordonets allmänna värde i detaljhandeln inklusive skatt. Skattesatsen för en personbil eller för en paketbil som första gången tagits i bruk efter ingången av 2008 bestäms utifrån det specifika koldioxidutsläpp som motsvarar bränsleförbrukningen vid kombinerad stads- och landsvägskörning och som enligt Europeiska unionens, nedan kallad *EU*, typgodkännandebestämmelser ska mätas. Skattesatsen stiger med varje gram koldioxid. Skattesatsen stiger brantast på de vanligaste utsläppsnivåerna hos nya bilar och med det vill man öka skattens styreffekt i syfte att minska utsläppen. Om koldioxidutsläppet inte anges i bilens tekniska uppgifter, bestäms skattesatsen utifrån det beräknade koldioxidutsläppet enligt bilens totalmassa och drivkraft.

Genom lagen om ändring av bilskattelagen (570/2018) anpassades bilskattenivån från och med den 1 september 2018 i enlighet med EU-lagstiftningen till det nya globalt harmoniserade provförfarandet för att mäta lätta fordons koldioxidutsläpp, Worldwide Light Vehicles Test Procedure, nedan kallat *WLTP-förfarandet*. Det nya förfarandet ersatte från den tidpunkten den hittills använda europeiska körcykeln, New European Driving Cycle, nedan kallad *NEDC-förfarandet*, som hade visat sig för enkelt för att skildra fordonens verkliga bränsleförbrukning och koldioxidutsläpp. Dessutom gjorde det tidigare förfarandet det möjligt att på många olika sätt påverka provningsresultatet så att de under provningen uppmätta utsläppen blev mindre än i verkligheten. Det nya förfarandet är mera exakt och mångsidigt än det tidigare och ger mera sanningsenliga data om de fordonsspecifika utsläppen. Det ändrar också väsentligt sättet att ange koldioxidutsläppet mera bilspecifikt, medan man tidigare ofta använde ett enhetligt koldioxidutsläppsvärde för bilmodellserien i fråga.

Skattenivåerna anpassades genom att till bilskattelagen foga en ny skattetabell 1 A som tillämpas på de nya personbilar och paketbilar som beskattas efter lagens ikraftträdande och vilkas specifika koldioxidutsläpp har angetts enligt det nya förfarandet. Samtidigt anpassades den tidigare fastställda sänkningen av bilskatten för utsläppsnåla bilar som ska tillämpas från ingången av 2019 till det nya förfarandet. I bilagan till bilskattelagen kvarstod skattetabell 1 som alljämt tillämpas på övriga person- och paketbilar som ska beskattas. Från skattesatsen för stora paketbilar görs ett avdrag enligt bärkraft som ska anpassas till det nya förfarandet enligt den nya skattetabellen 2 A som fogats till lagens bilaga, medan motsvarande avdrag för paketbilar som uppmätts enligt det gamla förfarandet alljämt fastställs i skattetabell 2 i bilagan.

Även om övergången till det nya förfarandet inte ändrade bilarnas faktiska koldioxidutsläpp, ändrades de bilspecifika utsläppsvärden som utgör grund för bilbeskattningen. Utsläppsvärdena för personbilar som används i Finland uppskattades enligt det nya förfarandet vara i snitt 22 procent högre än de hade varit enligt det gamla förfarandet. Hade skattenivåerna inte anpassats, hade det ändrade förfarandet inneburit en förhöjning i skattenivån på cirka sex procentenheter.

Skattetabellerna anpassades genom att sambandet mellan utsläppsvärdena enligt WLTP-förfarandet och enligt NEDC-förfarandet togs som beräkningsgrund, alltså genom att beakta förändringen i utsläppsvärden enligt WLTP-förfarandet jämfört med värdena enligt NEDC-förfarandet. Anpassningsberedningen försvårades av att det våren 2018 endast fanns utsläppsvärden enligt det nya förfarandet att tillgå för en mycket begränsad mängd nya typgodkända bilar. Eftersom strävan dock var att ändringen av bilskattetabellerna sätts i kraft så fort det nya förfarandet från början av september 2018 blir förpliktande, måste anpassningen beredas utgå-

ende från det forskningsmaterial som fanns att tillgå. Den undersökning som ansågs mest omfattande och tillförlitlig var en undersökning av kommissionens forskningsinstitut Joint Research Center (Tsiakmakis, S. et al.: From NEDC to WLTP: effect on the type-approval CO₂ emissions of light-duty vehicles. Europeiska unionens publikationer, Luxemburg, 2017) där man försökt efterbilda effekten av att förfarandet ändrats utifrån ett omfattande europeiskt bilbestånd. De osäkerheter materialet var förenat med fördes dock fram i regeringspropositionen om anpassningen (RP 74/2018 rd). De koldioxidutsläppsvärden enligt WLTP-förfarandet som användes i undersökningen hade bland annat tagits fram med hjälp av modeller, varvid värden som mäts vid verkliga laboratoriemätningar kan bli mindre eller större än vad som uppskattats i propositionen. Undersökningen beaktade inte heller biltillverkarnas flexibla möjligheter att påverka utsläppsvärdena. En ytterligare osäkerhetsfaktor man konstaterade var att det bilbestånd som användes i undersökningen inte nödvändigtvis till struktur och utsläpp motsvarar det bilbestånd som kommer till försäljning i Finland eller det europeiska bilbestånd som kommer till försäljning efter att utsläppsmätningförfarandet trätt i kraft, eftersom det kan antas att biltillverkarna försöker utveckla sina bilmodeller och anpassa dem till det nya förfarandet.

I skattenivåanpassningen beslutade man beakta variationen i effekterna av det ändrade förfarandet på olika utsläppsnivåer, varvid det antagna förhållandet mellan koldioxidutsläpp mätta enligt NEDC-förfarandet och utsläpp mätta enligt WLTP-förfarandet uppskattades minska ju mera utsläppsnivån stiger. Det nya förfarandet ansågs belasta små bilar mera än stora, eftersom provningsändringarna är förhållandevis mera krävande för små bilar med små motorer för vilka det relativt sett ger ett större utslag på utsläppsnivån att beakta utrustning och körbeende samt det ökade antalet accelerationer i provningen. Anpassningen är följaktligen inte lika stor på alla utsläppsnivåer utan minskar med ökade utsläpp. Om anpassningen hade genomförts utifrån den genomsnittliga effekten som beräknats för alla bilar, hade beskattningen av utsläppssnåla bilar stramats åt och beskattningen av bilar med stora utsläpp blivit lättare. Enligt tillgängliga forskningsdata hade anpassningen då inte motsvarat effekterna av det ändrade förfarandet på olika utsläppsnivåer och hade dessutom stridit mot styrmålet för bilbeskattningen och målet i statsminister Sipiläs regerings regeringsprogram att allokera alla sänkningar av bilskatten som gradvis genomförs under regeringsperioden till förmån för utsläppssnåla bilar.

Undersökningsmaterialet omfattade ytterst få andra bilar än bilar med förbränningsmotor, så när det gäller skatteanpassningen för mycket utsläppssnåla bilar måste man göra flera förenklade antaganden än för andra. Detsamma gäller stora paketbilar.

I regeringspropositionen om anpassningen konstateras att skattenivåerna anpassats att i genomsnitt motsvara de tidigare skattenivåerna så att bilbeskattningsnivån i genomsnitt varken stiger eller sjunker. Eftersom sätten att mäta är så olika var det inte möjligt att genomföra ändringen så att effekterna av det ändrade förfarandet på utsläppsvärdena hade beaktats fullt ut på alla utsläppsnivåer, bilspecifikt inte tala om. Effekterna av det ändrade förfarandet varierar således mellan olika bilmärken och till och med mellan olika modeller och exemplar inom samma märke på grund av att det nya sättet att mäta utsläpp är mera exakt och individuellt än det tidigare. Det leder också till att bilskattens belopp, som grundar sig på koldioxidutsläppet, varierar. En viss betydelse för hur de nya utsläppsvärdena utformas beror också på hur de olika biltillverkarna i tiderna har utnyttjat NEDC-förfarandets optimeringsmöjligheter för att nå de EU-mål för utsläppsminskning som ställts på biltillverkarna.

De osäkerheter som nämns i regeringspropositionen och problemen förenade med bristen på jämförbart material tog riksdagen också upp när den behandlade lagförslaget och ansåg det viktigt att effekterna av ändringarna i skattetabellerna följs upp. När riksdagen godkände anpassningen av skattetabellerna gav den ett uttalande, enligt vilket finansministeriet ska följa

RP 276/2018 rd

upp effekterna av de ändringar som görs i skattetabellerna och till slutet av 2018 presentera en sakkunnigutredning för riksdagen om ändringarnas effekter på beskattningsnivån på bilarnas olika koldioxidutsläppsnivåer. Om denna utredning ger anledning till korrigerande lagstiftningsåtgärder, ska ministeriet utan dröjsmål bereda nödvändiga propositioner och lämna dem till riksdagen för behandling.

Finansministeriet har låtit Teknologiska forskningscentralen VTT Ab göra en utredning i saken. I enlighet med uppdraget har utredningen gjorts i samarbete med en sakkunnig från Trafiksäkerhetsverket Trafi och genom att utnyttja material som grundar sig på uppgifter från Trafis trafik- och transportregister och Skatteförvaltningens bilskattedata om bilar som sålts i Finland. I enlighet med uppdraget blev undersökningen klar den 30 november 2018.

Antalet fordon vilkas utsläpp uppmätts enligt WLTP-förfarandet ökar så småningom i fordonsbeståndet i Finland i takt med att dessa fordon registreras. En betydande del av de nya bilar som har beskattats och registrerats efter ingången av september har dock beskattats utifrån utsläppsvärdet enligt det gamla mätförfarandet och den skattetablell som tillämpas på det. Detta har varit möjligt med stöd av övergångsbestämmelsen i bilskattelagen, enligt vilken det är möjligt att välja vilkendera mätningvärde och skattetablell som ska tillämpas när det gäller en bil som har beställts före den 1 september 2018. Dessutom finns det undantag i bestämmelserna om mätförfarandet, med stöd av vilka det fortfarande är möjligt att tillämpa värdet enligt det gamla förfarandet.

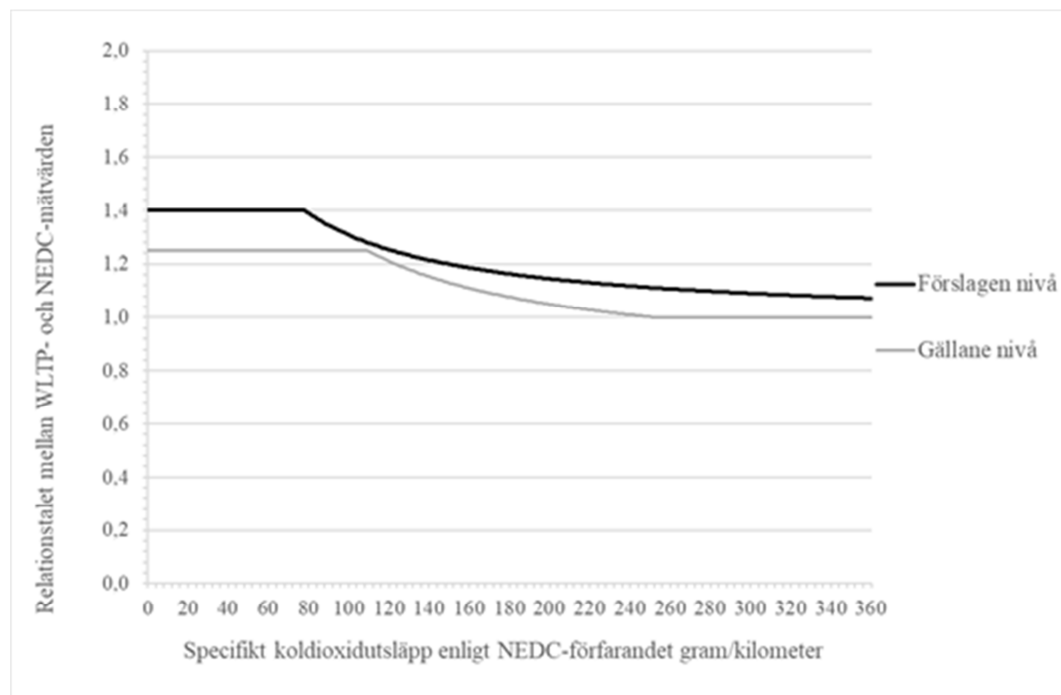
Den utredning man lät göra grundar sig på inhemskt bilbeskattnings- och registermaterial som har ett utsläppsvärde enligt det nya förfarandet för inalles cirka 23 500 nya bilar. Som jämförelseobjekt har man tagit en så likadan bil som möjligt, vars värden har uppmätts enligt det gamla förfarandet, och dess utsläppsvärde. Det går emellertid inte att göra en tillförlitlig jämförelse på enskilda bilars nivå på grund av bilarnas individuella skillnader. Bilarna har därför grupperats enligt modell, märke och viktigaste tekniska egenskaper till likadana biltyper och man har då kunnat jämföra den genomsnittliga ändringen i utsläppsvärdet som det ändrade förfarandet ger hos en viss biltyp och på det sättet sträva efter att minimera den variation i utsläppsvärdet som hänförs till skillnaden mellan enskilda bilexemplar.

Utifrån den bilytsspecifika jämförelsen har utredningen bedömt den genomsnittliga effekten på koldioxidutsläppsvärdet på olika utsläppsnivåer som det ändrade förfarandet ger. Slutresultatet av bedömningen beskriver hur effekten av sättet att mäta utsläpp ändras när utsläppsnivån ändras. I beräkningen har varje biltyp viktats enligt det förverkligade registreringsantalet och sådana biltyper fått ett större viktningvärde som det har sålts mycket av i Finland mätta enligt det nya förfarandet.

Utöver skillnaden mellan det nya och det gamla förfarandet påverkas bilskattens storlek på olika utsläppsnivåer av bilbeskattningens progressivitet som i enlighet med regeringsprogrammet har skärpts stegvis till förmån för utsläppsnåla bilar. Hur brant bilskattekurvan är varierar beroende på utsläppsnivå, varvid en i gram lika stor ökning av utsläppsvärdet höjer bilskatteprocenten på olika sätt på olika utsläppsnivåer. Detta är ägnat att stärka skatteändringens storlek i euro på vissa utsläppsnivåer.

När det gäller effekten av det ändrade mätförfarandet kan man dock av utredningen dra den slutsatsen att ändringen i Finland har inneburit en större ökning i utsläppsvärdena än beräknat. När man utifrån utredningen uppskattar den årliga bilförsäljningens genomsnittliga utsläppsvärde beräknas den stiga med cirka 27 procent, medan man tidigare uppskattade ändringens effekt till i snitt 22 procent. Effekten är större än tidigare framför allt när det gäller stora bilar med utsläppsnivåer som överskrider de genomsnittliga utsläppen för nya bilar. Ändringen åskådliggörs i diagram 1.

Diagram 1. Relationen mellan koldioxidutsläppen enligt WLTP- och enligt NEDC-förfarandet på olika utsläppsnivåer i gällande och föreslagna anpassning.



Det till buds stående materialet ger inte en tillförlitlig bild av hur det ändrade förfarandet inverkar på låga eller mycket höga utsläppsnivåer på grund av det ringa antalet rön. Effekten av ändringen har dock härletts till höga utsläppsnivåer enligt den genomsnittliga effekten. Vid låga utsläppsnivåer kan den genomsnittliga effekten inte utnyttjas, men också i det fallet uppskattas utsläppsnivåhöjningen vara större än tidigare beräknat.

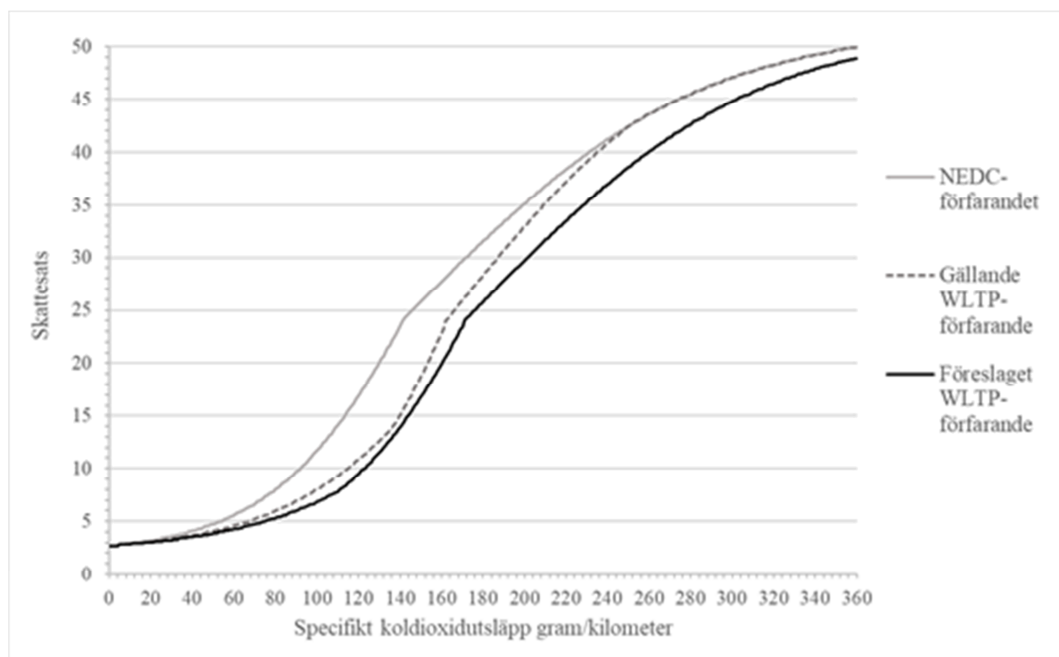
Det är att märka att det beskattnings- och registermaterial som har samlats så här långt beskriver en förändring i utsläppsvärden över en mycket kort tidsperiod, man kan inte ens säga att det representerar ett års bilmörsäljning. I materialet är i praktiken sådana bilmärken och bilmodeller överrepresenterade som det har sålts mycket av under sensommaren början av hösten 2018. På grund av övergångsbestämmelsen i bilskattelagen är det också möjligt att de bilar är överrepresenterade för vilka ändringen i sättet att mäta är till nackdel. Analogt kan det i materialet saknas sådana bilar som det i normalläget säljs mycket av. Vidare måste man anta att biltillverkarna och efterfrågan på bilar anpassar sig efter det nya sättet att mäta, så på längre sikt kan förändringarna i utsläppsvärden bli mindre.

Framöver kommer det att bli allt svårare att uppskatta effekten av det ändrade förfarandet på ett tillförlitligt sätt. I den aktuella utredningen har man jämfört bilar som har registrerats eller förhandsanmälts till registret 2018 och som har typgodkänts före september 2017 enligt det gamla förfarandet med bilar som har typgodkänts senare enligt det nya förfarandet. I jämförelsen har man jämfört olika bilar och antagit att det i genomsnitt inte har gjorts andra sådana ändringar på bilarna som påverkar koldioxidutsläppet. Det är möjligt att det i en sådan granskning inte beaktas andra ändringar som påverkar utsläppen, såsom förändringar i bilarnas utrustning. På längre sikt försämras jämförbarheten av biltyper som beskriver likadana bilar och då försämras ytterligare användbarheten av motsvarande jämförelser.

RP 276/2018 rd

För att bilbeskattningens genomsnittliga nivå dock inte ska stramas åt jämfört med läget innan det nya mätförfarandet infördes, föreslås det att skattetablell 1 A som tillämpas på person- och paketbilar som beskattas enligt WLTP-förfarandet ändras på det sätt som föreslås i utredningen. Skattesatsen blir lägre än tidigare på alla utsläppsnivåer. Störst blir skillnaden för nya bilar med utsläppsnivåer som överskrider det genomsnittliga. Skillnaden mellan gällande och föreslagna skattekurva 2019 åskådliggörs i diagram 2.

Diagram 2. Gällande och föreslagna bilskattekurva på olika utsläppsnivåer 2019.



På nya paketbilar tillämpas WLTP-förfarandet fullt ut först från september 2019. När det gäller dem kan alltså effekterna av det ändrade sättet att mäta ännu inte utvärderas. Det skatteavdrag enligt bärkraft för paketbilar som mäts enligt det nya förfarandet ska även framöver fastställas i skattetablell 2 A, för vilken inga ändringar föreslås.

2 Propositionens konsekvenser

2.1 Ekonomiska konsekvenser

Även om strävan har varit att dimensionera skatttabellets ändringen så att bilskattenivån i genomsnitt hålls oförändrad jämfört med läget innan WLTP-förfarandet infördes, kan man inte planera ändringen så att den säkert är neutral med tanke på statsfinanserna. Detta beror på att det material som står till buds har samlats in under en mycket kort tid och innehåller sådana osäkerheter och brister i jämförbarhet som ovan beskrivits. Ändringen är inte nödvändigtvis neutral heller av den orsaken att det kan antas att biltillverkarna mycket snabbt anpassar sina bilmodeller till det nya mätförfarandet. Utöver utbudet kan också efterfrågan på bilar ändras mellan olika bilmärken eller olika modeller av samma märke i och med de nya utsläppsvärdena då det transparent direkt påverkar bilskattens nivå. Dessutom är utsläppsvärdet direkt proportionellt till bilens specifika bränsleförbrukning, vilket också kan ha en ekonomiskt styrande effekt på konsumentens beslut.

År 2019 den föreslagna nya skatt Tabellen innebär i genomsnitt en sänkning på ungefär 1,5 procentenheter på skattenivåerna på personbilar jämfört med de nivåer som fastställts i skatt tabell 1 A i gällande lag. Kalkylmässigt innebär detta en minskning på cirka 100 miljoner euro i intäkter från bilskatten enligt nivån 2019. Denna minskning ändrar dock inte egentligen intäkterna från bilskatten, utan förhindrar att skatten stramas åt på grund av att utsläppsvärdena stiger mera än man förutsett.

På längre sikt bedöms intäkterna från bilskatten sjunka från dagsläget i och med att nya bilar är energieffektiva och de specifika utsläppen utvecklas.

2.2 Konsekvenser för företagen

Den föreslagna nya skatt Tabellen ska neutralisera effekten av det ändrade förfarandet på bilskattenivån för nya personbilar på den finska bilmärknaden. På grund av egenskaper i det nya mätförfarandet kommer skatten för en del bilmärken eller för samma märkes olika modeller, versioner eller på olika sätt utrustade bilar förmodligen att stiga eller sjunka jämfört med motsvarande bilar som beskattades under det gamla förfarandet. Den föreslagna ändringen är dock till fördel för de flesta bilar, om man jämför med den skatt tabell som trädde i kraft vid ingången av september.

De föreslagna ändringarna kan följaktligen i någon mån påverka bilimportörernas och bilhandlarnas verksamhetsbetingelser. Bilbranschen kommer förmodligen dock att anpassa sig till det nya förfarandet.

Den föreslagna skatt tabellets ändringen bedöms öka bilimportörernas och återförsäljarnas kostnader och arbetsmängd på grund av de ändringar i datasystemen som skattenivåändringarna kräver.

2.3 Konsekvenser för myndigheterna

Den föreslagna ändringen kräver ändringar av engångsnatur i bilbeskattningsens datasystem på grund av att skattenivåerna måste uppdateras. Den föreslagna rättelsen på initiativ av myndigheterna ökar myndigheternas uppgifter något.

2.4 Konsekvenser för miljön

Efter anskaffningsbeslutet är en bil i trafik i många år, så bilens egenskaper har stor betydelse för miljön. Därför är en utsläppsbasead bils katt ett centralt styrmedel för att gynna utsläppssnåla bilar. Bils katten tas ut i samband med anskaffningen och påverkar direkt fordonets pris, och styr därför konsumentvalet. Utredningar ger vid handen att fordonets anskaffningspris är den egenskap som mest påverkar valet av fordon.

Syftet med skattetabellens nya anpassning är att ändringen av skattenivåerna och skattens styrande effekt i genomsnitt ska vara så neutral som möjligt på olika utsläppsnivåer trots skillnaderna mellan WLTP- och NEDC-förfarandet. Därför har man vid anpassningen av skattetabellen försökt beakta de olika stora effekter som det ändrade förfarandet har på olika utsläppsnivåer. Det är dock möjligt att de faktiska effekterna kommer att avvika från de uppskattade effekterna.

Ändringen i skatt mätt i procentenheter är störst på de utsläppsnivåer som överskrider de genomsnittliga utsläppen. Skillnaden är över tre procentenheter på utsläppsnivåerna 200—280 gram per kilometer. Om den föreslagna ändringen visar sig vara överdimensionerad, försvagas bils kattes utsläppsstyrning. Detta kan också påverkas av att kommissionen har konstaterat att biltillverkarna möjligen för närvarande överdimensionerar utsläppsvärdena enligt WLTP-förfarandet för att de utsläppsmål utifrån detta sätt att mäta som är under beredning ska vara lättare att nå.

2.5 Samhälleliga konsekvenser

Även om strävan har varit att anpassa den nya skattetabellen så att den i genomsnitt är neutral, låter sig detta på grund av olikheterna i mätförfaranden inte sig göra så att ändringen fullt ut beaktar effekterna av det ändrade förfarandet specifikt för varje bilexemplar. Den skattesats som ska betalas för en bil kan vara större eller mindre jämfört med motsvarande bil före sättet att mäta ändrades. Å andra sidan är det ur konsumentens synpunkt mera avgörande att ha möjlighet att välja mellan till buds stående nya bilmärken och bilmodeller samt marknadslägets utveckling när bilbranschen anpassar sig till det ändrade mätförfarandet. Det nya förfarandet för att mäta utsläpp ger konsumenten en riktigare bild av en bils utsläppsvärden än tidigare och samtidigt av bränsleförbrukningen. Utöver anskaffningskostnaderna har konsumentens val betydelse för de skatter som tas ut medan bilen är i bruk och för bränslekostnaderna.

Propositionen inverkar inte på redan fattade beskattningsbeslut, fränsett sådana situationer som avses i lagens ikraftträdandebestämmelse.

3 Beredningen av propositionen

Propositionen har beretts vid finansministeriet.

På grund av propositionens brådskande natur har det inte begärts några utlåtanden.

4 Ikraftträdande

Lagen föreslås träda i kraft vid ingången av 2019. Den nya skattetabellen 1 A avses då ersätta den tidigare fastställda skattetabellen 1 A. Det är dock meningen att lagen ska tillämpas på fordon som beskattas som nya redan från den dag propositionen publiceras, dvs. från den 3 december 2018, vilket i praktiken gör det möjligt att från denna tidpunkt sälja bilar i enlighet med de nya skattenivåerna också när det gäller bilar som hinner registreras eller tas i bruk innan lagen träder i kraft. När lagen har trätt i kraft rättas skatten för dessa fordon på tjänstens

RP 276/2018 rd

vagnar utan ansökan så att den är i enlighet med den nya lagen, om rättelsen leder till ett lägre skattebelopp.

Meningen är att övergångsbestämmelsen som ingår i den lag som trädde i kraft i september ska kvarstå också i den lag som nu föreslås. Den skattskyldige kan alltså fortsättningsvis välja, om bilen ska beskattas enligt den nya skattetabellen 1 A som grundar sig på utsläppsvärdet mätt enligt WLTP-förfarandet eller enligt skattetabell 1 som grundar sig på utsläppsvärdet mätt enligt NEDC-förfarandet. Detta ska gälla bilar som beställts före ingången av september men som ännu inte beskattats. Yrkandet om vilken skattetabell som ska tillämpas bör framställas i bilskattedeklarationen.

Enligt vad som föreskrivs i 43 § i bilskattelagen är det möjligt för den skattskyldige att återta en skattedeklaration för en bil som inte har registrerats eller tagits i bruk före den 3 december 2018 och då kan fordonet beskattas på nytt enligt den nya skattetabellen 1 A. Den avgift för återtagandet som föreskrivs i paragrafen tas i det fallet inte ut.

På grund av lagens föreslagna tillämpningsområde ingår i skattetabell 1 A utöver skattesatserna som ska tillämpas från ingången av 2019 även skattesatserna för 2018 beträffande de bilar för vilka dagen för bestämmande av skatten infaller under pågående år. Den tidigare fastställda sista skattesänkningen för regeringsperioden avses gälla endast bilar som beskattas efter ingången av 2019.

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

Lagförslag

Lag

om ändring av bilagan till bilskattelagen

I enlighet med riksdagens beslut
ändras i bilagan till bilskattelagen (1482/1994) skattetablell 1 A, sådan den lyder i lag 570/2018, som följer:

Denna lag träder i kraft den 20 .

Lagen tillämpas på fordon för vilka den första dagen för bestämmande av skatten infaller den 3 december 2018 eller därefter.

Har ett fordon beställts före den 1 september 2018 och den första dagen för bestämmande skatten för fordonet infaller den 3 december 2018 eller därefter, kan skattetablell 1 i bilagan tillämpas vid beskattningen, om den skattskyldige eller den som ansvarar för skatten yrkar på det. Den skattskyldige eller den som ansvarar för skatten ska framföra sitt yrkande i skattedeklarationen.

Efter ikraftträdandet av denna lag rättar Skatteförvaltningen utan ansökan beskattningen för de fordon som beskattas som nya och för vilka den första dagen för bestämmande av skatten infaller mellan den 3 december 2018 och dagen för ikraftträdandet av lagen, så att beskattningen för dessa fordon överensstämmer med denna lag. Beskattningen rättas, om det leder till ett lägre skattebelopp än enligt den lag som gällde vid ikraftträdandet av denna lag.

Beskattning av nya fordon som blivit anhängig före den 3 december 2018 kan återkallas på det sätt som föreskrivs i 43 § och fordonen beskattas enligt denna lag, om de inte har registrerats eller tagits i bruk före den 3 december 2018. Den avgift som avses i 43 § 2 mom. tas då inte ut av den skattskyldige.

Helsingfors den 5 december 2018

Statsminister

Juha Sipilä

Finansminister Petteri Orpo

SKATTETABELL 1 A

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

RP 276/2018 rd

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

RP 276/2018 rd

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

RP 276/2018 rd

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

RP 276/2018 rd

154	18,7	18,0
155	19,0	18,3
156	19,3	18,6
157	19,6	19,0
158	19,8	19,3
159	20,1	19,6
160	20,4	20,0
161	20,7	20,3
162	21,0	20,6
163	21,3	21,0
164	21,6	21,3
165	21,9	21,7
166	22,3	22,0
167	22,6	22,4
168	22,9	22,7
169	23,2	23,1
170	23,5	23,4
171	24,0	24,0
172	24,2	24,2
173	24,4	24,4
174	24,6	24,6
175	24,8	24,8
176	25,0	25,0
177	25,2	25,2
178	25,4	25,4
179	25,6	25,6
180	25,8	25,8
181	26,0	26,0
182	26,2	26,2
183	26,4	26,4
184	26,6	26,6
185	26,8	26,8
186	27,0	27,0
187	27,2	27,2
188	27,4	27,4
189	27,6	27,6
190	27,8	27,8
191	28,0	28,0
192	28,2	28,2
193	28,4	28,4

RP 276/2018 rd

194	28,6	28,6
195	28,8	28,8
196	29,0	29,0
197	29,1	29,1
198	29,3	29,3
199	29,5	29,5
200	29,7	29,7
201	29,9	29,9
202	30,1	30,1
203	30,3	30,3
204	30,5	30,5
205	30,7	30,7
206	30,9	30,9
207	31,1	31,1
208	31,3	31,3
209	31,5	31,5
210	31,7	31,7
211	31,8	31,8
212	32,0	32,0
213	32,2	32,2
214	32,4	32,4
215	32,6	32,6
216	32,8	32,8
217	33,0	33,0
218	33,1	33,1
219	33,3	33,3
220	33,5	33,5
221	33,7	33,7
222	33,9	33,9
223	34,1	34,1
224	34,2	34,2
225	34,4	34,4
226	34,6	34,6
227	34,8	34,8
228	34,9	34,9
229	35,1	35,1
230	35,3	35,3
231	35,5	35,5
232	35,6	35,6
233	35,8	35,8

RP 276/2018 rd

234	36,0	36,0
235	36,2	36,2
236	36,3	36,3
237	36,5	36,5
238	36,7	36,7
239	36,8	36,8
240	37,0	37,0
241	37,1	37,1
242	37,3	37,3
243	37,5	37,5
244	37,6	37,6
245	37,8	37,8
246	37,9	37,9
247	38,1	38,1
248	38,3	38,3
249	38,4	38,4
250	38,6	38,6
251	38,7	38,7
252	38,9	38,9
253	39,0	39,0
254	39,2	39,2
255	39,3	39,3
256	39,5	39,5
257	39,6	39,6
258	39,8	39,8
259	39,9	39,9
260	40,0	40,0
261	40,2	40,2
262	40,3	40,3
263	40,5	40,5
264	40,6	40,6
265	40,7	40,7
266	40,9	40,9
267	41,0	41,0
268	41,1	41,1
269	41,3	41,3
270	41,4	41,4
271	41,5	41,5
272	41,7	41,7
273	41,8	41,8

RP 276/2018 rd

274	41,9	41,9
275	42,0	42,0
276	42,2	42,2
277	42,3	42,3
278	42,4	42,4
279	42,5	42,5
280	42,6	42,6
281	42,8	42,8
282	42,9	42,9
283	43,0	43,0
284	43,1	43,1
285	43,2	43,2
286	43,3	43,3
287	43,4	43,4
288	43,6	43,6
289	43,7	43,7
290	43,8	43,8
291	43,9	43,9
292	44,0	44,0
293	44,1	44,1
294	44,2	44,2
295	44,3	44,3
296	44,4	44,4
297	44,5	44,5
298	44,6	44,6
299	44,7	44,7
300	44,8	44,8
301	44,9	44,9
302	45,0	45,0
303	45,1	45,1
304	45,2	45,2
305	45,3	45,3
306	45,4	45,4
307	45,4	45,4
308	45,5	45,5
309	45,6	45,6
310	45,7	45,7
311	45,8	45,8
312	45,9	45,9
313	46,0	46,0

RP 276/2018 rd

314	46,0	46,0
315	46,1	46,1
316	46,2	46,2
317	46,3	46,3
318	46,4	46,4
319	46,4	46,4
320	46,5	46,5
321	46,6	46,6
322	46,7	46,7
323	46,7	46,7
324	46,8	46,8
325	46,9	46,9
326	47,0	47,0
327	47,0	47,0
328	47,1	47,1
329	47,2	47,2
330	47,2	47,2
331	47,3	47,3
332	47,4	47,4
333	47,4	47,4
334	47,5	47,5
335	47,6	47,6
336	47,6	47,6
337	47,7	47,7
338	47,8	47,8
339	47,8	47,8
340	47,9	47,9
341	47,9	47,9
342	48,0	48,0
343	48,1	48,1
344	48,1	48,1
345	48,2	48,2
346	48,2	48,2
347	48,3	48,3
348	48,3	48,3
349	48,4	48,4
350	48,4	48,4
351	48,5	48,5
352	48,5	48,5
353	48,6	48,6

RP 276/2018 rd

354	48,6	48,6
355	48,7	48,7
356	48,7	48,7
357	48,8	48,8
358	48,8	48,8
359	48,9	48,9
360 eller mera	48,9	48,9

Lag

om ändring av bilagan till bilskattelagen

I enlighet med riksdagens beslut
ändras i bilagan till bilskattelagen (1482/1994) skattetabell 1 A, sådan den lyder i lag 570/2018, som följer:

Gällande lydelse

SKATTETABELL 1 A

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

RP 276/2018 rd

17	3,8	3,0
18	3,8	3,0
19	3,8	3,1
20	3,9	3,1
21	3,9	3,1
22	3,9	3,1
23	4,0	3,1
24	4,0	3,2
25	4,0	3,2
26	4,1	3,2
27	4,1	3,3
28	4,1	3,3
29	4,2	3,3
30	4,2	3,3
31	4,3	3,4
32	4,3	3,4
33	4,4	3,4
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

RP 276/2018 rd

46	4,9	3,9
47	5,0	4,0
48	5,0	4,0
49	5,1	4,0
50	5,2	4,1
51	5,2	4,1
52	5,3	4,2
53	5,3	4,2
54	5,4	4,3
55	5,4	4,3
56	5,5	4,4
57	5,6	4,4
58	5,6	4,5
59	5,7	4,5
60	5,7	4,6
61	5,8	4,6
62	5,9	4,7
63	5,9	4,8
64	6,0	4,8
65	6,1	4,9
66	6,2	4,9
67	6,2	5,0
68	6,3	5,1
69	6,4	5,1
70	6,5	5,2
71	6,5	5,3
72	6,6	5,4
73	6,7	5,4

RP 276/2018 rd

74	6,7	5,5
75	6,8	5,6
76	6,9	5,6
77	7,0	5,7
78	7,1	5,8
79	7,2	5,9
80	7,3	6,0
81	7,4	6,1
82	7,5	6,1
83	7,5	6,2
84	7,6	6,3
85	7,7	6,4
86	7,8	6,5
87	7,9	6,6
88	8,0	6,7
89	8,1	6,8
90	8,2	6,9
91	8,3	7,0
92	8,4	7,1
93	8,5	7,2
94	8,7	7,3
95	8,8	7,4
96	8,9	7,5
97	9,0	7,6
98	9,1	7,8
99	9,2	7,9
100	9,3	8,0
101	9,5	8,1
102	9,6	8,2

RP 276/2018 rd

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

RP 276/2018 rd

131	13,9	12,8
132	14,1	13,0
133	14,3	13,2
134	14,5	13,4
135	14,7	13,6
136	14,9	13,8
137	15,1	14,1
138	15,4	14,4
139	15,7	14,7
140	16,0	15,1
141	16,3	15,4
142	16,6	15,8
143	17,0	16,1
144	17,3	16,5
145	17,6	16,8
146	18,0	17,2
147	18,3	17,6
148	18,6	18,0
149	19,0	18,3
150	19,4	18,7
151	19,7	19,1
152	20,0	19,5
153	20,4	19,9
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

RP 276/2018 rd

160	23,0	22,9
161	23,4	23,3
162	24,0	24,0
163	24,2	24,2
164	24,5	24,5
165	24,7	24,7
166	24,9	24,9
167	25,2	25,2
168	25,4	25,4
169	25,7	25,7
170	25,9	25,9
171	26,2	26,2
172	26,4	26,4
173	26,6	26,6
174	26,9	26,9
175	27,1	27,1
176	27,4	27,4
177	27,6	27,6
178	27,8	27,8
179	28,1	28,1
180	28,3	28,3
181	28,6	28,6
182	28,8	28,8
183	29,0	29,0
184	29,3	29,3
185	29,5	29,5
186	29,7	29,7
187	30,0	30,0

RP 276/2018 rd

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
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

RP 276/2018 rd

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
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

RP 276/2018 rd

245	41,6	41,6
246	41,8	41,8
247	41,9	41,9
248	42,1	42,1
249	42,3	42,3
250	42,4	42,4
251	42,6	42,6
252	42,7	42,7
253	42,8	42,8
254	42,9	42,9
255	43,0	43,0
256	43,1	43,1
257	43,2	43,2
258	43,4	43,4
259	43,5	43,5
260	43,6	43,6
261	43,7	43,7
262	43,8	43,8
263	43,9	43,9
264	44,0	44,0
265	44,1	44,1
266	44,2	44,2
267	44,3	44,3
268	44,4	44,4
269	44,5	44,5
270	44,6	44,6
271	44,7	44,7
272	44,8	44,8
273	44,9	44,9

RP 276/2018 rd

274	45,0	45,0
275	45,1	45,1
276	45,2	45,2
277	45,2	45,2
278	45,3	45,3
279	45,4	45,4
280	45,5	45,5
281	45,6	45,6
282	45,7	45,7
283	45,8	45,8
284	45,8	45,8
285	45,9	45,9
286	46,0	46,0
287	46,1	46,1
288	46,2	46,2
289	46,3	46,3
290	46,3	46,3
291	46,4	46,4
292	46,5	46,5
293	46,6	46,6
294	46,6	46,6
295	46,7	46,7
296	46,8	46,8
297	46,9	46,9
298	46,9	46,9
299	47,0	47,0
300	47,1	47,1
301	47,1	47,1

RP 276/2018 rd

302	47,2	47,2
303	47,3	47,3
304	47,3	47,3
305	47,4	47,4
306	47,5	47,5
307	47,5	47,5
308	47,6	47,6
309	47,6	47,6
310	47,7	47,7
311	47,8	47,8
312	47,8	47,8
313	47,9	47,9
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

RP 276/2018 rd

331	48,8	48,8
332	48,9	48,9
333	48,9	48,9
334	49,0	49,0
335	49,0	49,0
336	49,1	49,1
337	49,1	49,1
338	49,1	49,1
339	49,2	49,2
340	49,2	49,2
341	49,3	49,3
342	49,3	49,3
343	49,3	49,3
344	49,4	49,4
345	49,4	49,4
346	49,5	49,5
347	49,5	49,5
348	49,5	49,5
349	49,6	49,6
350	49,6	49,6
351	49,7	49,7
352	49,7	49,7
353	49,7	49,7
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

RP 276/2018 rd

359	49,9	49,9
360 eller mera	50,0	50,0

RP 276/2018 rd

Föreslagen lydelse

SKATTETABELL 1 A

<i>Bilens CO₂-utsläpp (g/km)</i>	<i>3.-31.12.2018 tillämplig skatte- sats</i>	<i>1.1.2019 och därefter tillämplig skatte- sats</i>
0	3,3	2,7
1	3,3	2,7
2	3,3	2,7
3	3,3	2,7
4	3,4	2,7
5	3,4	2,8
6	3,4	2,8
7	3,4	2,8
8	3,5	2,8
9	3,5	2,8
10	3,5	2,8
11	3,5	2,9
12	3,6	2,9
13	3,6	2,9
14	3,6	2,9
15	3,6	2,9
16	3,7	2,9
17	3,7	3,0
18	3,7	3,0
19	3,8	3,0
20	3,8	3,0
21	3,8	3,0
22	3,8	3,1
23	3,9	3,1
24	3,9	3,1
25	3,9	3,1
26	4,0	3,2
27	4,0	3,2
28	4,0	3,2
29	4,1	3,2
30	4,1	3,2
31	4,1	3,3
32	4,1	3,3
33	4,2	3,3

RP 276/2018 rd

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

RP 276/2018 rd

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

RP 276/2018 rd

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

RP 276/2018 rd

154	18,7	18,0
155	19,0	18,3
156	19,3	18,6
157	19,6	19,0
158	19,8	19,3
159	20,1	19,6
160	20,4	20,0
161	20,7	20,3
162	21,0	20,6
163	21,3	21,0
164	21,6	21,3
165	21,9	21,7
166	22,3	22,0
167	22,6	22,4
168	22,9	22,7
169	23,2	23,1
170	23,5	23,4
171	24,0	24,0
172	24,2	24,2
173	24,4	24,4
174	24,6	24,6
175	24,8	24,8
176	25,0	25,0
177	25,2	25,2
178	25,4	25,4
179	25,6	25,6
180	25,8	25,8
181	26,0	26,0
182	26,2	26,2
183	26,4	26,4
184	26,6	26,6
185	26,8	26,8
186	27,0	27,0
187	27,2	27,2
188	27,4	27,4
189	27,6	27,6
190	27,8	27,8
191	28,0	28,0
192	28,2	28,2
193	28,4	28,4

RP 276/2018 rd

194	28,6	28,6
195	28,8	28,8
196	29,0	29,0
197	29,1	29,1
198	29,3	29,3
199	29,5	29,5
200	29,7	29,7
201	29,9	29,9
202	30,1	30,1
203	30,3	30,3
204	30,5	30,5
205	30,7	30,7
206	30,9	30,9
207	31,1	31,1
208	31,3	31,3
209	31,5	31,5
210	31,7	31,7
211	31,8	31,8
212	32,0	32,0
213	32,2	32,2
214	32,4	32,4
215	32,6	32,6
216	32,8	32,8
217	33,0	33,0
218	33,1	33,1
219	33,3	33,3
220	33,5	33,5
221	33,7	33,7
222	33,9	33,9
223	34,1	34,1
224	34,2	34,2
225	34,4	34,4
226	34,6	34,6
227	34,8	34,8
228	34,9	34,9
229	35,1	35,1
230	35,3	35,3
231	35,5	35,5
232	35,6	35,6
233	35,8	35,8

RP 276/2018 rd

234	36,0	36,0
235	36,2	36,2
236	36,3	36,3
237	36,5	36,5
238	36,7	36,7
239	36,8	36,8
240	37,0	37,0
241	37,1	37,1
242	37,3	37,3
243	37,5	37,5
244	37,6	37,6
245	37,8	37,8
246	37,9	37,9
247	38,1	38,1
248	38,3	38,3
249	38,4	38,4
250	38,6	38,6
251	38,7	38,7
252	38,9	38,9
253	39,0	39,0
254	39,2	39,2
255	39,3	39,3
256	39,5	39,5
257	39,6	39,6
258	39,8	39,8
259	39,9	39,9
260	40,0	40,0
261	40,2	40,2
262	40,3	40,3
263	40,5	40,5
264	40,6	40,6
265	40,7	40,7
266	40,9	40,9
267	41,0	41,0
268	41,1	41,1
269	41,3	41,3
270	41,4	41,4
271	41,5	41,5
272	41,7	41,7
273	41,8	41,8

RP 276/2018 rd

274	41,9	41,9
275	42,0	42,0
276	42,2	42,2
277	42,3	42,3
278	42,4	42,4
279	42,5	42,5
280	42,6	42,6
281	42,8	42,8
282	42,9	42,9
283	43,0	43,0
284	43,1	43,1
285	43,2	43,2
286	43,3	43,3
287	43,4	43,4
288	43,6	43,6
289	43,7	43,7
290	43,8	43,8
291	43,9	43,9
292	44,0	44,0
293	44,1	44,1
294	44,2	44,2
295	44,3	44,3
296	44,4	44,4
297	44,5	44,5
298	44,6	44,6
299	44,7	44,7
300	44,8	44,8
301	44,9	44,9
302	45,0	45,0
303	45,1	45,1
304	45,2	45,2
305	45,3	45,3
306	45,4	45,4
307	45,4	45,4
308	45,5	45,5
309	45,6	45,6
310	45,7	45,7
311	45,8	45,8
312	45,9	45,9
313	46,0	46,0

RP 276/2018 rd

314	46,0	46,0
315	46,1	46,1
316	46,2	46,2
317	46,3	46,3
318	46,4	46,4
319	46,4	46,4
320	46,5	46,5
321	46,6	46,6
322	46,7	46,7
323	46,7	46,7
324	46,8	46,8
325	46,9	46,9
326	47,0	47,0
327	47,0	47,0
328	47,1	47,1
329	47,2	47,2
330	47,2	47,2
331	47,3	47,3
332	47,4	47,4
333	47,4	47,4
334	47,5	47,5
335	47,6	47,6
336	47,6	47,6
337	47,7	47,7
338	47,8	47,8
339	47,8	47,8
340	47,9	47,9
341	47,9	47,9
342	48,0	48,0
343	48,1	48,1
344	48,1	48,1
345	48,2	48,2
346	48,2	48,2
347	48,3	48,3
348	48,3	48,3
349	48,4	48,4
350	48,4	48,4
351	48,5	48,5
352	48,5	48,5
353	48,6	48,6

RP 276/2018 rd

354	48,6	48,6
355	48,7	48,7
356	48,7	48,7
357	48,8	48,8
358	48,8	48,8
359	48,9	48,9
360 eller mera	48,9	48,9
