

**Regeringens proposition till riksdagen med förslag till  
ändring av 11 och 69 § i fordonsskattelagen**

**PROPOSITIONENS HUVUDSAKLIGA INNEHÅLL**

I propositionen föreslås att fordonsskattelagen ändras. Det föreslås att lagen kompletteras med en definition av bil avsedd för två ändamål. I fordonsskattningen preciserar definitionen av bilar avsedda för två ändamål bestämmelserna om drivkraftsskattens be-

lopp för bilar som används på samma sätt som personbilar.

Lagen avses träda i kraft så snart som möjligt efter det att den har antagits och blivit stadfäst.

**MOTIVERING**

**1. Nuläge och föreslagna ändringar**

**1.1. Lagstiftning**

I fordonsskattningen varierar skattens belopp på basis av fordonets klass och i vissa fall utgående från totalmassan och andra tekniska egenskaper hos fordonen. Enligt 2 § i fordonsskattelagen (1281/2003) tillämpas i fordonsskattningen vid klassificeringen av fordon och andra fordonstekniska frågor som behövs de bestämmelser om fordon som finns i vägtrafiklagstiftningen. I fordonsskattelagen hänvisas till fordonslagen (1090/2002) och de förordningar som utfärdats med stöd av den samt till vissa andra vägtrafikbestämmelser. Tillämpningen av dessa är aktuell endast om fordonsskattelagen saknar egna bestämmelser om de frågor som framkommer.

Fordonsskattningen grundar sig tekniskt sett på det datasystem för fordonstrafik som Fordonsregistercentralen upprätthåller. I praktiken utnyttjar fordonsskattningens och registerfunktionens adb-tillämpningar samma register om fordonen, deras teknik och ägande. Därför är det naturligt att lagstiftningen om skattegrunderna för fordonsskattningen i så stor utsträckning som möjligt i sak skall motsvara de tekniska grunder

för fordonssklassificering som fastställts i fordonslagstiftningen eller tekniska grunder i andra register.

Bestämmelserna om definition eller klassificering av fordon i vägtrafiklagstiftningen har utarbetats närmast för godkännandet och registreringen av fordon. Med beaktande av den internationella karaktären hos biltillverkningen och bilhandeln är ett centralt mål för fordonssbestämmelserna också att säkerställa den inre marknadens och även i vidare utsträckning den internationella fordonsmarknadens funktion genom att bestämmelserna förenhetligas. Därför har det redan länge funnits internationella fordonssbestämmelser i stor utsträckning. Det är naturligt att man vid utarbetandet av internationella fordonssbestämmelser inte har kunnat beakta de nationella behov av författningar som eventuellt föranleds av olika skattesystem i olika länder. Som med tanke på denna proposition särskilt viktig gemenskapslagstiftning gällande definitioner av fordon kan nämnas kommissionens direktiv 2001/116/EEG om anpassning till den tekniska utvecklingen av rådets direktiv 70/156/EEG om tillnärmning av medlemsstaternas lagstiftning om typgodkännande av motorfordon och släpvagnar till dessa fordon.

Den nationella fordonslagstiftningen har även i Finland redan länge baserat sig på in-

ternationella bestämmelser. Denna inverkan har ytterligare förstärkts i samband med den totalrevidering av fordonslagstiftningen som trädde i kraft vid ingången av 2003. I regeringens proposition till riksdagen med förslag till fordonslag och lagar som har samband med den (RP 141/2002 rd) konstateras att de typgodkännandedirektiv som tidigare genomförts delvis bristfälligt också genomförs på behörigt sätt genom propositionen. Detta har i praktiken också inneburit att man ur de nationella bestämmelserna samtidigt försökt gallra bort vissa sådana bestämmelser som med tanke på de fordonstekniska målen anses vara sekundära, t.ex. bestämmelser som enbart är till för beskattningen. I den nämnda regeringspropositionen konstateras att sådana bestämmelser bör överföras till skattelagstiftningen. Avsikten är därmed att ändra lagstiftningspraxis så, att rena skatteklassificeringar skall föreskrivas i skattelagstiftningen och inte längre i vägtrafikbestämmelserna, om inte bestämmelsen också behövs för vägtrafikändamål. I praktiken kan detta leda till att det i skattelagstiftningen allt oftare uppstår ett behov att föreskriva om tilläggsdefinitioner som är nödvändiga med tanke på skattegrunderna. Som ett exempel på ett sådant förhållande mellan vägtrafikbestämmelserna och skattebestämmelserna som redan länge gällt kan nämnas specialbestämmelserna om paketbilar i bilskattelagen. Användningen av kompletterande bestämmelser i beskattningen är möjlig med tanke på gemenskapens bestämmelser om vägtrafik, eftersom detta inte inverkar på under vilka förutsättningar fordon godkänns för trafik utan endast på hur fordonen beskattas.

Begreppet bil avsedd för två ändamål, vilket härrör från vägtrafikbestämmelserna, används också i skattelagstiftningen. En hänvisning till denna fordonsgрупп finns i 11 § i fordonsskattelagen, vilken gäller drivkraftsskattens belopp för olika fordon. Innan detta hade definitionen av bilar avsedda för två ändamål motsvarande betydelse i 5 § i lagen om skatt på motorfordon, vilken gällde beloppet på den egentliga fordonsskatten. I dessa lagrum jämföras bilar avsedda för två ändamål med personbilar när det gäller skattebehandlingen. Denna reglering togs i bruk i fordonsskattningen snart efter att förord-

ningen om fordons konstruktion och utrustning ändrades genom den förordning som trädde i kraft den 30 september 1998 (703/1998) så, att en paketbil utrustad med extra säten under vissa förhållanden kunde klassificeras som en bil avsedd för två ändamål. Ändringen av förordningen innebar att möjligheterna för persontransport ökade i paketbilar. Ändringen av skattelagen gav för sin del de fordon i vilka denna nya möjlighet hade utnyttjats i samma ställning som bilar klassificerade som personbilar i övrigt har. Följden var att fordon nästan inte alls registrerades som bilar avsedda för två ändamål, eftersom man inte längre fick någon skattemässig fördel. I slutet av 2003 fanns endast 36 dieseldrivna bilar avsedda för två ändamål registrerade.

I fordonslagstiftningen om bilar avsedda för två ändamål eller numera motsvarande fordon avsedda för flera ändamål har efter ändringarna av skattelagarna 1999 skett flera ändringar som inverkar på fordonsskattningen.

Fram till år 2003 föreskrevs om definitionen av personbilar i förordningen om fordons konstruktion och utrustning (1256/1992). Enligt 3 § 2 punkten i förordningen avsågs med personbil (kategori M<sub>1</sub>) en för persontransport avsedd bil med plats för högst åtta personer utöver föraren. Enligt 3 § 4 punkten i förordningen avsågs med paketbil (kategori N<sub>1</sub>) en för godstransport avsedd bil med en totalmassa på högst 3,5 ton.

I 21 b § i förordningen definierades bilar avsedda för två ändamål som en undergrupp till paketbilar. En bil avsedd för två ändamål var ett fordon i kategori N<sub>1</sub> med sittplatser för högst sex personer utöver föraren. Av den högsta tillåtna totalmassan på en bil avsedd för två ändamål skulle massan av bilens last vara större än den sammanlagda massan av passagerarsäten (exklusive föraren) med en massa motsvarande 68 kg. Enligt 63 § i förordningen kunde de säten som installeras i lastutrymmet på en bil avsedd för två ändamål i fråga om montering, bilbältesutrustning och fästpunkter för bilbälten samt huvudstöd motsvara sätena i personbilar, dvs. fordon i kategori M<sub>1</sub>.

Författningarna om fordon reviderades vittgående år 2003. Under året i fråga trädde

en ny fordonslag i kraft, liksom en ny förordning av kommunikationsministeriet om bilar och släpvagnars konstruktion och utrustning (1248/2002), nedan förordningen om konstruktion och utrustning. Bestämmelserna i lagen och förordningen motsvarar i huvudsak till sitt innehåll de tidigare gällande bestämmelserna. Liksom även tidigare avses enligt 10 § 1 punkten i fordonslagen med personbil (kategori  $M_1$ ) ett för persontransport tillverkat fordon med plats för högst åtta personer utöver föraren. På motsvarande sätt är enligt 10 § 3 punkten i lagen en paketbil (kategori  $N_1$ ) ett för godstransport tillverkat fordon med en totalmassa av högst 3,5 ton. Termen bil avsedd för två ändamål, vilken användes tidigare, ersattes med termen fordon avsett för flera ändamål. I fråga om paketbilar har ändringen ingen inverkan, eftersom tillämpningsområdet för den gamla och den nya termen sammanfaller. Termen fordon avsett för flera ändamål motsvarar emellertid bättre typgodkännandedirektivets definition, som till dessa delar fortfarande har samma innehåll som år 1998 då det i den ovan nämnda förordningen föreskrevs om bilar avsedda för två ändamål.

Enligt 9 § 1 punkten i den nya förordningen om konstruktion och utrustning avses med fordon avsett för flera ändamål fordon i kategori  $M_1$  för vilka gäller att lastens andel av den högsta tillåtna totalmassan är högst lika stor som antalet passagerarsittplatser multiplicerat med 68 kg eller att antalet sittplatser utöver förarplatsen är fler än sex. Enligt paragrafen hör fordonet dock till kategori N om lastens andel är större än personlastens och antalet sittplatser utöver förarplatsen är högst sex.

Klassificeringen av ett fordon som personbil eller paketbil baserar sig på definitionerna i typgodkännandedirektivet och fordonstillverkarens klassificering. En personbil som skall registreras som paketbil eller ändras till paketbil skall i princip ha en parallell klassificering som paketbil vilken skall ha gjorts av en tillverkare enligt 3 § i fordonslagen. Enligt den praxis som grundar sig på fordonförvaltningscentralens anvisningar av den 16 april 2004 (AKE nr 1892/208/2003) förutsätts dock inte för närvarande någon parallell paketbilsklassificering hos bilar med

karosserityp AC (farmarbil) och AF (fordon avsedda för flera ändamål). Enligt anvisningarna förutsätts inte parallell klassificering heller hos bilar med andra karosserityper än de som nämnts ovan om bilen uppfyller kravet i bilskattelagen (1482/1994) om att lastutrymmet uppgår till minst 3 m<sup>3</sup> eller att bilens karosserityp motsvarar de ovan nämnda karosserityperna, t.ex. familjebil eller terrängpersonbil. Enligt anvisningarna kan endast bilar med med karosseri av typ sedan, vissa coupé och cabriolet för närvarande inte klassificeras som paketbilar.

Den ändring av förordningen om fordonsklassificering som redogjorts för ovan samt fordonförvaltningscentralens anvisningar om tillämpningen av förordningen innebär således att det i fråga om en del av de fordon som traditionellt klassificerats som personbilar är möjligt att välja om fordonet skall registreras som paketbil (kategori  $N_1$ ) eller som personbil (kategori  $M_1$ ). Vägtrafikbestämmelserna föranleder i denna mening endast den begränsning som redogjorts ovan, vilken gäller den bärförmåga som skall reserveras för godstransport med beaktande av antalet sittplatser i fordonet. Denna bestämmelse begränsar endast hur många sittplatser som kan installeras i fordonet för att fordonet fortfarande skall ha så mycket bärförmåga att det kan klassificeras som paketbil ( $N_1$ ).

I fordonsbeskattningen är skillnaden mellan en personbil ( $M_1$ ) och en paketbil ( $N_1$ ) vad beskattningen beträffar anmärkningsvärt stor. Enligt den fordonsskattelag som trädde i kraft vid ingången av 2004 är grundskatten den samma för dessa fordonsgupper, men det finns en skillnad i drivkraftsskatten när det gäller fordonsskatt för dieseldrivna fordon. Drivkraftsskatten för personbilar är 6,7 cent per dag för varje helt eller påbörjat hundratal kilogram totalmassa, medan skatten för paketbilar på motsvarande sätt räknat är endast 0,9 cent per dag. Drivkraftsskatten för t.ex. ett fordon med en totalmassa på 1 800 kilogram är 440 euro per år registrerat som personbil, medan skatten för samma fordon registrerat som paketbil endast är 59 euro per år.

När det i förordningen om fordonskonstruktion och utrustning hade tagits in en definition av bil avsedd för två ändamål på det

sätt som redogjorts ovan, reviderades också skattelagstiftningen så att bilar avsedda för två ändamål i beskattningshänseende jämfördes med personbilar i beskattningen av motorfordon. Enligt motiveringen till regeringens proposition med förslag till ändring av lagen om skatt på motorfordon (265/1998 rd) var syftet uttryckligen att revidera den skattemässiga behandlingen av paketbilar utrustade med utökade persontransportmöjligheter så, att den motsvarade behandlingen av personbilar. I skattelagstiftningen definierades termen bil avsedd för två ändamål inte särskilt, utan utgångspunkten var att detta avser ett likartat fordon som i 21 b § i förordningen om fordons konstruktion och utrustning, dvs. en paketbil utrustad med extra säten eller med fästankordningar för dessa. Syftet med lagstiftningen framgår klart och entydigt av den nämnda regeringspropositionen.

Från och med ingången av 2003 har det i fordonslagstiftningen inte längre funnits någon definition av bil avsedd för två ändamål. Däremot används termen fortfarande i skattelagstiftningen. Samma fordon i kategori N1 som tidigare klassificerades som bilar avsedda för två ändamål kallas numera i fordonslagstiftningen fordon avsedda för flera ändamål.

I skattelagen används alltså i detta fall ett begrepp som till sin början definierats annanstans i lagstiftningen. De definierande författningarna har visserligen upphävts senare, men begreppets innebörd i sak har helt och hållet kvarstått i skattelagstiftningen. Vägtrafikbestämmelserna skall nämligen tillämpas sekundärt om inte något annat bestäms i skattelagen. Således skall det anses att det i skattelagen använda begreppet bil avsett för två ändamål fortfarande har samma innebörd som innan förordningen upphävdes. En annan möjlighet som leder till samma slutresultat är den allmänt följda tolkningsregel som säger att en sådan term i ett visst lagrum som definierats i andra författningar anses överensstämma med de ändrade författningarna så att den motsvarar det ursprungliga syftet, även om den i lagrummet använda termen inte har reviderats så att den stämmer överens med de ändringar som skett annanstans i lagstiftningen. Också enligt detta alternativ skall det anses att med bil avsedd för två än-

damål avses också de bilar i kategori N som enligt de nuvarande bestämmelserna har fordon avsedda för flera ändamål som undergrupp. De paketbilar som hör till denna grupp hade också enligt den tidigare förordningen ansetts vara bilar avsedda för två ändamål i den klassificering som tillämpas i vägtrafiken.

Ytterligare en möjlighet kunde i teorin ännu vara att då bilar avsedda för två ändamål inte längre definieras i förordning skulle även begreppet bil avsedd för två ändamål i skattelagen samtidigt ha förlorat sin innebörd. Mot denna möjlighet talar emellertid det faktum att den definition av bil avsedd för två ändamål som fortfarande finns i lagen inte föranleder någon oklarhet helt oberoende av förordningen. En ändring av en bestämmelse på förordningsnivå bör dessutom inte inverka på en bestämmelse på högre nivå.

Slutsatsen av det ovan anförda är att även om förordningen om fordons konstruktion och utrustning upphävdes vid ingången av 2003 har termen bil avsedd för två ändamål i skattelagen även efter det samma innebörd som tidigare eller alternativt samma innebörd som det nya begreppet fordon avsett för flera ändamål i vägtrafikbestämmelserna, vilket har ersatt begreppet bil avsedd för två ändamål. För det andra ändras inte heller saken av att det i den tidigare lagen om skatt på motorfordon och i den nya fordonskattelagen hänvisas till tillämpningen av vägtrafikbestämmelser i frågor som rör klassificeringen av fordon.

På situationen inverkar inte heller det faktum att fordon efter ingången av 2003 inte längre har kunnat registreras som bilar avsedda för två ändamål. En paketbil anses oavsett anteckningen i fordonsregistret vara en bil avsedd för två ändamål till beskattningssklassificeringen direkt på basis av uppgifterna i fordonets registerutdrag, utan att det i registret måste finnas en anteckning om att fordonet i beskattningen klassificeras som en bil avsedd för två ändamål.

Också i 11 § i den nya fordonskattelagen jämföras en bil avsedd för två ändamål med en personbil i drivkraftsbeskattningen. Syftet med lagen var enligt motiveringen i regeringens proposition att när det gäller fordonsklassificeringen fortsätta praxis enligt den lag

om skatt på motorfordon som gällde före ingången av 2004. Tolkningen ovan av definitionen av en bil avsedd för två ändamål gäller således också den gällande fordonsskattelagen.

Fordonsbeskattningen för år 2004 har emellertid verkställts utan beaktande av att paketbilar utrustade med extra säten oberoende av förordningsändringarna borde ha beskattats i enlighet med grunderna för personbilar. Situationen har onekligen varit svårtolkad i någon mån. Frågan har också försvårats av att det å ena sidan handlar om tillämpningen av skattelagen, å andra sidan av tillämpningen av vägtrafikbestämmelserna. Tillämpningen av en klassificering enligt skattelagstiftningen hade emellertid inte förutsatt att andra uppgifter än de uppgifter om sittplatser som redan finns i fordonsregistret hade utnyttjats. Det är därmed inte fråga om att det hade varit nödvändigt att det in registret hade funnits uppgifter om en klassificering av fordonet som en bil avsedd för två ändamål. Tillämpningspraxis har dock enbart grundat sig på en klassificering enligt vägtrafikbestämmelserna.

## 1.2. Bedömning av nuläget

På grundval av det ovan anförda skall det i sak anses vara så att syftet med fordonsskattelagen och den föregående lagen om skatt på motorfordon är att en bil i kategori N1 utrustad med extra säten enligt tidigare praxis i beskattningen skulle ha klassificerats som en bil avsedd för två ändamål och alltså skulle beskattas i enlighet med de grunder som tillämpas på personbilar. När det gäller den i slutet av år 2003 upphävda lagen om skatt på motorfordon framkommer detta syfte bl.a. i regeringens proposition med förslag till ändring av lagen om skatt på motorfordon (RP 263/1998 rd), vilken gavs 1998 och genom vilken lagens 5 § ändrades till sin senast gällande form. I motiveringen till propositionen konstaterades att det är följdriktigt att uppbära egentlig fordonsskatt enligt fordonets faktiska användningssyfte. När fordonsskattelagen stiftades kunde denna utgångspunkt anses vara så klar att frågan inte längre omnämndes i motiveringen till lagförslaget.

De nuvarande fordonsbestämmelserna och

anvisningarna om deras tillämpning innebär i praktiken att en stor del av de bilar som normalt marknadsförs som personbilar också kan klassificeras som paketbilar, om man så önskar. I vilken utsträckning det i olika bilmodeller kan finnas sittplatser när bilen är paketbil beror på fordonets största totalmassa och den egna massan. Det kan beräknas att av de närmare 2 300 personbilsmodeller som säljs som nya på marknaden har något över 60 procent ett karosseri som gör att de på grundval av de ovan redogjorda anvisningarna av fordonsförvaltningscentralen också kan registreras som fordon i kategori N1, om fordonet endast har förarsäte och säten bredvid detta. I dessa fall hindrar inte heller bestämmelsen om bärförmåga i fråga om last en klassificering som paketbil. Om endast ett säte används utöver de säten som avses ovan uppfyller uppskattningsvis var tredje personbilsmodell kraven enligt bestämmelsen om bärförmåga för last. Om fordonet utrustas med två extra säten kan nästan 600 personbilsmodeller, dvs. nästan en fjärdedel av hela urvalet, både när det gäller bestämmelsen om bärförmåga i fråga om last och karosserimodell registreras som paketbil. Ännu med tre extra säten baktill kan möjligen över 100 bilmodeller klassificeras som paketbil likväl som personbil. En del av de personbilar som kan klassificeras som paketbilar kan emellertid vara utrustade med fler säten baktill än bestämmelsen om bärförmåga för last tillåter, så man skulle emellertid kanske vara tvungen att minska antalet sittplatser. Enligt vissa uppgifter erbjuds på marknaden också sådana modeller som normalt säljs som personbilar och som med de säten som är avsedda för personbilsbruk går lika bra som paketbilar. Det torde finnas några tiotals sådana bilmodeller.

Möjligheten att ändra klassificeringen gäller också fordon som redan är i bruk. Också på ändringarna av deras klassificering tillämpas den nu gällande fordonslagstiftningen. Enligt vissa uppgifter har t.ex. begagnade dieseldrivna terrängpersonbilar ändrats till paketbilar för att drivkraftsskatten skall minimeras.

Om man är redo att för fordonet betala också bilskatt till fullt belopp kan extra säten i de flesta paketbilar installeras så, att fordo-

nets klassificering inte behöver ändras till personbil. Frågan gäller således inte persontransport endast i fordon som ändrats från personbil till paketbil, utan också i fordon som från början klassificerats som paketbilar.

I fordonsbeskattningen skiljer sig beskattningen åt när det gäller fordon som är avsedda för persontransport och fordon som är avsedda för godstransport. Eftersom också en bil som klassificerats som varubil enligt det som redogjorts för ovan de facto kan användas helt som en personbil, öppnar detta en möjlighet för strävan efter omotiverade skattefördelar.

I fordonsbeskattningen kan det inte anses vara ändamålsenligt att ett fordon som med tanke på persontransportmöjligheterna motsvarar en personbil i många fall likväl kan klassificeras så, att på fordonet tillämpas en lägre skatt som är avsedd för paketbilar.

## 2. Föreslagna ändringar

Eftersom de gällande vägtrafikbestämmelserna inte gör en tillräckligt klar skillnad mellan fordon för persontransport och fordon för godstransport föreslås att i fordonsskattelagen tas in den tilläggsdefinition av bil avsedd för två ändamål som behövs. Förslaget är till sin karaktär närmast sådant att det kompletterar det i lagen redan befintliga begreppet bil avsedd för två ändamål samt förtydligar lagens syfte. Det begrepp bil avsedd för två ändamål som redan finns i 11 § 1 mom. 1 punkten i fordonsskattelagen används inte numera i de fordonstekniska författningarna, så detta begrepp kan fortfarande utnyttjas så som en utgångspunkt för den definition som skiljer fordonstyper åt i skattebestämmelserna.

Det föreslås att bil avsedd för två ändamål i fordonsskattelagen definieras så, att med detta avses ett fordon i kategori N<sub>1</sub> som är utrustat med andra säten utöver förarsätet och sätena bredvid detta eller med fästanordningar för säten, med undantag av säten enligt 24 § i bilskattelagen. Som bilar avsedda för två ändamål skall inte heller anses sådana paketbilar som har utrustats och godkänts med säten enligt de vägtrafikbestämmelser som gällde före den 30 september 1998.

Till kategori N1 räknas också fordon som

hör till en undergrupp till denna kategori i enlighet med kommunikationsministeriets förordning om bilars och släpvagnars konstruktion och utrustning. Således gäller propositionen också bl.a. fordon i kategori N<sub>1</sub>G, dvs. paketbilar som gjorts om från terrängpersonbilar.

Enligt 24 § i bilskattelagen skall de extra sätena vara placerade med ryggen mot färdriktningen omedelbart bakom förarsätet och sätena bredvid detta. Möjligheten att använda tillfälliga säten beror dessutom på hur stort bilens lastutrymme är. Enligt 24 § 2 mom. i bilskattelagen inverkar även fästanordningar för rullstol på frågan. De säten som avses i bilskattelagen kan anses vara avsedda endast för tillfälligt bruk så att fordonet inte på basis av dem kan anses bli ett egentligt persontransportfordon. Andra säten för tillfälligt bruk än de som nämnts och som överensstämmer med fordonslagen skall enligt nuvarande bestämmelser också i paketbilar tekniskt sett motsvara sätena i en personbil, varvid fordonets karaktär samtidigt kan anses ändra så att fordonet blir ett persontransportfordon. På detta inverkar inte antalet extra säten som är avsedda för permanent bruk i fordonet.

Den föreslagna definitionen motsvarar också den bestämmelse om bilar avsedda för två ändamål som stämmer överens med förordningen om fordons konstruktion och utrustning och som också tillämpats i vägtrafiksyften fram till utgången av 2002.

Indelningen enligt tilläggsdefinitionen i bilar avsedda för två ändamål och övriga paketbilar kan göras på basis av de uppgifter som redan finns i fordonsregistret. De registeruppgifter som redan finns kan användas utan att det är nödvändigt att komplettera dessa uppgifter med några nya uppgifter som saknas i registret och utan en omklassificering av bilarna. Därför kan begreppet bil avsedd för två ändamål lätt tillämpas i fordonsbeskattningen, även om det inte längre används i fordonsklassificeringen enligt vägtrafikbestämmelserna. I avsnittet tilläggsuppgifter i registerutdraget kan man skriva ut ett omnämmande om att fordonet i beskattningen skall anses vara en bil avsedd för två ändamål. Detta är nödvändigt för att man skall undvika misstag i fordonsbeskattningen.

Ett annat alternativ för att lösa frågan är att reglera skattegrunderna för drivkraftsskatten så att de är lika stora som skattegrunderna för paketbilar. Om man gick tillväga så skulle klassificeringen av fordon i endera gruppen förlora sin betydelse åtminstone i denna skatteform. Om man vill att de sammanlagda fordonsskatteintäkterna från person- och paketbilar skall kvarstå som tidigare kan beskattningen av personbilar sänkas, men beskattningen av paketbilar måste då skärpas. Det kan beräknas att den totala intäkten från den drivkraftsskatt som uppbärs för dessa fordon kvarstår om skattegrunden i båda fordonsgруппerna är 3,7 cent per dag per varje påbörjat eller helt 100 kilogram av fordonets massa. Detta innebär att drivkraftsskatten för personbilar i stort halveras men att drivkraftsskatten för paketbilar samtidigt fyrdubblas jämfört med de nuvarande skattebeloppen.

Tillämpningen av en gemensam skattegrund kan emellertid av flera skäl inte anses vara en ändamålsenlig lösning. En skattesänkning av skatten för personbilar skulle ändra den skattemässiga ställningen mellan bensin- och dieseldrivna personbilar så att dieseldrivna personbilar gynnas. Beskattningen av personbilar skulle skärpas, vilket eventuellt skulle leda till att tunga paketbilar registreras som lastbilar.

Ett ytterligare alternativ kunde vara att lagen inte ändras. Om man i detta fall följer den tolkning som redogjorts ovan, enligt vilken paketbilar utrustade med extra säten redan nu skall beskattas som bilar avsedda för två ändamål, kunde beskattningen med stöd av 45 § i fordonsskattelagen möjligen korrigeras. Man skulle åtminstone vara tvungen att övergå till denna praxis så snart som möjligt.

### 3. Propositionens verkningar

Då lagen med hänvisning till det som sagts ovan inte ändrar i sak, utan den endast preciseras och förtydligas, kan man anse att propositionen i princip inte ändrar den fordonsskatt som inflyter jämfört med det belopp som annars också inflyter. I förslagen gällande ikraftträdelsebestämmelserna föreslås

dock att de beskattningar som verkställts för 2003 och 2004 inte skall korrigeras. Detta minskar i någon mån fordonsskatteintäkten jämfört med om skatten också för denna tid hade uppburits i enlighet med skattegrunderna för bilar avsedda för två ändamål.

Det kan beräknas att totalmassan för dieseldrivna personbilar som med minst två baksäten kan ändras till paketbilar i genomsnitt är något över 2 200 kilogram. På basis av detta kan drivkraftsskatten för 12 månader beräknas vara 570 euro om fordonet är registrerat som personbil. Klassificerad som paketbil är drivkraftsskatten för en bil med denna vikt 75 euro för 12 månader. En ändring av klassificeringen och en beskattning som paketbil innebär således i genomsnitt en skattesänkning på 495 euro. Inverkan på den fordonsskatt som inflyter är enligt beräkningen på årsnivå ca 495 000 euro per 1 000 bilar.

Utgående från uppgifterna i fordonregistret kan man beräkna att under perioden januari-maj 2004 klassificerades så som paketbilar något över 7 000 bilar som ursprungligen klassificerats som personbilar. Om man dessutom beaktar de bilar som klassificerats som paketbilar och i vilka under den tiden hade satts till säten baktill, uppgår det totala antalet ändrade bilar till nästan 8 000. Det finns dessutom ca 3 500 fordon utan sittplatser bakom föraren vilka har överförts från kategori  $M_1$  till kategori  $N_1$ . Den största delen av ändringarna har införts i registret efter att fordonförvaltningscentralen förnyade sina anvisningar den 16 april 2004. Det finns inga uppgifter om huruvida alla de nämnda fordonen är dieseldrivna eller under vilken tid ändringarna gjorts för varje fordon. Därmed kan man inte ge någon exakt bedömning av propositionens ekonomiska verkningar.

Om nuvarande beskattningspraxis fortsätter kan ändringarna av klassificeringen från kategori  $M_1$  till kategori  $N_1$  med tiden omfatta uppskattningsvis några tiotals tusen bilar, varvid också fordonsskatteintäkterna i teorin kan sjunka med upp till tiotals miljoner euro.

### 4. Beredningen av ärendet

Propositionen har beretts som tjänsteuppdrag vid finansministeriet.

## 5. Samband med andra propositioner

Regeringen har för avsikt att särskilt till riksdagen ge en proposition med förslag till ändring av 114 § i mervärdesskattelagen. I den propositionen föreslås att en definition med samma innehåll skall tillämpas också inom mervärdesbeskattningen. Både i mervärdesbeskattningen och fordonsbeskattningen används då samma information, vilken antecknas i registerutdraget. Detta skulle vara ägnat att underlätta identifieringen av fordonen i fråga så att de beskattas på motsvarande sätt som personbilar. För klarheten i lagstiftningen är det också i övrigt en fördel att samma definition av fordon tillämpas både i mervärdesbeskattningen och fordonsbeskattningen.

## 6. Ikraftträdande

Lagen föreslås träda i kraft så snart som möjligt efter det att den har antagits och blivit stadfäst. Lagen tillämpas på fordonsbeskattningen från och med den dag då lagen träder i kraft.

I fordonsbeskattningen har man övergått från den tidigare skatteperioden som baserade sig på kalenderåret till en fordonsspecifik skatteperiod på 12 månader. Detta innebär att när den i lagen föreskrivna skattegrunden ändras kommer skatteperioden att vara oavslutad för ett stort antal fordon. I 17 § i fordonsskattelagen detta beaktats så att det skattebelopp som den nya skattesatsen förutsätter uppbärs i samband med nästa debitering eller skatteåterbäring. På så sätt uppbärs skillnaden mellan den gamla och den nya skattegrunden för alla fordon från den tidpunkt då

den nya lagen träder i kraft utan att nya debetsedlar måste sändas ut. Lagändringen kan därmed tillämpas tekniskt oavsett ikraftträdelsestidpunkt.

Som ovan konstaterats har bilar i kategori N<sub>1</sub> utrustade med extra säten i fordonsbeskattningens tillämpningspraxis beskattats enligt skattegrunderna för paketbilar, med undantag av några fordon som införts i registret som bilar avsedda för två ändamål. Fordonsbeskattningen verkställs på basis av de debetsedlar som myndigheterna sänder ut, varvid det med vägtrafikbestämmelserna överensstämmande informationsinnehållet i fordonsregistret har blivit rådande praxis. Oberoende av att fordonsbeskattningen enligt tolkningen ovan hade kunnat verkställas enligt en högre skattegrund kan det anses vara skäligt att de skattskyldiga på grund av det förtydligande av lagen som nu föreslås hamnar i en mera ofördelaktig ställning jämfört med den beskattning som redan verkställts på deras fordon. På grund av detta föreslås att det inte ingrips i efterhand i de redan verkställda beskattningarna på bilar som ändrats till bilar avsedda för två ändamål. Då det också kan finnas bilar som ändrats under 2003 och då den upphävda lagen om skatt på motorfordon enligt 69 § i fordonsskattelagen ännu i princip kan tillämpas på beskattningen för den tiden, är det nödvändigt att ändra också ikraftträdelsebestämmelsen i 69 § så, att man inte heller ingriper i beskattningen för 2003 på basis av detta. Avsikten med förslaget om ikraftträdande är att lindra propositionens verkningar jämfört med hur beskattningen annars skall verkställas enligt gällande lagstiftning.

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



*Lagförslagen***Lag****om ändring av 11 § och 69 § i fordonsskattelagen**

I enlighet med riksdagens beslut  
*ändras* i fordonsskattelagen av den 30 december 2003 (1281/2003) 11 § 2 mom. och 69 § 2 mom. som följer:

## 11 §

*Drivkraftsskatt*

Skatten för fordon som är införda i registret som specialbilar är densamma som skatten för till axelantalet motsvarande fordon i kategori M eller N. För en specialbil fastställs fordonskategorin närmare enligt de fordonsklassificeringsbestämmelser som skulle tillämpas, om fordonets registeringskategori ändrades vid skatteperiodens ingång. Som bil avsedd för två ändamål anses ett fordon i kategori N<sub>1</sub> som utöver förarsätet och sätena bredvid detta är utrustat med andra säten eller anordningar för fastgörande av säten, med undantag av sådana säten som är avsedda för tillfälligt bruk och som anges i 24 § i bilskattelagen (1482/1994) eller sådana säten som i enlighet med de vägtrafikbestämmelser som gällde före den 30 september 1998 har godkänts för paketbil.

## 69 §

*Ikraftträdande*

Genom denna lag upphävs lagen om fordonsskatt (1111/1996) och lagen om skatt på motorfordon (722/1966) jämte ändringar. De lagar som var i kraft när denna lag trädde i kraft och de bestämmelser som utfärdats med stöd av dem tillämpas dock på de i de nämnda lagarna avsedda skatter som hänför sig till tiden före den 1 januari 2004. Beskattning av bilar avsedda för två ändamål verkställs eller rättas inte med stöd av 5 § 1 mom. 1 punkten i lagen om skatt på motorfordon till den skattskyldiges nackdel efter utgången av 2003, om fordonets konstruktion har ändrats under 2003. På ändringssökande, skattelättnad eller skatteuppskov som anhängiggjorts efter denna lags ikraftträdande tillämpas bestämmelserna i denna lag, om ärendet anhängiggörs efter ikraftträdandet.

Denna lag träder i kraft den 200 .  
Bestämmelserna i 11 § 1 mom. 1 punkten om beskattning av bilar avsedda för två ändamål tillämpas inte på fordon vilkas klassificering i fordonsregistret har ändrats under tiden mellan den 1 januari 2003 och den dag denna lag träder i kraft.

Helsingfors den 8 oktober 2004

**Republikens President**

**TARJA HALONEN**

Andra finansminister *Ulla-Maj Wideroos*

*Bilaga  
Parallelltexter*

## Lag

### om ändring av 11 § och 69 § i fordonsskattelagen

I enlighet med riksdagens beslut  
*ändras* i fordonsskattelagen av den 30 december 2003 (1281/2003) 11 § 2 mom. och 69 § 2 mom. som följer:

*Gällande lydelse*

*Föreslagen lydelse*

#### 11 §

##### *Drivkraftsskatt*

Skatten för fordon som är införda i registret som specialbilar är densamma som skatten för till axelantalet motsvarande fordon i kategori M eller N. För en specialbil fastställs fordonskategorin närmare enligt de fordonsklassificeringsbestämmelser som skulle tillämpas, om fordonets registreringskategori ändrades vid skatteperiodens ingång.

Skatten för fordon som är införda i registret som specialbilar är densamma som skatten för till axelantalet motsvarande fordon i kategori M eller N. För en specialbil fastställs fordonskategorin närmare enligt de fordonsklassificeringsbestämmelser som skulle tillämpas, om fordonets registreringskategori ändrades vid skatteperiodens ingång. *Som bil avsedd för två ändamål anses ett fordon i kategori N<sub>1</sub> som utöver förarsätet och sätena bredvid detta är utrustat med andra säten eller anordningar för fastgörande av säten, med undantag av sådana säten som är avsedda för tillfälligt bruk och som anges i 24 § i bilskattelagen (1482/1994) eller sådana säten som i enlighet med de vägtrafikbestämmelser som gällde före den 30 september 1998 har godkänts för paketbil.*

#### 69 §

##### *Ikraftträdande*

Genom denna lag upphävs lagen om fordonsskatt (1111/1996) och lagen om skatt på motorfordon (722/1966) jämte ändringar. De lagar som var i kraft när denna lag trädde i kraft och de bestämmelser som utfärdats med stöd av dem tillämpas dock på de i de

Genom denna lag upphävs lagen om fordonsskatt (1111/1996) och lagen om skatt på motorfordon (722/1966) jämte ändringar. De lagar som var i kraft när denna lag trädde i kraft och de bestämmelser som utfärdats med stöd av dem tillämpas dock på de i de

nämnda lagarna avsedda skatter som hänför sig till tiden före den 1 januari 2004. På ändringssökande, skattelättnad eller skatteuppskov som anhängiggjorts efter det att denna lag har trätt i kraft tillämpas bestämmelserna i denna lag, om ärendet anhängiggörs efter det att denna lag har trätt i kraft.

nämnda lagarna avsedda skatter som hänför sig till tiden före den 1 januari 2004. *Beskattnings av bilar avsedda för två ändamål verkställs eller rättas inte med stöd av 5 § 1 mom. 1 punkten i lagen om skatt på motorfordon till den skattskyldiges nackdel efter utgången av 2003, om fordonets konstruktion har ändrats under 2003.* På ändringssökande, skattelättnad eller skatteuppskov som anhängiggjorts efter denna lags ikraftträdande tillämpas bestämmelserna i denna lag, om ärendet anhängiggörs efter ikraftträdandet.

---

*Denna lag träder i kraft den 200 .*

*Bestämmelserna i 11 § 1 mom. 1 punkten om beskattning av bilar avsedda för två ändamål tillämpas inte på fordon vilkas klassificering i fordonsregistret har ändrats under tiden mellan den 1 januari 2003 och den dag denna lag träder i kraft.*

---