

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

PROPOSITIONENS HUVUDSAKLIGA INNEHÅLL

I denna proposition föreslås en ändring av bilskattelagen. Det föreslås att skattesatsen för skatt på paketbilar som inte är nedsatt justeras och att vissa mindre ändringar införs i villkoren för nedsatt skatt. Bestämmelserna om fastställande av beskattningsvärdet för begagnade bilar föreslås bli kompletterade. I lagen föreslås bestämmelser om skattefrihet för tjänstebilar som används i arbete över gränserna.

Därutöver föreslås att tidpunkten för när de ändringar som fastställs i tullens statistik över beskattningsvärdena träder i kraft änd-

ras så att ändringarna träder i kraft den dag de publiceras. Bestämmelsen om återtagande av en skattedeclaration föreslås bli ändrad så att det inte tas ut någon separat avgift av den skattskyldige på grund av en återtagen skattedeclaration, om det inte har fattats något beskattningsbeslut. Dessutom föreslås några mindre ändringar i betalningen av skatt.

Lagen avses träda i kraft så snart som möjligt. Paragrafen som gäller förfallodagen för skatt träder dock i kraft separat vid en tidpunkt som bestäms genom förordning.

INNEHÅLL

PROPOSITIONENS HUVUDSAKLIGA INNEHÅLL	1
INNEHÅLL	2
ALLMÄN MOTIVERING.....	3
1. Nuläge och föreslagna ändringar	3
1.1. Beskattning av paketbilar	3
1.2. Beskattningsvärdet för begagnade bilar	3
1.3. Tjänstebilar vid arbete över gränserna	7
1.4. Förslagen vad gäller förfarande	11
1.4.1. Ikraftträdande av statistiken över beskattningsvärdena	11
1.4.2. Återkallande av beskattning	11
1.4.3. Förfalldagen för bilskatt.....	12
2. Propositionens konsekvenser	13
3. Beredningen av propositionen	13
DETALJMOTIVERING.....	13
1. Lagförslag	13
2. Ikraftträdande.....	17
LAGFÖRSLAG	18
om ändring av bilskattelagen.....	18
BILAGA.....	21
PARALLELLTEXTER.....	21
om ändring av bilskattelagen.....	21

ALLMÄN MOTIVERING

1. Nuläge och föreslagna ändringar

1.1. Beskattning av paketbilar

Enligt bilskattelagen baserar sig beskattningen av paketbilar på fordonets anskaffningsvärde, medan beskattningen av personbilar baserar sig på fordonets allmänna värde i detaljhandeln. För en paketbil är skatten antingen icke nedsatt eller nedsatt enligt vissa villkor som beskriver fordonets transportförmåga i fråga om gods. Den nedsatta skatten är ungefär hälften av det skattebelopp som betalas för samma bil enligt grunderna för icke nedsatt skatt. Innan skatten för personbilar och paketbilar differentierades så att de baserar sig på anskaffningsvärdet och värdet i detaljhandeln, fastställdes den icke nedsatta skatten på paketbilar enligt precis samma grunder. Om importvärdets andel av priset för paket- och personbilar som kostar lika mycket således hade varit lika stor, skulle även den icke nedsatta bilskatten ha varit lika stor.

Då beskattningen av bilar förnyades år 2003 var syftet att den icke nedsatta skatten på paketbilar fortfarande skulle vara ungefär densamma som om ett fordon med samma skattefria pris hade beskattats enligt de skattegrunder som tillämpas på personbilar i den beskattning som grundar sig på konsumentpriset. Det har emellertid visat sig att det i priset på paketbilar i medeltal ingår en relativt sett något större andel importvärde, som påverkar beskattningsvärdet, än det uppskattas ingå i priset på personbilar. Av denna anledning kan den icke nedsatta skatt på paketbilar som grundar sig på importvärdet i princip anses vara något hög i förhållande till vad den borde vara. Även bl.a. den beräkningspraxis för vanliga sänkningar som tullen tillämpar i beskattningen av personbilar spelar in, eftersom den sänker det skattebelopp som används i jämförelsen.

Enligt en riktgivande beräkning kan man uppskatta att om importvärdets andel av konsumentpriset inklusive skatt är drygt 40 procent och det skattefria prisets andel av konsumentpriset är 66 procent, når man ungefär samma resultat som för den skatt på personbilar som grundar sig på konsumentpriset om

skattesatsen för den icke nedsatta skatten var ca 72 procent i stället för nuvarande 85 procent. Denna uppskattning har man kommit fram till med beaktande av de fasta nedsättningar som tillämpats i beskattningen och de belopp av vanliga sänkningar som tullen tillämpar i den beskattning som grundar sig på konsumentpriset. Det föreslås att skattesatsen för skatt som inte är nedsatt justeras så att den motsvarar denna beräkning, från nuvarande 85 procent till 72 procent. Den fasta avdragsfaktorn som tillämpas i beskattningen av paketbilar är fortfarande 770 euro såsom hittills.

Om det skattefria prisets inbördes fördelning mellan importvärde och den inhemska andel som består av faktorer, såsom täckning och annat motsvarande, som inte påverkar skatten på paketbilar ändras så att importvärdets relativa andel blir lägre än den ovan nämnda, minskar även bilskattens andel av det totala priset. På motsvarande sätt ökar skattens relativa andel om importvärdets andel är stor. Man kan uppskatta att det i fråga om personbilar finns fall där importvärdets relativa andel är mindre än den är beträffande det skattefria priset på paketbilar. Enligt gällande vägtrafikbestämmelser kan många bilar som vanligen klassificeras som personbilar även frivilligt klassificeras som paketbilar, även om det i vissa fall kräver en minskning av antalet sittplatser. För att den föreslagna skattesatsen för skatt som inte är nedsatt inte skall utnyttjas på fel sätt genom att en bil som egentligen är avsedd att användas för persontransport klassificeras som paketbil endast med tanke på beskattningen, föreslås det att fordon som till karosseriet och sina övriga huvudsakliga egenskaper har beskattats enligt konsumentpriset, beskattas enligt konsumentpriset även om fordonet föreslås bli beskattat som paketbil. Bestämmelsen gäller t.ex. bilar med karosseri av kombimodell som främst kan tas i bruk för antingen gods- eller persontransporter.

1.2. Beskattningsvärdet för begagnade bilar

Enligt 10 § i bilskattelagen anses ett fordon vara begagnat om det har varit registrerat och

i användning. I praktiken innebär bestämmelsen att beskattningsvärdet för ett fordon som varit registrerat och i användning i en dag skall fastställas enligt de bestämmelser som gäller beskattningsvärdet för ett begagnat fordon. Enligt ikraftträdelsebestämmelserna i bilskattelagen tillämpas denna bestämmelse ändå inte förrän vid ingången av 2007.

Enligt 7 mom. (1278/2004) i ikraftträdandebestämmelsen uppbärs utan hinder av 10 § skatt på ett fordon som skall beskattas före den 1 januari 2007 enligt bestämmelserna om ett begagnat fordon, om det innan det infördes till Finland har varit registrerat eller i användning i trafik i minst sex månader.

Enligt det 8 mom. som tagits in i ikraftträdandebestämmelsen uppbärs för ett fordon som enligt 7 mom. inte är att betrakta som begagnat, skatt som för ett likadant eller motsvarande nytt fordon. Om fordonet emellertid har varit registrerat eller i trafik i minst tre månader, minskas den skatt som uppbärs på grund av fordonets ålder med ett belopp som motsvarar den genomsnittliga värdeminskningen för högst ett år gamla likadana eller motsvarande fordon på grundval av tillförlitliga iakttagelser på fordonsmarknaden. Av särskilda skäl kan man beakta värdeminskningen under högst 18 månader. Om man inte har tillgång till uppgifter om värdeminskningen, sänks skatten på grund av åldern hos fordonet med 0,8 procent per månad av det restvärde för skatten som beräknats till slutet av den föregående månaden.

Ovan nämnda schematiska system gäller till slutet av år 2006, vilket innebär att fordon som är under tre månader gamla jämföras med nya utan att de beviljas några sänkningar. Efter detta tillämpas i första hand en sänkning som grundar sig på marknadsakttagelser av specifika fordonsmodeller, eller om iakttagelser saknas, tillämpas en sänkning på 0,8 procent per månad av restvärdet som beräknats till slutet av den föregående månaden. I praktiken innebär detta, t.ex. i fråga om ett tre månader gammalt fordon, en sänkning på ca 2,38 procent av skatten på ett motsvarande nytt fordon. Efter sex månader övergår man till att följa en beskattning som grundar sig på marknadsvärdet. Nämnda bestämmelse tillämpas endast på fordon som är högst sex månader gamla.

Enligt motiveringen till den regeringspro-

position som ledde till en ändring av ikraftträdandebestämmelserna till bilskattelagen var det schematiska avdragssystem som beskrivs ovan nödvändigt med tanke på beräkningen av sänkningar eftersom bestämmandet av värdet på fordon som är några månader gamla inte kan grundas på ett tillräckligt omfattande och tillförlitligt faktaunderlag då den finska marknaden med bilar i denna ålder är ganska liten. Det ansågs därför att sänkningarna kan baseras på skatten på ett motsvarande nytt fordon i stället för på den gängse beskattningen som baserar sig på marknadsakttagelser av begagnade fordon. Denna skatt har man i allmänhet tillgång till, såvida det inte är fråga om en modell som är unik på den finska marknaden.

I den beskattning som grundar sig på värdet i detaljhandeln skiljer sig bestämmandet av beskattningsvärdet på begagnade och nya fordon närmast i att det allmänna värdet i detaljhandeln för ett begagnat fordon enligt 11 b § i bilskattelagen fastställs enligt det pris som ett fordon betingar om det säljs som skattepliktigt. Det allmänna värdet i detaljhandeln för en ny bil grundar sig enligt 11 g § på det pris och de övriga uppgifter som de som säljer fordonen lämnar till tullmyndigheten. Man följer även fortgående priset på nya fordon genom de uppgifter som lämnas i skattedeklarationer och vid behov kan beskattningsvärdet fastställas på nytt om de ursprungliga uppgifterna och prisutvecklingen på marknaden inte motsvarar varandra i praktiken.

I Finland säljs årligen uppskattningsvis 400 000—500 000 begagnade bilar av vilka hälften torde säljas via bilhandeln och resten säljs genom affärer mellan enskilda. Efter den första ägaren är fordonsägarbyten vanligast i fråga om andra bilar än de som är lite begagnade eller nästan nya. Enligt tillgänglig statistik över begagnade bilar som bilhandeln köpt in var 3 procent av årsmodell 2006 i augusti 2006, medan andelen bilar av årsmodell 2005 redan var 7 procent och andelen bilar av årsmodell 2002 var 13,6 procent. Andelen bilar av årsmodell 1995—2005 utgjorde ca 85 procent av alla inköpta bilar. Uppgifter om ålderstrukturen hos bilar som sålts av enskilda finns inte att tillgå, men det är sannolikt att även denna handel fokuserar starkt på andra än alldeles nya bilar. I allmänhet finns

det inte heller tillgång till information om köpesumman i affärer mellan enskilda.

År 2005 beskattades enligt tullens beskattningsstatistik 1 205 fordon som var under 12 månader gamla men inte var alldeles nya. Detta antal inbegriper även fordon som införts i samband med flyttning. Bortser man från dessa är antalet 286, av vilka beskattningen i 232 fall gällde personbilar och i 54 fall gällde motorcyklar. År 2005 beskattades sammanlagt 1 349 fordon som var minst 12 månader men under 24 månader gamla. Bortser man från de fordon som införts i samband med flyttning var antalet beskattningar 734, av vilka 597 fall gällde bilar och 137 gällde motorcyklar. Andelen fordon som införts i samband med flyttning är störst bland 6—13 månader gamla fordon. År 2005 beskattades totalt 218 410 fordon, av vilka 41 415 var begagnade.

Europeiska gemenskapernas domstol har i sin vedertagna rättspraxis ansett att det är av avgörande betydelse i fråga om diskrimineringen att det för fordon som tas in från ett annat medlemsland inte tas ut mer skatt än värdet på ett motsvarande fordon som redan är i bruk i hemlandet anses innehålla. För att kunna göra en jämförelse måste man således klarlägga det allmänna värdet i detaljhandeln för fordon i olika ålder. Domstolen har t.ex. i sitt avgörande C-393/98 Gomes Valente behandlat frågan om hur jämförelsevärdet kan bestämmas tillfredsställande med tanke på EU-rätten. I punkterna 24—25 i avgörandet ansågs det att en medlemsstat kan beräkna begagnade fordons värde genom schablonmässiga tabeller som fastställs i lag eller annan författning och vilka utarbetas på grundval av kriterier som ålder, körsträcka, allmänt skick, drivsystem samt fordonets märke och modell. Detta värde torde generellt sett ligga mycket nära bilarnas verkliga värde. Vid utarbetandet av dessa tabeller skulle myndigheterna i en medlemsstat kunna söka stöd i facktidskrifter vari begagnade fordons genomsnittspris på den inhemska marknaden angavs eller i en lista över aktuella genomsnittspriser som används som referensdokument inom branschen.

I ovan nämnda avgörande och i avgörande C-101/2000 Siilin hänvisar domstolen dessutom till att ägaren till ett begagnat fordon som importerats skall kunna bestrida att me-

toden med skönsässig beräkning tillämpas på fordonet för att visa att tillämpningen av metoden leder till att den skatt som uppbärs är högre än den återstående skatten som ingår i värdet av ett likadant begagnat fordon som redan är registrerat i medlemsstaten.

Kommissionen har i sin formella underrättelse av den 19 december 2002 fäst uppmärksamhet bl.a. vid beskattningen av under sex månader gamla begagnade fordon. Kommissionen har kompletterat sin officiella underrättelse den 19 december 2005 och givit ett motiverat yttrande i ärendet den 4 juli 2006. Kommissionens främsta motiv är att fordonets värde minskar redan innan det är tre månader gammalt och att den regel om 0,8 procent som finns i lagen enligt kommissionen är felaktig. Den finska regeringen har i sina svar ansett det gällande systemet vara i enlighet med gemenskapsrätten.

Då riksdagen behandlade den proposition som regeringen den 29 oktober 2004 överlämnade till riksdagen med förslag till lag om ändring av bilskattelagen (RP 212/2004 rd) ansåg den det vara viktigt att få erfarenheter av det system som tillämpas till utgången av 2006 för att kunna bedöma om det finns behov och möjligheter att införa permanenta bestämmelser (FiUB 35/2004). Det torde fortfarande vara svårt och i många fall t.o.m. omöjligt att bestämma det allmänna värdet i detaljhandeln för förhållandevis nya bilar i Finland på grund av att marknaden är liten. Utgående från de erfarenheter man fått kan man säga att något slag av schematiskt system för fastställande av beskattningsvärdet är nödvändigt då det, utgående från de uppgifter som är tillgängliga på bilmarknaden, är omöjligt att bilda ett beskattningsvärde som grundar sig på det allmänna värdet i detaljhandeln för ett likadant eller motsvarande fordon. Det kan inte anses finnas något särskilt behov av bestämmelser om en åldersgräns mellan nya och begagnade fordon, eftersom det oberoende av en sådan gräns kan saknas ett faktaunderlag. Bristerna i faktaunderlaget begränsar sig inte nödvändigtvis endast till bilar som är under sex månader gamla, även om marknaden för begagnade fordon oftast är som minst i fråga om endast mycket lite begagnade fordon.

Även med beaktande av de EU-rättsliga aspekterna föreslås att bestämmelserna om

beskattningsvärdet för begagnade fordon som beskattas enligt det allmänna värdet i detaljhandeln kompletteras. Huvudregeln är fortfarande det beskattningsvärde som grundar sig på det allmänna värde i detaljhandeln som bestäms utifrån de prisuppgifter som fås på marknaden och som avses i 11 b § 1 mom. Om något sådant värde inte finns att tillgå eller värdet på grund av få eller bristfälliga marknadsuppgifter inte kan bestämmas med tillräcklig statistisk tillförlitlighet, föreslås att man i andra hand tillämpar en sådan schematisk beräkningsregel för värdeminskningen som är modellspecifik eller gemensam för alla modeller. Utgångspunkten är det värde för ett likadant eller närmast motsvarande nytt fordon som minskas enligt fordonets ålder. Har en modellspecifik procent för värdeminskningen kunnat fastställas, så tillämpas denna först. Det är först då det inte finns tillgång till en sådan som värdeminskningen räknas enligt en allmän standardprocent.

Den allmänna procenten föreslås vara 1 procent, vilket innebär en höjning av den gällande månatliga sänkningen på 0,8 procent. Minskar restvärdet med 1 procent, innebär det att värdeminskningen är knappt 11,4 procent i slutet av det första året och drygt 21,4 procent i slutet av det andra året. En artikel som publicerats i en tidskrift inom bilbranschen tar upp värdeminskningen bl.a. i fråga om bilar som är två år gamla. Den genomsnittliga värdeminskningen för de drygt 40 bilmodeller som ingick i jämförelsen var ungefär 20,5 procent då bilarna var två år gamla, vilket är närmare en procentenhet mindre än den standardprocent för minskningen som nu föreslås. Det bör dock understrykas att inte heller denna information är tillräckligt tillförlitlig för att man enligt den kan bestämma en genomsnittlig procent för värdeminskningen och att den således inte heller visar att den genomsnittliga minskningen på 0,8 procent som tillämpats hittills är felaktig. Den modellspecifika sänkningen varierade mellan 9 och 30 procent av det nya fordonets pris, vilket i praktiken innebär att tullen har möjlighet att beroende på modell tillämpa såväl en högre som en lägre minskningsprocent än den föreslagna 1 procent. Det är alltså meningen att man också, beroende på modell, skall kunna fastställa en lägre procent för värdeminskningen än den standardpro-

cent som bestäms i lagen, om de uppgifter som fås på marknaden ger anledning till det.

Det arrangemang som föreslås innebär att värdet på ett begagnat fordon i samtliga fall fastställs så exakt enligt marknadsvärdet som det bara är möjligt. Den schematiska modellspecifika beräkningen används inte om det värde som avses i 11 b § 1 mom. kan bestämmas för ett fordon i den åldern. Den allmänna procenten tillämpas inte heller om man har kunnat fastställa den modellspecifika procenten för värdeminskningen. Arrangemanget anpassas således efter tillgången på marknadsinformation. Även den skattskyldige kan lägga fram bevis på fordonspriser och därigenom få fastställd för sin bil en procent för värdeminskningen som t.ex. avviker från den modellspecifika. Ett sådant system, i vilket utgångspunkten är det allmänna marknadsvärdet, som används genast då det finns tillräckligt med bevis måste till sin struktur anses följa gemenskapslagstiftningen och ovan nämnda rättspraxis. Det är endast en fråga om bevis då man väljer vilken av de tre möjligheterna som används i varje enskilt fall. Rättsnormen är att man alltid använder den metod som ligger närmast marknadsinformationen i enlighet med faktaunderlagets omfattning i varje enskilt fall. Kan man t.ex. lämna hållbara bevis på att den procent för värdeminskningen som används i något enskilt fall är felaktig, fastställs utgående från detta bevis antingen en genomsnittlig modellspecifik procent för värdeminskningen som avviker från denna eller, om beviset ger anledning till det, ett beskattningsvärde som grundar sig på det allmänna värdet i detaljhandeln för det fordon av en viss modell och ålder som det är fråga om. Myndighetens uppgift är att själv tillämpa det faktaunderlag som bäst motsvarar marknadsuppgifterna för att fastställa beskattningsvärdet oberoende av bilens ålder.

Till skillnad från den lagstiftning som gäller till slutet av år 2006, kan sekundära schematiska metoder vid behov tillämpas oberoende av fordonets ålder, alltså även då värdet för fordon över sex månader bestäms. Den modellspecifika procenten för värdeminskningen kan bestämmas enligt de bevis som vid det specifika tillfället finns att tillgå endast för begagnade fordon inom ett visst ål-

dersintervall, eller så kan procenten variera för fordon i olika ålder enligt de bevis som finns att tillgå vid det specifika tillfället.

Samtidigt som den standardprocent som föreslås i lagen ändras, är det ändamålsenligt att tillämpa samma standardprocent även för att fastställa hur stor den fasta nedsättning är som beviljas fordon i olika ålder i den beskattning som grundar sig på värdet i detaljhandeln. Den schematiska procent för värdeminskningen som även tillämpas i beskattningen av paketbilar och andra fordon vilkas beskattning grundar sig på anskaffningsvärdet föreslås bli justerad till samma nivå.

1.3. Tjänstebilar vid arbete över gränserna

Enligt 1 § i bilskattelagen skall bilskatt betalas för ett fordon innan det registreras eller tas i bruk i Finland. Bilskatt skall betalas för alla enligt lag skattepliktiga fordonstyper som används i trafik i Finland, om det inte i lag har föreskrivits om uttryckligt undantag från detta. I praktiken ingår det viktigaste undantaget av detta slag i 2 § 2 mom. i bilskattelagen, enligt vilket en person som är stadigvarande bosatt någon annanstans än i Finland för eget behov och för temporär användning i Finland kan föra in ett fordon som är registrerat utomlands, utan att betala bilskatt för det i Finland. Enligt 34 och 34 a § i bilskattelagen har en person som är stadigvarande bosatt utomlands dessutom rätt att skattefritt i Finland använda ett fordon som är registrerat utomlands för resor mellan arbetsplatsen och boningsorten i utlandet, eller för att täcka behoven inom ett utländskt företags företagsverksamhet. På så sätt kan till exempel en arbetstagare som är stadigvarande bosatt i Sverige, men som arbetar i Finland, skattefritt i Finland använda ett fordon som är registrerat i Sverige för arbetsresor och arbetsuppgifter, förutsatt att personen i fråga regelbundet lämnar Finland med sitt fordon och återvänder till sin boningsort i utlandet.

Utgångspunkten för bestämmelserna i bilskattelagen är att ett fordon registreras och beskattas i det land där den som använder fordonet har sin stadigvarande boningsort och där det således kan antas att fordonet huvudsakligen används. En persons stadigva-

rande boningsort definieras i 33 § i bilskattelagen som den ort där personen bor under minst 185 dagar per kalenderår, beräknat enligt sådan personlig, yrkesmässig och annan anknytning som personen har till orten. Paragrafen innehåller dessutom en definition av vad som skall betraktas som stadigvarande boningsort i situationer där en person har anknytning till två eller flera medlemsstater.

I 34 b, 35 och 35 a § i bilskattelagen bestäms om fall där även en person som är stadigvarande bosatt i Finland kan använda ett obeskattat fordon i Finland. I bestämmelserna räknas det upp situationer som är kortvariga och tillfälliga till sin karaktär och där det av praktiska orsaker har ansetts ändamålsenligt att tillåta sporadisk användning av ett fordon i trafik utan skattepåföljder, även när fordonets förare är stadigvarande bosatt i Finland.

Enligt 34 b § i bilskattelagen kan en fysisk person som är stadigvarande bosatt i Finland och vars arbetsplats är belägen i en annan stat än Finland, utan att betala skatt temporärt använda ett i landet där arbetsplatsen finns permanent registrerat fordon som arbetsgivaren äger eller innehar för trafik i Finland, uteslutande för skötseln av sina arbetsuppgifter. Användningen kan betraktas som temporär om fordonet efter varje arbetsuppgift återförs till registreringsstaten. Som temporär användning kan dock betraktas högst tre dygns oavbruten användning av fordonet per gång i Finland. Användningen av fordonet för resor mellan bostaden och arbetsplatsen betraktas inte som skötsel av arbetsuppgifter. Innan ett fordon första gången tas i användning i trafik i Finland på det sätt som avses i 1 mom. skall anmälan om det göras till tullmyndigheten. Anmälan bör förutom annat innehålla uppgifter om den person som använder fordonet, arbetsgivaren och den plats utanför Finland där arbetet utförs. Tullstyrelsen kan utfärda närmare föreskrifter om innehållet i anmälan. En anmälan om fordonets användning försedd med tullmyndighetens mottagningsbevis skall medföras när fordonet är i trafik.

Enligt 35 § i bilskattelagen kan ett utländskt fordon användas skattefritt i trafik bland annat i samband med införsel av fordonet för service, reparation eller annan behandling samt för användning i forsknings-,

försöks-, demonstrations- eller tävlingssyfte. Systemet för övervakning av den temporära användningen av fordon, om vilken det föreskrivs i paragrafen, grundar sig på den förhandsanmälan som skall göras hos myndigheterna, eftersom villkoret för skattefri användning är ett på lag grundat anmälnings- eller tillståndsförfarande innan fordon tas i användning i trafik. Detta är ett nödvändigt villkor för att de fordon som används skattefritt i Finland av personer som är stadigvarande bosatta i landet skall kunna identifieras och därmed urskiljas från de fordon som skall beskattas.

Europeiska kommissionen väckte i juni 2003 talan mot Finland i enlighet med artikel 226 i EG-fördraget (mål C-232/03 *Kommissionen mot Finland*), där kommissionen ansåg att Finland hade försummat principen i artikel 39 i EG-fördraget om arbetskraftens fria rörlighet, genom att kräva att fordon som är registrerade utomlands skall registreras och beskattas när gränsarbetare som är stadigvarande bosatta i Finland använder sina utländska arbetsgivares fordon i Finland. Kommissionen konstaterar att det inte är möjligt för en dylik gränsarbetare att ens kortvarigt i Finland köra ett fordon som tillhör arbetsgivaren och som är registrerat utomlands. Likaså förhindrar Finland enligt kommissionen en gränsarbetare från att tillgodogöra sig den bilförmån som arbetsgivaren erbjuder, enbart på grund av att arbetstagen är stadigvarande bosatt i Finland.

I Finlands bemötande av talan konstateras att det inom gemenskapen inte finns några harmoniserade bestämmelser om vilken medlemsstat ett fordon skall registreras och beskattas i, så denna fråga omfattas av medlemsstaternas behörighet. Enligt allmän praxis registreras och beskattas ett fordon i den medlemsstat där det huvudsakligen används, dvs. där den som använder fordonet är stadigvarande bosatt. En uppdelning av beskattningsrätten mellan medlemsstater enligt förarens stadigvarande boningsort har även erkänts i gemenskapernas domstols rättspraxis (bland annat mål C-451/99 *Cura Anlagen*). Principen om beskattningsrätt för det stadigvarande bosättningslandet ingår även i direktiv 83/182/EEG, där det bestäms om skattefrihet i situationer då ett fordon temporärt används i en annan medlemsstat än den stat

där den som använder fordonet är stadigvarande bosatt.

I Finlands bemötande delas de fordon som erbjuds av en arbetsgivare upp i företagsfordon som enbart används för arbetsuppgifter och egentliga tjänstefordon. Tjänstefordon kan enligt allmän praxis användas fritt av arbetstagarna, så de är i fråga om nyttjanderätt i hög grad jämförbara med fordon som arbetstagarna själva har skaffat sig. Det finns ingen motivering till att behandla fordon som är i regelbunden användning av arbetstagare som bor i Finland på olika sätt vid bilbeskattningen beroende på om arbetsgivaren är utländsk eller inte. Avvikelser från principen om det stadigvarande bosättningslandet kan leda till konstlade arrangemang med beskattningen i det land där skattenivån är lägst. Beskattningen av tjänstefordon strider således inte mot gemenskapsrätten.

I fråga om företagsfordon konstaterades det däremot i bemötandet att Finland ändrar bilskattelagen så att ett fordon som är registrerat utomlands av en utländsk arbetsgivare temporärt kan användas skattefritt för arbetsuppgifter som riktar sig från ett annat EU-land till Finland, även när fordonet framförs av en person som är stadigvarande bosatt i Finland. I sådana fall måste man dock kunna identifiera de obeskattade fordonen. Till den del användningen av ett fordon är mera permanent eller huvudsakligen sker i Finland, skall fordonet dock som förut registreras och beskattas i Finland.

Europeiska gemenskapernas domstol avgav sin dom i målet den 23 februari 2006. Domstolen förkastade delvis kommissionens talan och bekräftade principen om att medlemsstaterna fritt kan använda sin beskattningsrätt i fråga om fordon, under förutsättning att de iakttar gemenskapsrätten när de tillämpar denna beskattningsrätt. Enligt domen kan en medlemsstat uppbära bilskatt för tjänstebilar och i samband därmed ålägga en skyldighet att registrera ett tjänstefordon som ett bolag som är etablerat i en annan medlemsstat har ställt till förfogande för en arbetstagare som bor i den första medlemsstaten, när detta fordon är avsett att huvudsakligen användas permanent i den första medlemsstaten eller när det faktiskt används på detta sätt där.

Domstolen biföll dock delvis kommissionens talan och ansåg att Finland har underlå-

tit att uppfylla sina skyldigheter enligt artikel 39 i fördraget om upprättandet av Europeiska gemenskapen,

genom att hindra gränsarbetare som är bosatta i Finland och anställda i en annan medlemsstat från att använda tjänstefordon (på finska yritysajoneuvo, nedan företagsfordon) som är registrerade i en annan medlemsstat än Finland och som har ställts till deras förfogande av arbetsgivare etablerade i sistnämnda medlemsstat, av det enda skälet att de ifrågavarande gränsarbetarna är bosatta i Finland, dit motorfordonen som tillhör deras arbetsgivare medförs,

och hindra ifrågavarande gränsarbetare från att för yrkesmässiga och privata ändamål använda tjänstefordon (på finska työsuhteajoneuvo) som är registrerade i en annan medlemsstat och som har ställts till deras förfogande av en arbetsgivare som är etablerad i denna andra medlemsstat, när motorfordonen inte är avsedda att huvudsakligen användas permanent i Finland och inte heller faktiskt används på detta sätt, av det enda skälet att nämnda arbetstagare är bosatta i Finland, dit motorfordonen som tillhör deras arbetsgivare medförs.

I fråga om företagsfordon bör det noteras att domen gavs med stöd av den lagstiftning som gällde vid tidpunkten för kommissionens motiverade yttrande och att domen således inte beaktar 34 b § om företagsfordon, vilken fogades till bilskattelagen i december 2004 och i vilken användning av ett fordon som tillhör en arbetsgivare som är etablerad utomlands tillåts för skötsel av arbetsuppgifter i Finland.

Domstolen ger inte heller någon närmare definition av vad som avses med permanent användning av ett tjänstefordon huvudsakligen i en viss medlemsstat. På så sätt definierar domstolen inte heller vad som anses som motsatsen till dylik användning, dvs. icke-permanent användning, vilken bör befrias från registrerings- och skattskyldighet i sådana situationer som avses i domen, dvs. när gränsarbetare i sina bosättningsstater använder fordon som deras arbetsgivare erbjuder dem.

Inte heller begreppet gränsarbetare definieras närmare i domen. Utgående från det som kommissionen framfört under tillsynsförfarande samt diskussioner med kommissionen,

har man dock med detta begrepp avsett en person som bor i en medlemsstat och arbetar i en angränsande medlemsstat, och som också använder ett fordon i båda medlemsstaterna. Kommissionen har ansett det vara problematiskt med tanke på gränsarbetarnas fria rörlighet att en gränsarbetare inte som löneförmån kan ta emot ett fordon som ägs av arbetsgivaren och som är registrerat i en annan stat än Finland, med vilket gränsarbetaren kunde köra mellan sin bostad i Finland och arbetsplatsen i den andra medlemsstaten, och inte heller kan använda ett sådant tjänstefordon för privat bruk i Finland.

Utöver avgörandet för Finlands del har gemenskapernas domstol även meddelat sitt avgörande i frågan om registrering och beskattning av utländska företags- och tjänstefordon i mål C 464/02 Kommissionen mot Danmark. Även i denna dom konstateras det att bosättningsstaten får uppbära skatt för ett fordon som är registrerat utomlands och som används av en person som arbetar utomlands, om fordonet är avsett att användas permanent i bosättningsstaten eller om det faktiskt används på detta sätt där. Skatt får däremot inte uppbäras i situationer där nämnda krav inte uppfylls. I avgörandet i fråga konstaterade domstolen också att det med tanke på beskattningen av ett fordon inte kan vara avgörande huruvida en arbetstagares anställning hos en utländsk arbetsgivare utgör huvudsaklig sysselsättning eller inte, om det handlar om en sådan arbetstagare som avses i artikel 39 i EG-fördraget. En person anses vara arbetstagare om den under en viss tid i utbyte mot ersättning erbjuder en annan person sina tjänster under ledning och överinseende av denna person. Anställningsförhållandet måste vara befintligt och autentiskt. En person kan inte anses vara arbetstagare om arbetet måste anses vara enbart av obetydlig eller biträdande art.

I de förenade målen C-151/04 och C-152/04 *Nandin, Nandin-LUX och Durré* fastställde domstolen å sin sida att, under sådana omständigheter som avses i artikel 43 eller 49 i EG-fördraget, skall samma principer som gäller i fråga om arbetstagare i anställningsförhållande tillämpas på egenföretagare.

Utifrån de ovan nämnda domstolsavgörandena kan det anses att en bosättningsstat, utan hinder av bestämmelsen om fri rörlighet

för sådan arbetskraft som avses i artikel 39 i fördraget om upprättandet av Europeiska gemenskapen, i samband med yrkesmässig användning av fordon får beskatta fordon som är registrerade utomlands, om dessa faktiskt används huvudsakligen eller permanent i bosättningsstaten. I fall där ett fordon huvudsakligen används i den andra medlemsstaten får bosättningsstaten inte registrera och beskatta fordonet. Avgörandena begränsar sig enbart till situationer där en arbetstagares rätt att använda ett fordon som står till hans eller hennes förfogande grundar sig på ett anställningsförhållande. Avgörandena har inga konsekvenser för andra situationer där fordon används. Således kan ett fordon som en arbetstagare själv har skaffat sig fortfarande beskattas och registreras i arbetstagarens bosättningsstat, även om arbetstagaren använder fordonet mera utomlands än i hemlandet, till exempel vid skötseln av sina arbetsuppgifter. Avgörandena begränsar sig likaså enbart till situationer där gränsarbetare faktiskt använder fordon regelbundet i två olika medlemsstater. I så fall bör det avgöras i vilken stat ett fordon huvudsakligen används och i vilken stat användningen kan anses vara temporär. Avgörandena har således inga konsekvenser för bosättningsstatens beskattningsrätt till exempel i situationer där en tjänstebil som erbjuds av en utländsk arbetsgivare huvudsakligen används i arbete eller privat i bosättningsstaten.

Bilskattelagens bestämmelser om skattefri temporär användning föreslås bli kompletterade så att en gränsarbetare som är stadigvarande bosatt i Finland skattefritt kan använda ett tjänstefordon som är registrerat utomlands, om arbetstagaren i fråga huvudsakligen använder fordonet någon annanstans än i Finland, dvs. om användningen av fordonet i Finland är mindre än vad den är utomlands. Skattefriheten gäller således inte tjänstebilar som används för yrkesmässiga eller privata ändamål enbart eller huvudsakligen i Finland. Tillfällig skattefri användning av ett fordon som ägs av en utländsk arbetsgivare enbart för skötsel av arbetsuppgifter är fortfarande möjlig i Finland, om villkoren i 34 b § i bilskattelagen uppfylls.

Det föreslås att frågan om hur mycket ett fordon används fastställs utifrån antalet dagar fordonet är i användning. Det föreslås att an-

talet kilometer som körts med ett fordon i olika stater inte skall beaktas, så undviker man det administrativa arbete som krävs för att utreda denna sak. Som en användningsdag i Finland eller utomlands räknas en dag under vilken ett fordon används i Finland eller utomlands. Avsikten är att även dagar då ett fordon står till arbetstagarens förfogande, men de facto inte används, skall räknas som användningsdagar. Detta krav uppfylls i princip redan när arbetstagaren och fordonet befinner sig i samma stat samtidigt. Syftet med användningen av fordonet har ingen betydelse, så både yrkesmässig och privat användning beaktas. En dag under vilken ett fordon har använts både i Finland och utomlands räknas som en dag i utlandet. Således samlar till exempel resor med tjänstefordonet mellan hemmet och arbetsplatsen i utlandet dagar i utlandet till förmån för arbetstagaren.

Rätten att använda ett fordon skall grunda sig på ett arbetsavtalsförhållande med en arbetsgivare i utlandet och ingå i arbetsavtalet med denna arbetsgivare. Situationer där arrangemang har gjorts enbart i syfte att möjliggöra skattefri användning av ett fordon skall avgränsas så att de faller utanför området för skattefrihet. Anställningsförhållandet skall i detta fall vara autentiskt, även om det inte krävs att arbetet är på heltid. Det krävs att en arbetsgivare som är etablerad utomlands har ett fast driftställe i utlandet. Med fast driftställe avses, på samma sätt som i 13 a § i inkomstskattelagen, en plats där särskilda anordningar vidtagits för näringsverksamhetens stadigvarande bedrivande, såsom en plats där företagets ledning, filial, kontor, industrianläggning, produktionsanläggning, verkstad eller butik eller annat stadigvarande inköps- eller försäljningsställe finns.

Fordonet skall ägas eller innehas av arbetstagarens utländska arbetsgivare och skall vara permanent registrerat i den stat där arbetsgivarens fasta driftställe är beläget.

Utgående från det ovan nämnda begränsar sig skattefriheten i praktiken till situationer där en arbetstagare som använder ett fordon inte har praktisk möjlighet att påverka i vilket land fordonet registreras.

Förutom arbetstagare gäller den temporära skattefriheten som föreslås även självständiga yrkesutövare som är stadigvarande bosatta i Finland och som har etablerat sig i en annan

stat, för att där erbjuda sina tjänster från ett fast driftställe, och som använder sina fordon som är registrerade i denna stat mera i utlandet än i Finland.

Gemenskapernas domstols avgöranden förutsätter skattefrihet endast när det gäller tjänstefordon som används av gränsarbetare vars arbetsgivare befinner sig i en annan medlemsstat. I bilskattelagen har dock stater som är utanför gemenskapen i princip behandlats på samma sätt som medlemsstaterna i EU. Även den skattefrihet som nu föreslås gäller alla utländska stater på lika grunder.

Skattefri användning av ett fordon kräver tillstånd av tullmyndigheten. Detta är nödvändigt av övervakningsskäl, för att identifiera skattefria fordon och skilja dem från de fordon som skall beskattas utifrån användningen av dem i Finland. Tillståndet skall finnas med i fordonet när det används i trafik i Finland. Tillstånd kan beviljas för högst ett år i sänder. Tullstyrelsen kan meddela närmare föreskrifter om vilka utredningar som skall uppvisas till stöd för ansökan samt om det övriga ansökningsförfarandet. Förändrade omständigheter som inträffat efter det att tillstånd har beviljats, och som inverkar på uppfyllandet av de villkor som ingår i paragrafen, skall anmälas till tullmyndigheten. Tillståndet kan i detta sammanhang dras in. Om felaktiga uppgifter ges i samband med ansökan eller om förändringar som inträffat efter det att tillstånd har beviljats inte anmäls, kan påföljden bli debitering av bilskatt i enlighet med vad som bestäms om efterbeskattning i 57 § i bilskattelagen.

1.4. Förslagen vad gäller förfarande

1.4.1. *Ikraftträdande av statistiken över beskattningsvärdena*

Bestämmelser om beskattningen av nya fordon som säljs inom ramen för affärsverksamhet ingår i 11 g § i bilskattelagen. Enligt bestämmelsen skall importören eller tillverkaren av ett fordon, innan de avger en skattedeklaration, till tullmyndigheten uppge det pris till vilket ett fordon allmänt utbjuds till försäljning i Finland. Därutöver skall de lämna de övriga uppgifter som tullmyndigheten bestämmer. Enligt lagrummet uppges fordonsmodellens pris enligt den handelspo-

sition enligt vilken fordonet specificeras och allmänt marknadsförs.

I bilskattelagen bestäms att den skattskyldige i skattedeklarationen för varje nytt fordon skall meddela tullen priset i Finland på det fordon som skall beskattas. Vid beskattningen av nya fordon tar man hjälp av de handelspositioner i vilka beskattningsvärdet på ett fordon fastställs utifrån importörernas och tillverkarnas uppgifter redan innan skattedeklarationen har avgetts. I stället för försäljningspriset uppger den skattskyldige i skattedeklarationen det beskattningsvärde som fastställts för fordonsmodellen i fråga. Om priset på ett fordon ändras, skall importören eller tillverkaren anmäla prisändringen till tullen.

I bilskattelagen bestäms att tullmyndigheten fastställer beskattningsvärdena på nya fordon utifrån anmälningarna och för statistik över dem. Ändringar i statistiken träder i kraft fem dagar efter det att de har publicerats. Detta innebär att om beskattningen skall verkställas i enlighet med prisen i en gällande prislister, måste en ändring i prislister offentliggöras fem dagar innan prisändringen eller ändringen i prislister träder i kraft i egentlig bemärkelse.

Ur bilhandels och fordonsmarknadens perspektiv är dock det ovan beskrivna förfarandet problematiskt. Enligt den gällande bilskattelagen skall en prisändring offentliggöras flera dagar innan den träder i kraft. Bestämmelsen kan ha konsekvenser för fordonshandeln om, till exempel vid en prisnedsättning, uppgifter om den kommande prisnedsättningen offentliggörs innan den träder i kraft.

Det föreslås att 11 g § 3 mom. i bilskattelagen ändras så att även ändringar i fordonspriserna skall anmälas till tullen. Dessutom föreslås att ändringar i statistiken över beskattningsvärdena träder i kraft den dag de publiceras. Efter ändringen kan de beskattningsvärden som tullen fastställt direkt efter det att uppgifterna publicerats tillämpas vid beskattningen. Med ändringen strävar man efter att råda bot på ovan beskrivna problem.

1.4.2. *Återkallande av beskattning*

Enligt 43 § 1 mom. i bilskattelagen kan en oregistrerad skattskyldig som har avgett bil-

skattedeklaration för ett fordon återta deklARATIONEN innan fordonet första gången har antecknats i registret i Finland eller här tagits i bruk. Om beskattningen redan verkställts, skall den återkallas på grund av anmälan förutsatt att skatten ännu inte betalats.

Enligt 2 mom. i lagrummet (413/1997) uppbärs hos den skattskyldige samma avgift som för förhandsavgörande, om beskattningen återkallas så som föreskrivs i 1 mom.

Om tullverkets avgiftsbelagda prestationer bestäms genom förordning av finansministeriet. År 2006 tas 350 euro ut för ett förhandsavgörande när det gäller kommersiell verksamhet, och 110 euro när sökanden är en privatperson och det inte gäller kommersiell verksamhet (FMF 1212/2004).

Det föreslås att det lagrum som gäller återtagande av en skattedeklaration och återkallande av beskattning ändras så att det inte tas ut någon avgift för ett återtagande av en skattedeklaration, om det sker innan beskattningsbeslutet har fattats.

1.4.3. Förfallodagen för bils katt

Enligt 61 § 1 mom. i bils kattelagen är förfallodagen för skatt 10 dagar efter räkningens datum. Beskattningsbeslutet skall enligt 54 § i förvaltningslagen (434/2003) delges den skattskyldige utan dröjsmål, och utan att delgivningen sammankopplas med betalningen av skatterna.

Biträdande justitiekanslern har i sitt beslut av den 30 september 2005, dnr 811/1/03, tagit ställning till delgivningen av bils kattebeslut. Enligt beslutet skall bils kattebeslutet enligt 54 § i förvaltningslagen delges den skattskyldige utan dröjsmål och utan att delgivningen sammankopplas med betalningen av skatterna. Enligt tullstyrelsens anvisningar delges kontantkunder i regel bils kattebeslutet genom ett 1 klass brev. Betalningstiden på tio dagar har upplevts som kort, i synnerhet när beslutet som brev når kunden 1—2 dagar efter det att beslutet fattats. Då är den verkliga betalningstid som kunden har till sitt förfogande kortare än den tid som bestämts i lagen.

Det föreslås att bestämmelsen om förfal lodagen ändras så att förfal lodagen för skatt är 15 dagar efter dagen för beslutet.

Produktivitetskraven vad gäller den offent-

liga förvaltningen och karaktären av massförfarande vad gäller beskattningen kräver att besluten kan sändas till de skattskyldiga i form av brev eller på något annat administrativt effektivt sätt. En förlängning av betalningstiden för bils katt till 15 dagar för oregristrerade skattskyldiga minskar tullens postkostnader och möjliggör användning av 2 klass brev och e post för delgivning av beslut. Dessutom får kunden efter det att beslutet har nått fram en skälig tidsfrist för att bereda sig på att betala skatten.

Därtill föreslås att 35 a § i bils kattelagen ändras i enlighet med vad som beskrivits ovan, så att ett körtillstånd enligt lagrummet även i fortsättningen upphör att gälla den dag då beskattningsbeslutet för ett fordon förfaller.

Enligt 40 § 2 mom. i bils kattelagen fastställs bils katt för fordon som en registrerad skattskyldig har anmält för beskattning för en period vars längd tullstyrelsen bestämmer. Tullstyrelsen har fastställt periodernas längd som den 1—10, 11—20 och 21 till sista dagen i varje månad.

De gällande bestämmelserna gör det möjligt att ha en gemensam förfal lodag för de skatter som fastställts för en registrerad skattskyldig för varje period, oberoende av vilken dag under perioden skattedeklarationen för ett visst fordon har avgetts och beskattningsbeslutet har fattats.

En registrerad skattskyldig delges beskattningsbeslutet genom ett elektroniskt meddelande om beslut, men i meddelandet ingår inga uppgifter för betalning av skatten. Skatterna som fastställts genom beslut faktureras på så sätt att alla skatter som fastställts genom beslut under en beskattningsperiod sammanställs, och faktureras därefter med en faktura för hela perioden. Även periodfakturan förfaller till betalning 10 dagar efter fakturans datum.

För tullens system för fakturering och betalningsövervakning innebär uppbärandet av skatt med en faktura att betalningsövervakningssystemet tolkar det som att en räkning är obetald fram till dess att hela det belopp som fakturerats med periodfakturan har blivit betalt. Detta betyder också att en registrerad skattskyldig inte kan betala skatten för ett enskilt fordon separat. Dessutom är man inom betalningsövervakningssystemet tvungen att

ha olika regler för hur kunderna behandlas, beroende på om det gäller tull- eller bilskatteärenden, vilket ger upphov till manuellt arbete och risk för misstag.

Det föreslås att man inom bilbeskattningen övergår till fakturor enligt beskattningsbeslut även i fråga om registrerade skattskyldiga. Ändringen kan till största delen genomföras med administrativa åtgärder, men den kräver en ändring av hur förfallodagen beräknas för registrerade bilskattskyldiga.

Enligt förslaget är varje bilskattebeslut som skickas elektroniskt till de registrerade skattskyldiga samtidigt även en räkning och innehåller de uppgifter som behövs för betalning av skatten. Utöver detta sänder tullen de registrerade skattskyldiga ett sammandrag av alla beskattningsbeslut som fattats under beskattningsperioden, men sammandraget är juridiskt sett inte en räkning, utan en tilläggs-tjänst som tillhandahålls för att möta ett behov hos kunderna.

I fråga om registrerade skattskyldiga föreslås att det bestäms att förfallodagen för skatt som en registrerad skattskyldig har blivit ålagd att betala är 25 dagar efter den dag då beskattningsperioden avslutats. När bilskatt påförs som rättelse eller efterbeskattning eller på grund av ändring av fordonets konstruktion, användningssyfte eller äganderätt, är förfallodagen 25 dagar efter det att den period under vilken beskattningsbeslutet fattades har avslutats.

Den föreslagna ändringen ändrar de facto inte betalningstiden som de registrerade skattskyldiga har till sitt förfogande, utan ändringen behövs närmast på grund av data-tekniska skäl.

2. Propositionens konsekvenser

En sänkning av den skattesats som utgår

från full skatt sänker i princip den skatt som tas ut på bilarna, men den kan å andra sidan i motsvarande mån öka efterfrågan på paketbilar med full skatt. På motsvarande sätt inverkar ändringar i skatten på begagnade bilar såväl på skattebeloppet som eventuellt på efterfrågan. De förslag som gäller tjänstebilar ökar i viss mån möjligheten att använda fordon skattefritt. Resultatet är att skatteintäkterna minskar och den arbetsmängd som behövs för övervakning ökar.

Förslaget till ändring av bestämmelserna om förfallodag är närmast tekniskt i fråga om de registrerade skattskyldiga. Ändringen minskar det manuella arbetet och risken för fel vid tullens system för fakturering och betalningsövervakning. Efter ändringen kan man i systemet för fakturering och betalningsövervakning använda samma slag av betalningsfunktioner för ärenden som gäller bilskatt som för ärenden som gäller tullskatt. Förnyelsen innebär inte någon ändring i sak jämfört med nuläget förutom när det gäller den förlängda betalningstiden eftersom kontantkunder redan nu får en bankgiroorder för betalning av skatt i samband med beskattningsbeslutet och registrerade skattskyldiga får även i fortsättningen ett sammandrag av de skatter som debiterats under beskattningsperioden.

De ändringar som gäller förfallodagen påverkar inte beskattningsutfallet eller periodindelningen.

Förslaget leder inte till nämnvärda ändringar i bilbeskattningens organisering, behövliga resurser eller intäkterna från bilskatten

3. Beredningen av propositionen

Propositionen har beretts vid finansministeriet i samarbete med tullstyrelsen.

DETALJMOTIVERING

1. Lagförslag

6 §. Paragrafen gäller skattebelopp. I 1 mom. 1 punkten bestäms om skattegrunderna för skatt baserad på värde i detaljhandeln, dvs. om skattesatser och fasta avdrag. I 2 mom. ingår en bestämmelse om hur den

fasta avdragsfaktorn minskas i enlighet med en bils ålder. I propositionen föreslås att när 1 mom. 1 punkten tillämpas, minskas det belopp som skall dras av från skatten på en bil som beskattas som begagnad enligt bilens ålder med en procent per månad av restvärdet som beräknats till slutet av den föregående

månaden, i stället för nuvarande 0,8 procent. Förslaget hänger samman med ändringen av 11 b §, vilken det redogörs för nedan.

7 §. I paragrafen bestäms om icke nedsatt skatt på paketbilar som beskattas som nya och på andra fordon som avses i 10 a § 2 mom. Med hänvisning till den allmänna motiveringen föreslås 72 procent av beskattningsvärdet enligt 11 § som skattesats. Den fasta avdragsfaktorn är 770 euro såsom hittills. På nedsatt skatt tillämpas bestämmelserna i 5 kap.

8 §. Paragrafen gäller den skatt på begagnade bilar som tillämpas vid beskattning baserad på anskaffningsvärde och som grundar sig på att skatten på ett motsvarande nytt fordon minskas enligt en schematisk beräkningsmetod. I anslutning till ändringen av 11 b § föreslås att minskningen även här är en procent per månad av skattens restvärde som beräknats till slutet av den föregående månaden. Enligt den gällande lagen är minskningen 0,8 procent.

10 a §. I paragrafen fastställs vilka fordon som beskattas utifrån deras allmänna värde i detaljhandeln och vilka som beskattas enligt ett beskattningsvärde som är baserat på anskaffningsvärdet. Huvudregeln är att personbilar beskattas utifrån deras värde i detaljhandeln och paketbilar utifrån anskaffningsvärdet. Vägtrafikbestämmelserna och deras tillämpningsanvisningar har ändrats under 2004 så att bilar med samma modell på karosseriet i flera fall kan klassificeras som antingen person- eller paketbil. En klassificering som paketbil kan dock kräva en minskning av antalet sittplatser jämfört med vad som är vanligt i personbilar. Till exempel en vanlig bil av modell herrgårdsvagn kan beroende på sätena klassificeras som tillhörande antingen den ena eller den andra gruppen. I 10 a § föreslås ett nytt moment, enligt vilket en paketbil beskattas i enlighet med 1 mom., trots att 2 mom. kan tillämpas på den med tanke på fordonstypen, om sådan beskattning som avses i 1 mom. har påförts fordon som till karosseriet och sina övriga huvudsakliga egenskaper motsvarar paketbilen. Detta innebär att på till exempel en personbil av modell herrgårdsvagn, som byggts om till paketbil genom en minskning av antalet säten, tillämpas beskattning baserad på värde i detaljhandeln, trots att beskattning baserad på

anskaffningsvärde i allmänhet tillämpas på paketbilar. Villkoret är att bilar med samma karosseri har beskattats på basis av deras värde i detaljhandeln. Syftet är att minska möjligheten att söka sig till det skattealternativ som är förmånligare av dessa, som annars eventuellt kan uppstå i vissa fall. Denna möjlighet kan i princip bygga på det att anskaffningsvärdets andel av konsumentpriset i fråga om personbilar är mindre än anskaffningsvärdets andel av priset på paketbilar.

Bestämmelsen tillämpas endast när samma bilmodell har beskattats som personbil och sedan beskattas som paketbil med full skatt. Om till exempel en paketbil byggs om till en minibuss, uppbärs skatten i form av skatt baserad på anskaffningsvärdet i enlighet med 7 § såsom hittills.

11 b §. I paragrafen ingår viktiga bestämmelser om fastställandet av det allmänna värde i detaljhandeln som används som beskattningsvärde. Med hänvisning till den allmänna motiveringen föreslås att en sekundär bestämmelse fogas till paragrafens nya 3 mom., vilken tillämpas vid beräkningen av ett fordons värdeminskning då marknadsuppgifterna om en särskild bilmodells värde i detaljhandeln är så bristfälliga att det inte är möjligt att med statistiska metoder fastställa ett allmänt värde i detaljhandeln. Avsikten är att den föreslagna bestämmelsen om beräkning skall vara sekundär och den tillämpas inte om ett värde enligt 1 mom. finns tillgängligt. Värdeminskningen förmodas vara en procent per månad beräknat av det restvärde som beräknats till slutet av den föregående månaden. Avvikelser från detta är möjliga om det utifrån det statistiska materialet finns skäl för att i fråga om enskilda modeller avvika från den förmodade värdeminskningen. Detta innebär att den förmodade minskningen är sekundär även med tanke på minskningar som observerats i fråga om enskilda modeller.

Vid tillämpningen av 11 b § beräknas ett fordons ålder i hela månader utifrån den tid under vilken fordonet har varit registrerat och i användning. Detta betyder att fordonet efter 30 dagar anses vara en månad gammalt, och så vidare. Avsikten är dock inte att det skall klarläggas huruvida man har kört med fordonet dagligen, om fordonet bara med tillräckligt stor sannolikhet har använts så mycket

som är normalt för ett fordon av denna ålder. Dock, om exempelvis ett sex månader gammalt fordon skall beskattas och antalet körkilometer verkar vara betydligt mycket mindre än de flera tusen kilometer som är typiskt för en bil av denna ålder, skall det vid beskattningen undersökas om det finns möjlighet att, med anledning av att bilen har varit lite i användning, anse exempelbilens ålder som lägre än vad den är i registret. Syftet är att på detta sätt förhindra konstlade arrangemang som gjorts enbart i avsikt att undvika skatt. Ett annat alternativ kunde vara att det i beskattningsvärdet beaktas huruvida ett fordon har ett exceptionellt antal körkilometer med tanke på dess ålder.

11 g §. I paragrafen bestäms om beskattning av nya fordon som säljs inom ramen för affärsverksamhet. I 1 mom. åläggs importören eller tillverkaren en skyldighet att till tullmyndigheten uppge fordonspriset och övriga uppgifter som tullen har bestämt. Enligt 2 mom. fastställer tullmyndigheten beskattningsvärdena på nya fordon utifrån anmälningarna och för statistik över dem. Inga ändringar föreslås i 1 och 2 mom.

I 3 mom. bestäms att importörerna och tillverkarna även skall anmäla prisändringar på det sätt som bestäms i 1 mom. Utifrån uppgifterna fastställer tullmyndigheten ändringar i statistiken över beskattningsvärdena. I lagrummet bestäms även att ändringarna träder i kraft den dag de publiceras.

23 §. Lagrummet gäller de villkor som beräknas utifrån ett lastutrymmes mått och ett fordon's massa, och de paketbilar som uppfyller dessa villkor beskattas med en nedsatt skatt som är 35 procent av beskattningsvärdet, i stället för med den skatt som det bestäms om i 7 §. I 1 mom. 2 punkten bestäms att längden på flaket på en paketbil med öppet flak skall vara minst 1,85 meter. I propositionen föreslås att kravet lindras med 10 centimeter, varvid längden på flaket på en paketbil med öppet flak bör vara minst 1,75 meter för att fordonet skall vara berättigat till nedsatt skatt. Dessutom föreslås att ett flak med en yta på minst 2,25 m² kan vara ett alternativ till denna minimilängd för ett flak. Om flakets bredd är 1,20 meter i enlighet med 23 § 3 mom. i bilskattelagen, kräver minimiytan en längd på 1,875 meter. En flaklängd på 1,75 meter räcker dock även i detta

fall, eftersom det inte krävs att båda bestämmelserna iakttas samtidigt, utan de är avsedda att vara alternativ. Till exempel i fråga om ett 1,40 meter brett flak uppfylls kravet gällande ytan om flaklängden är minst ca 1,60 meter. Avsikten är att antingen kravet som gäller längd eller det som gäller yta skall tillämpas i fråga om minimimåttet för ett flak.

Det föreslås att bestämmelsen i 4 mom. om detaljer för hur en paketbil skall mätas kompletteras så att ett täckt lastutrymme kan mätas med den utrustning som fordonet hade när tillverkaren levererade det, innan skydd för lastutrymmet, värmeisolering eller annan motsvarande isolering installerats i fordonet. Även dörrgångjärn och andra motsvarande konstruktioner av obetydlig storlek som skär av det lastutrymme som skall mätas kan lämnas obeaktade, om de inte kan anses påverka lastutrymmets användbarhet.

34 c §. Med hänvisning till den allmänna motiveringen föreslås en ny 34 c § i lagen, vilken kompletterar de bestämmelser som redan finns i lagen om tillfällig skattefri användning av fordon vid användning av tjänstebilar över gränserna. Enligt förslaget kan en fysisk person som är stadigvarande bosatt i Finland, och vars arbetsgivare har ett fast driftställe i en annan stat än Finland, utan att betala skatt temporärt använda ett fordon i trafik i Finland, om fordonet är permanent registrerat i den andra staten och ägs eller innehas av arbetsgivaren. Likaså kan en yrkesutövare som är stadigvarande bosatt i Finland, och som har etablerat sig utomlands eller erbjuder sina tjänster där, utan att betala skatt temporärt använda sitt fordon i trafik i Finland, om fordonet är permanent registrerat i etableringsstaten.

Enligt 2 mom. anses användningen av ett fordon vara temporär i Finland om den person som avses i 1 mom. under en period av 12 månader, i dagar räknat, använder fordonet mindre i Finland än utomlands. Om fordonet används både i Finland och utomlands under samma dag, anses det att fordonet har använts utomlands.

I 3 mom. föreslås bestämmelser om det förfarande som krävs med anledning av den nya tillfälliga skattefria användningen av fordon. Tullmyndigheten kan på ansökan ge tillstånd till skattefri användning av ett fordon för en period av 12 månader i sänder. I tillståndet

fastställs de villkor för fordonsanvändningen som skall iakttas för att användningen skall anses vara tillfälligt skattefri enligt denna paragraf. Tullstyrelsen kan meddela närmare föreskrifter om utredningar som krävs till stöd för ansökan samt om ansökningsförfarandet. Tillståndet som berättigar till skattefri användning av ett fordon skall finnas med i fordonet när det används i trafik. Om användningen av fordonet inte längre uppfyller villkoren för skattefrihet skall detta anmälas till tullmyndigheten, som kan dra in tillståndet. Om anmälan inte har gjorts, tillämpas vad som bestäms i 57 § om efterbeskattning.

35 a §. Lagrummet gäller möjligheten till tillfällig skattefri användning av ett fordon medan verkställandet av beskattningen pågår. För närvarande upphör tullens så kallade tre månaders körtillstånd att gälla 10 dagar efter beskattningsbeslutet. Detta motsvarar de gällande bestämmelserna om förfallodagen för skatt. Det har dock föreslagits att bestämmelserna om förfallodagen ändras i enlighet med vad som anförs i samband med 61 §. Bestämmelsen om när ett körtillstånd upphör att gälla föreslås bli ändrad så att tillståndet upphör att gälla på den förfallodag som följer av beskattningsbeslutet. Detta följer samma princip som för närvarande, även om förfallodagen senareläggs något med anledning av den ändring som föreslås i 61 §.

43 §. I paragrafen bestäms om den skattskyldiges rätt att återta en skattedeklaration eller återkalla beskattning. En oregistrerad skattskyldig kan återkalla beskattningen om fordonet inte har antecknats i registret eller tagits i användning i Finland. Efter det att beskattningen har verkställts kan beskattningen återkallas förutsatt att skatten ännu inte har betalats. Inga ändringar föreslås i 1 mom.

I 2 mom. bestäms om den avgift som tas ut om beskattningen återkallas. Det föreslås att lagrummet ändras så att det inte tas ut någon avgift om en skattedeklaration återtas innan beskattningsbeslutet har fattats. Det handlar närmast om en ändring av teknisk natur, genom vilken man får lagen att motsvara gällande vedertagen beskattningspraxis.

Den nuvarande 43 § i bilskattelagen kan tolkas så att en avgift för förhandsavgörande alltid tas ut hos den skattskyldige när beskattning återkallas eller en skattedeklaration återtas efter det att skattedeklarationen läm-

nats in. I vedertagen beskattningspraxis har det dock ansetts att syftet med bestämmelsen inte är att en avgift skall tas ut hos den skattskyldige om ett beskattningsbeslut ännu inte har fattats.

En avgift skall tas ut för ett återkallande eller återtagande om detta sker efter det att ett beskattningsbeslut har fattats. Avgiften täcker kostnaderna för obefogat arbete. I samband med beskattningsbeslutet får den skattskyldige även uppgifter om fordonets beskattningsvärde och skattebeloppet, i fråga om vilka det enligt bilskattelagen inte går att ansöka om förhandsavgörande. En skattedeklaration kan dock även återtas före beskattningsbeslutet. I så fall har behandlingen av skattedeklarationen inte nödvändigtvis inletts ännu och inga betydande resurser har använts för behandlingen av deklarationen.

En återkallelseavgift skall dock alltid tas ut i sådana situationer som avses i 35 a § (1126/2005) i bilskattelagen, då tillstånd enligt 35 a § 1 mom. har beviljats för tillfällig skattefri användning av ett fordon och skattedeklarationen återtas. Genom denna avgift förhindras missbruk av ovan nämnda körtillstånd om man inte har för avsikt att beskatta fordonet i Finland. Avsikten med propositionen är inte att ingripa i bestämmelserna i 35 a § 2 mom. i bilskattelagen.

61 §. I paragrafen ingår bestämmelser om förfallodagen för bilskatt. Det föreslås att 1 mom. ändras så att förfallodagen för skatt är 15 dagar efter dagen för beslutet för en oregistrerad skattskyldig och 25 dagar efter periodens utgång för en registrerad skattskyldig.

I stället för en faktura sänds en specifikation för perioden i fråga till den registrerade bilskattskyldige. Av specifikationen framgår, lika som av dagens faktura, den skatt som debiterats genom varje bilskattebeslut för beskattningsperioden, det sammanlagda beloppet av de skatter som debiterats under perioden, förfallodag samt bankförbindelse. En registrerad skattskyldig har således efter eget önskemål möjlighet att, med hjälp av den samlingsfaktura som kommer med specifikationen för perioden i fråga, betala enskilda bilskattebeslut separat eller samtliga beslut för perioden samtidigt.

I fråga om registrerade skattskyldiga har beslut som gäller samma anmälningsperiod för närvarande samma förfallodag. För att

bevara rådande praxis föreslås att förfallodagen för påford skatt i fråga om registrerade skattskyldiga räknas från den dag då beskattningsperioden går ut.

I 2 mom. bestäms om förfallodagen för skatt, när bilskatt påförs som rättelse eller efterbeskattning eller på grund av ändring av ett fordon's konstruktion, användningssyfte eller äganderätt. Enligt bestämmelsen skall förfallodagen för oregistrerade skattskyldiga vara 30 dagar efter dagen för beskattningsbeslutet och för registrerade skattskyldiga 25 dagar efter det att den period under vilken beskattningsbeslutet fattades har gått ut.

2. Ikraftträdande

Lagen föreslås träda i kraft så snart som möjligt.

Ändringarna i 61 §, som gäller förfallodagen för skatt, avses träda i kraft samtidigt som och senast när det nya systemet för bilbeskattning tas i bruk. Ändringarna skall träda i kraft vid en tidpunkt som bestäms genom förordning.

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 § 2 mom., 7 §, 8 § 1 och 2 mom., 11 g § 3 mom., 23 § 1 mom. 2 punkten och 4 mom., 35 a § 1 mom., 43 § 2 mom. och 61 §,

av dem 6 § 2 mom., 7 §, 8 § 1 och 2 mom. och 11 g § 3 mom. sådana de lyder i lag 266/2003, 35 a § 1 mom. sådant det lyder i lag 1126/2005, 43 § 2 mom. och 61 § 1 mom. sådana de lyder i lag 413/1997, samt

fogas till 10 a §, sådan den lyder i nämnda lag 266/2003, ett nytt 4 mom., till 11 b §, sådan den lyder i sistnämnda lag, ett nytt 3 mom. och till lagen en ny 34 c § som följer:

6 §

När 1 mom. 1 punkten tillämpas minskas det belopp som skall dras av från skatten på en bil som beskattas som begagnad, enligt bilens ålder med en procent per månad av restvärdet som beräknats till slutet av den föregående månaden.

7 §

Skatten på en paketbil som beskattas som ny och på andra fordon som avses i 10 a § 2 mom. är 72 procent av beskattningsvärdet enligt 11 § med avdrag av 770 euro, om inte något annat följer av 5 kap.

8 §

Skatten på en paketbil som beskattas som begagnad och på andra fordon som avses i 10 a § 2 mom. är lika stor som skatten på motsvarande nya fordon minskad enligt det fordons ålder som skall beskattas med en procent per månad av det restvärde som beräknats till slutet av den föregående månaden.

På beskattningsvärdet uppbärs dock högst den andel skatt som ingick i de allmänna värdena i detaljhandeln på likadana fordon när de var nya och beskattades enligt de allmänna bilskattegrunderna. Skattens andel beräknas enligt förfarandet i 6 a § så att skatten enligt 6 a § 3 mom. för paketbilar med nedsatt skattesats, servicebilar och fordon i kategori M₁ med en egenmassa av 4 500—5 999 kilogram är 16 procent av fordonets beskattningsvärde och för andra paketbilar än såda-

na som har nedsatt skattesats 25 procent av fordonets beskattningsvärde.

10 a §

En bil som klassificerats som paketbil beskattas i enlighet med 1 mom., trots att 2 mom. kan tillämpas på den med tanke på fordonstypen, om sådan beskattning som avses i 1 mom. har påförts fordon som klassificerats som personbilar och som till karosseriet och sina övriga huvudsakliga egenskaper motsvarar paketbilen.

11 b §

Om beskattningsvärdet för ett begagnat fordon inte kan fastställas på det sätt som avses i 1 mom. på grund av bristfälliga marknadsuppgifter, kan värdet i detaljhandeln i andra hand fastställas på basis av det värde som fastställs utifrån det allmänna värdet i detaljhandeln på ett motsvarande nytt fordon, på så sätt att värdet minskas enligt fordonets ålder med en procent per månad av restvärdet som beräknats till slutet av den föregående månaden. Beroende på modell, kan även ett kalkylerat belopp för värdeminskningen som avviker från detta tillämpas, om det utifrån det statistiska materialet vad gäller marknadsuppgifter finns grund för att avvika från den förmodade värdeminskningen, och om det utifrån de uppgifter som finns till förfogande ändå inte på ett lämpligt sätt kan fastställas ett allmänt värde i detaljhandeln för ett fordon som motsvarar det fordon som skall be-

skattas. Vid tillämpningen av denna paragraf fastställs ett fordonets ålder i hela månader utifrån den tid under vilken fordonet har varit både registrerat och i användning.

11 g §

Vad som bestäms i 1 mom. gäller även anmälan om prisändringar. Utifrån dessa uppgifter fastställer tullmyndigheten ändringar i statistiken över beskattningsvärdena. Ändringarna träder i kraft den dag de publiceras.

23 §

För en paketbil som är avsedd enbart för varutransport är skatten 35 procent av beskattningsvärdet, om skillnaden mellan dess totalmassa och dess egenmassa är minst 525 kilogram och om fordonets lastutrymme uppfyller något av följande villkor:

2) längden av dess öppna lastutrymme, bestämd enligt 3 mom., är minst 1,75 meter eller ytan av dess öppna lastutrymme är minst 2,25 kvadratmeter eller

När volymen av en paketbils lastutrymme bestäms beaktas inte sådana konstruktioner och sådan utrustning för fästande eller förvaring av last eller för användning av arbetsredskap som har installerats efter tillverkningen av fordonet. Konstruktionerna och utrustningen skall vara så installerade att fordonet kan mätas och användas utan dem. På samma villkor kan ett fordonets utrustning eller tilläggskonstruktion eller ett i bilen installerat arbetsredskap lämnas oinräknat i fordonets egenmassa. Det som föreskrivs här gäller dock inte konstruktion eller utrustning vars installering påkallar ny besiktning av fordonet. Ett skydd som har installerats för skydd av konstruktionerna i ett öppet lastutrymme och som så tätt som möjligt följer väggarna och botten i lastutrymmet, eller någon annan täckning av ett öppet lastutrymme än ett tak som är tillverkat av styvt material eller en i ett öppet lastutrymme installerad, låsbar mindre verktygsback beaktas inte heller när fordonet mäts. En paketbil med ett täckt lastutrymme mäts med den utrustning fordonet hade när tillverkaren levererade det, innan skydd för lastutrymmet, värmeisolering eller

annan motsvarande isolering installerats i det. Skydd för lastutrymmet, värmeisolering eller annan motsvarande isolering som installerats av tillverkaren kan lämnas obeaktade vid mätningen, om en likadan bil kan beställas även utan denna utrustning. Även dörrgångjärn och andra motsvarande konstruktioner av obetydlig storlek som skär av det lastutrymme som skall mätas kan lämnas obeaktade, om de inte kan anses påverka lastutrymmets användbarhet.

34 c §

En fysisk person som är stadigvarande bosatt i Finland, och vars arbetsgivare har ett fast driftställe i en annan stat än Finland, kan utan att betala skatt temporärt använda ett fordon i trafik i Finland, om det är permanent registrerat i den andra staten och ägs eller innehas av arbetsgivaren. Likaså kan en yrkesutövare som är stadigvarande bosatt i Finland, och som har etablerat sig utomlands eller erbjuder sina tjänster där, utan att betala skatt temporärt använda sitt fordon i trafik i Finland, om det är permanent registrerat i etableringsstaten.

Användningen anses vara temporär i Finland om den person som avses i 1 mom. under en period av 12 månader, i dagar räknat, använder fordonet mindre i Finland än utomlands. Om fordonet används både i Finland och utomlands under samma dag, anses det att fordonet har använts utomlands.

Tullmyndigheten beviljar på ansökan tillstånd till skattefri användning av ett fordon för en period av 12 månader. I tillståndet fastställs villkoren för vilken typ av användning av ett fordon som anses vara tillfälligt skattefri på det sätt som bestäms i denna paragraf. Tullstyrelsen kan meddela närmare föreskrifter om utredningar som krävs till stöd för ansökan samt om ansökningsförfarandet. Tillståndet som berättigar till skattefri användning av ett fordon skall medföras när fordonet används i trafik. Om användningen av fordonet inte längre uppfyller villkoren för skattefrihet, skall detta anmälas till tullmyndigheten, vilken kan dra in tillståndet. Om anmälan inte har gjorts, tillämpas vad som bestäms i 57 § om efterbeskattning.

35 a §

Ett fordon som en person anskaffat för eget

bruk och för vilket han eller hon har avgett bilskattedecklaration kan med tillstånd av tullmyndigheten temporärt användas högst tre månader från det att tillstånd beviljats utan att skatt betalas. Tillstånd kan beviljas också på villkor att bilskattedecklaration avges inom fem dagar från det att tillstånd beviljats. Tillståndet upphör att gälla på den förfallodag som följer av beskattningsbeslutet för fordonet. Tillståndet upphör även att gälla om äganderätten till fordonet överläts eller om fordonets registreringsbesiktning inte inleds inom 10 dagar från det att tillstånd beviljats.

3 §

Om beskattningen återkallas så som föreskrivs i 1 mom. efter det att beskattningen verkställts, uppbärs hos den skattskyldige samma avgift som för förhandsavgörande.

61 §

Förfallodagen för skatt som påförts enligt 41 § är 15 dagar efter dagen för beslutet. Förfallodagen för skatt som påförts enligt 40 § är 25 dagar efter det att perioden avslutats.

När bilskatt påförs som rättelse eller efterbeskattning eller på grund av ändring av fordonets konstruktion, användningssyfte eller äganderätt, är förfallodagen för oregistrerade skattskyldiga 30 dagar efter dagen för beskattningsbeslutet och för registrerade skattskyldiga 25 dagar efter utgången av den period under vilken beskattningsbeslutet fattades.

Denna lag träder i kraft den 20 . Lagens 61 § träder dock i kraft vid en tidpunkt som bestäms genom förordning av statsrådet.

Lagen tillämpas på beskattning som verkställs den dag lagen träder i kraft eller därefter.

Helsingfors den 19 oktober 2006

Republikens President

TARJA HALONEN

Finansminister *Eero Heinäluoma*

Lag

om ändring av bilskattelagen

I enlighet med riksdagens beslut
ändras i bilskattelagen av den 29 december 1994 (1482/1994) 6 § 2 mom., 7 §, 8 § 1 och 2 mom., 11 g § 3 mom., 23 § 1 mom. 2 punkten och 4 mom., 35 a § 1 mom., 43 § 2 mom. och 61 §,
av dem 6 § 2 mom., 7 §, 8 § 1 och 2 mom. och 11 g § 3 mom. sådana de lyder i lag 266/2003, 35 a § 1 mom. sådant det lyder i lag 1126/2005, 43 § 2 mom. och 61 § 1 mom. sådana de lyder i lag 413/1997, samt
fogas till 10 a §, sådan den lyder i nämnda lag 266/2003, ett nytt 4 mom., till 11 b §, sådan den lyder i sistnämnda lag, ett nytt 3 mom. och till lagen en ny 34 c § som följer:

Gällande lydelse

6 §

När 1 mom. 1 punkten tillämpas minskas det belopp som skall dras av från skatten på en bil som beskattas som begagnad, enligt bilens ålder med 0,8 procent per månad av restvärdet som beräknats till slutet av den föregående månaden.

7 §

Skatten på en paketbil som beskattas som ny och på andra fordon som avses i 10 a § 2 mom. är 85 procent av beskattningsvärdet enligt 11 § med avdrag av 770 euro, om inte något annat följer av 5 kap.

8 §

Skatten på en paketbil som beskattas som begagnad och på andra fordon som avses i 10 a § 2 mom. är lika stor som skatten på motsvarande nya fordon minskad enligt det fordons ålder som skall beskattas med 0,8 procent per månad av det restvärde som beräknats till slutet av den föregående månaden.

På beskattningsvärdet uppbärs dock högst den andel skatt som ingick i de allmänna värdena i detaljhandeln på likadana fordon när de var nya och beskattades enligt de allmänna bilskattegrunderna. Skattens andel beräknas enligt förfarandet i 6 a § så att

Föreslagen lydelse

6 §

När 1 mom. 1 punkten tillämpas minskas det belopp som skall dras av från skatten på en bil som beskattas som begagnad, enligt bilens ålder med *en procent* per månad av restvärdet som beräknats till slutet av den föregående månaden.

7 §

Skatten på en paketbil som beskattas som ny och på andra fordon som avses i 10 a § 2 mom. är 72 procent av beskattningsvärdet enligt 11 § med avdrag av 770 euro, om inte något annat följer av 5 kap.

8 §

Skatten på en paketbil som beskattas som begagnad och på andra fordon som avses i 10 a § 2 mom. är lika stor som skatten på motsvarande nya fordon minskad enligt det fordons ålder som skall beskattas med *en procent* per månad av det restvärde som beräknats till slutet av den föregående månaden.

På beskattningsvärdet uppbärs dock högst den andel skatt som ingick i de allmänna värdena i detaljhandeln på likadana fordon när de var nya och beskattades enligt de allmänna bilskattegrunderna. Skattens andel beräknas enligt förfarandet i 6 a § så att

skatten enligt 6 a § 3 mom. för paketbilar med nedsatt skattesats, servicebilar och fordon i kategori M₁ med en egenmassa av 4 500—5 999 kilogram är 16 procent av fordonets beskattningsvärde och för andra paketbilar än sådana som har nedsatt skattesats 30 procent av fordonets beskattningsvärde.

10 a §

11 b §

skatten enligt 6 a § 3 mom. för paketbilar med nedsatt skattesats, servicebilar och fordon i kategori M₁ med en egenmassa av 4 500—5 999 kilogram är 16 procent av fordonets beskattningsvärde och för andra paketbilar än sådana som har nedsatt skattesats 25 procent av fordonets beskattningsvärde.

10 a §

En bil som klassificerats som paketbil beskattas i enlighet med 1 mom., trots att 2 mom. kan tillämpas på den med tanke på fordonstypen, om sådan beskattning som avses i 1 mom. har påförts fordon som klassificerats som personbilar och som till karosseriet och sina övriga huvudsakliga egenskaper motsvarar paketbilen.

11 b §

Om beskattningsvärdet för ett begagnat fordon inte kan fastställas på det sätt som avses i 1 mom. på grund av bristfälliga marknadsuppgifter, kan värdet i detaljhandeln i andra hand fastställas på basis av det värde som fastställs utifrån det allmänna värdet i detaljhandeln på ett motsvarande nytt fordon, på så sätt att värdet minskas enligt fordonets ålder med en procent per månad av restvärdet som beräknats till slutet av den föregående månaden. Beroende på modell, kan även ett kalkylerat belopp för värdeminskningen som avviker från detta tillämpas, om det utifrån det statistiska materialet vad gäller marknadsuppgifter finns grund för att avvika från den förmodade värdeminskningen, och om det utifrån de uppgifter som finns till förfogande ändå inte på ett lämpligt sätt kan fastställas ett allmänt värde i detaljhandeln för ett fordon som motsvarar det fordon som skall beskattas. Vid tillämpningen av denna paragraf fastställs ett fordons ålder i hela månader utifrån den tid under vilken fordonet har varit både registrerat och i användning.

11 g §

Den skattskyldige skall i skattedeklarationen för varje nytt fordon uppge priset i Finland på det fordon som skall beskattas. På grundvalen av dessa uppgifter fastställer tullmyndigheten ändringar i statistiken över beskattningsvärdena. Ändringarna träder i kraft fem dagar efter det att de har publicerats.

23 §

För en paketbil som är avsedd enbart för varutransport är skatten 35 procent av beskattningsvärdet, om skillnaden mellan dess totalmassa och dess egenmassa är minst 525 kilogram och om fordonets lastutrymme uppfyller något av följande villkor:

2) längden av dess öppna lastutrymme, bestämd enligt 3 mom., är minst 1,85 meter eller

När volymen av en paketbils lastutrymme bestäms beaktas inte sådana konstruktioner och sådan utrustning för fästande eller förvaring av last eller för användning av arbetsredskap som har installerats efter tillverkningen av fordonet. Konstruktionerna och utrustningen skall vara så installerade att fordonet kan mätas och användas utan dem. På samma villkor kan ett fordons utrustning eller tilläggskonstruktion eller ett i bilen installerat arbetsredskap lämnas oinräknat i fordonets egenmassa. Det som stadgas här gäller dock inte konstruktion eller utrustning vars installering påkallar ny besiktning av fordonet. Ett skydd som har installerats för skydd av konstruktionerna i ett öppet lastutrymme och som så tätt som möjligt följer väggarna och botten i lastutrymmet, eller någon annan täckning av ett öppet lastutrymme än ett tak som är tillverkat av styvt material eller en i ett öppet lastutrymme installerad, låsbar mindre verktygsback beaktas inte heller när fordonet mäts.

11 g §

Vad som bestäms i 1 mom. gäller även anmälan om prisändringar. Utifrån dessa uppgifter fastställer tullmyndigheten ändringar i statistiken över beskattningsvärdena. Ändringarna träder i kraft den dag de publiceras.

23 §

För en paketbil som är avsedd enbart för varutransport är skatten 35 procent av beskattningsvärdet, om skillnaden mellan dess totalmassa och dess egenmassa är minst 525 kilogram och om fordonets lastutrymme uppfyller något av följande villkor:

2) längden av dess öppna lastutrymme, bestämd enligt 3 mom., är minst 1,75 meter eller ytan av dess öppna lastutrymme är minst 2,25 kvadratmeter eller

När volymen av en paketbils lastutrymme bestäms beaktas inte sådana konstruktioner och sådan utrustning för fästande eller förvaring av last eller för användning av arbetsredskap som har installerats efter tillverkningen av fordonet. Konstruktionerna och utrustningen skall vara så installerade att fordonet kan mätas och användas utan dem. På samma villkor kan ett fordons utrustning eller tilläggskonstruktion eller ett i bilen installerat arbetsredskap lämnas oinräknat i fordonets egenmassa. Det som föreskrivs här gäller dock inte konstruktion eller utrustning vars installering påkallar ny besiktning av fordonet. Ett skydd som har installerats för skydd av konstruktionerna i ett öppet lastutrymme och som så tätt som möjligt följer väggarna och botten i lastutrymmet, eller någon annan täckning av ett öppet lastutrymme än ett tak som är tillverkat av styvt material eller en i ett öppet lastutrymme installerad, låsbar mindre verktygsback beaktas inte heller när fordonet mäts. *En paketbil med ett täckt lastutrymme mäts med den utrustning fordonet hade när tillverkaren levererade det, innan skydd för lastutrymmet, värmeisolering eller annan motsvarande isolering installerats i det. Skydd för lastutrymmet, värme-*

isolering eller annan motsvarande isolering som installerats av tillverkaren kan lämnas obeaktade vid mätningen, om en likadan bil kan beställas även utan denna utrustning. Även dörrgångjärn och andra motsvarande konstruktioner av obetydlig storlek som skär av det lastutrymme som skall mätas kan lämnas obeaktade, om de inte kan anses påverka lastutrymmets användbarhet.

34 c §

En fysisk person som är stadigvarande bosatt i Finland, och vars arbetsgivare har ett fast driftställe i en annan stat än Finland, kan utan att betala skatt temporärt använda ett fordon i trafik i Finland, om det är permanent registrerat i den andra staten och ägs eller innehas av arbetsgivaren. Likaså kan en yrkesutövare som är stadigvarande bosatt i Finland, och som har etablerat sig utomlands eller erbjuder sina tjänster där, utan att betala skatt temporärt använda sitt fordon i trafik i Finland, om det är permanent registrerat i etableringsstaten.

Användningen anses vara temporär i Finland om den person som avses i 1 mom. under en period av 12 månader, i dagar räknat, använder fordonet mindre i Finland än utomlands. Om fordonet används både i Finland och utomlands under samma dag, anses det att fordonet har använts utomlands.

Tullmyndigheten beviljar på ansökan tillstånd till skattefri användning av ett fordon för en period av 12 månader. I tillståndet fastställs villkoren för vilken typ av användning av ett fordon som anses vara tillfälligt skattefri på det sätt som bestäms i denna paragraf. Tullstyrelsen kan meddela närmare föreskrifter om utredningar som krävs till stöd för ansökan samt om ansökningsförfarandet. Tillståndet som berättigar till skattefri användning av ett fordon skall medföras när fordonet används i trafik. Om användningen av fordonet inte längre uppfyller villkoren för skattefrihet, skall detta anmälas till tullmyndigheten, vilken kan dra in tillståndet. Om anmälan inte har gjorts, tillämpas vad som bestäms i 57 § om efterbeskattning.

35 a §

Ett fordon som en person anskaffat för eget bruk och för vilket han eller hon har avgett bilskattedeklaration kan med tillstånd av tullmyndigheten temporärt användas högst tre månader från det att tillstånd beviljats utan att skatt betalas. Tillstånd kan beviljas också på villkor att bilskattedeklaration avges inom fem dagar från det att tillstånd beviljats. Tillståndet upphör att gälla 10 dagar från skattebeslutet. Tillståndet upphör även att gälla om äganderätten till fordonet överläts eller om fordonets registreringsbesiktning inte inleds inom 10 dagar från det att tillstånd beviljats.

43 §

Om beskattningen återkallas så som 1 mom. stadgar, uppbärs hos den skattskyldige samma avgift som för förhandsavgörande.

61 §

Förfallodagen för skatt som påförts enligt 40 eller 41 § är 10 dagar efter räkningens datum.

När bilskatt påförs som rättelse eller efterbeskattning eller på grund av ändring av fordonets konstruktion, användningssyfte eller äganderätt, är förfallodagen 30 dagar efter dagen för beskattningsbeslutet.

35 a §

Ett fordon som en person anskaffat för eget bruk och för vilket han eller hon har avgett bilskattedeklaration kan med tillstånd av tullmyndigheten temporärt användas högst tre månader från det att tillstånd beviljats utan att skatt betalas. Tillstånd kan beviljas också på villkor att bilskattedeklaration avges inom fem dagar från det att tillstånd beviljats. Tillståndet upphör att gälla *på den förfallodag som följer av beskattningsbeslutet för fordonet*. Tillståndet upphör även att gälla om äganderätten till fordonet överläts eller om fordonets registreringsbesiktning inte inleds inom 10 dagar från det att tillstånd beviljats.

43 §

Om beskattningen återkallas så som föreskrivs i 1 mom. *efter det att beskattningen verkställts*, uppbärs hos den skattskyldige samma avgift som för förhandsavgörande.

61 §

Förfallodagen för skatt som påförts enligt 41 § är *15 dagar efter dagen för beslutet*. Förfallodagen för skatt som påförts enligt 40 § är *25 dagar efter det att perioden avslutats*.

När bilskatt påförs som rättelse eller efterbeskattning eller på grund av ändring av fordonets konstruktion, användningssyfte eller äganderätt, är förfallodagen *för oregistrerade skattskyldiga 30 dagar efter dagen för beskattningsbeslutet och för registrerade skattskyldiga 25 dagar efter utgången av den period under vilken beskattningsbeslutet fattades*.

Denna lag träder i kraft den 20 . Lagens 61 § träder dock i kraft vid en tidpunkt som bestäms genom förordning av statsrådet.

*Lagen tillämpas på beskattning som verkställs den dag lagen träder i kraft eller där-
efter.*