

Regeringens proposition till Riksdagen med förslag till bilskattelag

PROPOSITIONENS HUVUDSAKLIGA INNEHÅLL

I denna proposition föreslås att en bilskattelag stiftas. Lagen skulle ersätta gällande lag om bil- och motorcykelskatt. Enligt förslaget skall bilbeskattningen ordnas så att beskattningen inte längre verkställs i samband med gränsformaliteter. Till lagen överförs en del av de procedurstadganden som för närvarande ingår i tullagstiftningen och har anpassats till Romfördragets bestämmelser om den inre marknaden. De centralaste reformerna gäller skattskyldighet, fastställande av beskattnings-

värde och tidpunkten för debiteringen av skatt. Den nya lag som föreslås påverkar inte bilskattens belopp. I lagförslaget reformeras även beskattningen av begagnade bilar.

Propositionen hänför sig till Finlands anslutning till Europeiska gemenskaperna. Avsikten är att den föreslagna lagen skall träda i kraft vid en tidpunkt som bestäms genom förordning. Lagen avses träda i kraft samtidigt som Finland blir medlem i Europeiska gemenskaperna.

ALLMÄN MOTIVERING

1. Nuläge

1.1. Lagstiftning och praxis

Enligt lagen om bil- och motorcykelskatt (482/67) skall för en personbil, en paketbil och en sådan annan bil vars egenvikt är mindre än 1800 kg samt för en motorcykel betalas bil- och motorcykelskatt till staten. Skatten uppbärs i samband med import eller, om det är fråga om ett fordon som har tillverkats i Finland, när tillverkaren överlåter fordonet. Skattskyldig är i fråga om importerade bilar och motorcyklar, importören och i fråga om fordon som tillverkats i Finland, tillverkaren.

Bil- och motorcykelskatt uppbärs på basis av fordonets beskattningsvärde. Bil- och motorcykelskattens beskattningsvärde är i fråga om importerade fordon ett tullvärde som med stöd av tullvärdeslagen (906/80) fastställts för fordonet, höjt med tull, om tull skall betalas för fordonet. Beskattningsvärdet för bilar och motorcyklar som tillverkats i landet är ett for-

donspris som utgående från tillverkningskostnaderna för fordonet fastställs på tillverkningsorten.

Bilskattens allmänna belopp är beskattningsvärdet höjt med 2 % och minskat med 4 600 mk. I lagen anges vilken utrustning bilen åtminstone skall ha när beskattningsvärdet fastställs. För viss utrustning eller vissa egenskaper beviljas avdrag vid bilbeskattningen. Det viktigaste avdraget är det avdrag på 4 500 mk som beviljas för sådana personbilar med låga halter av utsläpp som tas i bruk som nya. I praktiken är bilskatten i allmänhet 70—75 % av beskattningsvärdet, när avdragen beaktas.

Skatten på en begagnad bil är enligt 3 § 2 mom. lagen om bil- och motorcykelskatt 90 % av skatten på en motsvarande ny bil. Om det inte kan påvisas att det finns någon exakt motsvarande ny bil, fastställs skatten enligt skatten på en ny bil med närmast motsvarande tekniska och övriga egenskaper. Beskattningen av en begagnad bil påverkas sålunda inte av en importerad bils eget tullvärde.

Enligt 3 § 1 mom. lagen om bil- och motorcykelskatt är skatten på en bil som har tagits i bruk utomlands, men som dock inte skall betraktas som begagnad i den bemärkelse som avses i bilskattelagen, lika stor som på en motsvarande ny bil eller en ny bil med närmast motsvarande tekniska och övriga egenskaper. Inte heller i detta fall har bilens eget tullvärde någon inverkan på bilskattens belopp.

I 4 c § lagen om bil- och motorcykelskatt stadgas om under vilka förutsättningar en bil skall anses vara begagnad. Enligt paragrafen skall en bil anses vara begagnad om den har använts utomlands mer än 6 månader och körts mera än 10 000 km. En bil som har tagits i bruk utomlands, men som i bilbeskattningen dock inte skall anses vara begagnad, är en bil som före importen registrerats i trafik eller i övrigt använts mindre än sex månader och även en bil som använts längre än så men har körts mindre än 10 000 km.

En egen kategori inom bilbeskattningen utgör dessutom bilar som vid importen är 25 år eller mera räknat från utgången av tillverkningsåret. Bilskatten är i dessa fall 30 % av en importerad bils eget tullvärde.

Bilskatten på en paketbil som uppfyller förutsättningarna för lastutrymmets volym och bärighet enligt 6 b § lagen om bil- och motorcykelskatt är 35 % av beskattningsvärdet. Vid beskattningen av en paketbil som importeras som begagnad iakttas ovan nämnda principer.

Skatten på motorcyklar beräknas utgående från beskattningsvärdet i enlighet med den skattetablell som ingår i lagen. Skattetablellen baserar sig på motorns cylindervolym så att skatteprocenten är högre för en motorcykel med större motor. Skattetablellens struktur föranleds av trafiksäkerhetsskäl. Avsikten har varit att styra efterfrågan till andra motorcyklar än tunga motorcyklar med kraftig motor.

I lagen stadgas om sådan skattefrihet eller skattenedsättning som baserar sig på klassificeringen av vissa fordon eller är inriktad på vissa användningsändamål. Helt fria från skatt är räddningsbil, ambulans, invalidtaxi, veterinärbil, lastbil, likbil som används enbart för transport av lik och blomsteruppsättningar som hör till begravningsverksamheten samt bil eller motorcykel som har byggts enbart för tävlingsändamål och som inte registreras. Fri från bilskatt är också en husbil vars egenmassa är minst 1 800 kg. Skatten på servicebilar är 35 % av beskattningsvärdet. En noggrannare de-

finition av de skattefria fordon som nämns i 6 § bilskattelagen ingår i vägtrafikstadgandena, i huvudsak i förordningen om fordonets konstruktion och utrustning (1256/92).

Skatt betalas inte heller för en bil eller en motorcykel som vid import är tullfri på någon annan grund än enligt tulltariffen eller ett därmed jämförbart tullavtal. Detta innebär bl.a. att tullfrihet enligt någon annan lagstiftning än nämnda tullagstiftning samt vissa internationella avtal påverkar bilbeskattningen.

Under lagstadgade förutsättningar behöver bilskatt inte betalas för en bil som används i yrkesmässig persontrafik eller för en bil som kommer att användas och ägas av en invalid.

Bilskattelagen innehåller stadganden för den händelse att konstruktionen, användningssyftet eller ägandet i fråga om en lindrigare beskattad bil ändras så att förutsättningarna för en lindrigare beskattning upphör att existera. När det gäller konstruktionsändringar på en paketbil debiteras skatt oberoende av hur länge bilen har varit paketbil. I de flesta andra fall debiteras skatt inte efter en period på tre eller fyra år.

Bilskattelagen innehåller endast ett fåtal procedurstadganden. I lagen hänvisas till denna del till omsättningsskattelagen och i fall som gäller importerade fordon, till tullagstiftningen. Vid bilbeskattning iakttas bl.a. de stadganden om betalning av skatt, skattemyndigheter, deklarationsskyldighet, fastställande av skatt, sökande av ändring och återbetalning av skatt som ingår i dessa lagar. I 21 § bilskattelagen ingår dessutom en allmän hänvisning till omsättningsskattelagen och tullagstiftningen. Dessa lagar tillämpas i andra hand, om det inte i fråga om en viss sak stadgas något annat i bilskattelagen.

Arrangemang eller delhelheter som hör till de mest centrala i bilbeskattningen och är beroende av tullagstiftningen är skattetröskeln i samband med import och i anslutning därtill bl.a. tillfällig användning av fordon i Finland och vissa skattefriheter. Bland dem kan nämnas beskattningen av s.k. medförda bilar. Även skatteuppbörden, fastställande av beskattningsvärde i enlighet med stadgandena i tullskattelagen, efterbeskattning och skatterättelse, säkringsåtgärder och skattekontroll baserar sig i huvudsak på tullagstiftningen. Sammanfattningsvis kan konstateras att stadganden om nästan alla de drag i bilbeskattningen som gäller beskattning av importerade bilar i form

av gränsbeskattning vid importen, ingår vad gäller procedurer och till stor del även sakinnehåll i tullagstiftningen. Därför betonas bilbeskattningens karaktär av gränsbeskattning.

Procedurstadgandena i omsättningsskattelagen har i praktiken tillämpats på ungefär samma sakligheter som i fråga om import är reglerade i tullagstiftningen när det gäller ett fordon som tillverkats i Finland eller debitering av bils katt på grund av konstruktionsändringar eller andra orsaker. Procedurer i anslutning till tullgränsen har inte blivit aktuella i den inhemska beskattningen.

För gällande lagstiftning och dess tillämpning redogörs närmare i kapitel 2, som innehåller förslagen.

1.2. Den internationella utvecklingen samt lagstiftning och avtal i utlandet

1.2.1. EU:s bestämmelser

Enligt artikel 7 a.2 Romfördraget skall den inre marknaden omfatta ett område utan inre gränser, där fri rörlighet för varor, personer, tjänster och kapital garanteras i enlighet med bestämmelserna i detta fördrag. I sistnämnda syfte innehåller fördraget artikel 99, enligt vilken rådet enhälligt på förslag av kommissionen och efter att ha hört Europaparlamentet och Ekonomiska och sociala kommittén skall anta bestämmelser om harmonisering av lagstiftningen om omsättningsskatter, punktskatter och andra indirekta skatter eller avgifter, i den mån en sådan harmonisering är nödvändig för att säkerställa att den inre marknaden upprättas och fungerar.

EG-rådet har inte utfärdat ovan avsedda bestämmelser i fråga om bilbeskattning. Vid administreringen av bilbeskattningen bör sålunda iakttas den hänvisning till upphävandet av inre gränser som i allmän form ingår i artikel 7 a.

I gemenskapens sekundärlagstiftning har inte heller andra bestämmelser som direkt skulle gälla bilbeskattning utfärdats. I artikel 33 i rådets sjätte direktiv om harmonisering av medlemsstaternas lagstiftning rörande omsättningsskatter (77/388/EEG) ingår dock bestämmelser om att skatter utan hinder av detta direktiv får uppbäras för nyttigheter som inte kan karakteriseras som omsättningsskatter, om beskattningen verkställs utan gränsöverskri-

dande procedurer. En i sak motsvarande bestämmelse ingår även i artikel 3 i direktivet om allmänna regler för punktskattepliktiga varor och om innehav, flyttning och övervakning av sådana varor (92/12/EEG). Enligt artikel 3.3 får medlemsländerna uppbära skatt även för andra varor än de olje-, alkohol- och tobaksvaror som omfattas av direktivets tillämpningsområde förutsatt att dessa skatter inte leder till gränsformaliteter i handeln mellan medlemsstaterna.

På basis av ovanstående måste man anse att möjligheten att uppbära bils katt och de administrativa arrangemang som gäller beskattningen, utom förbudet mot användning av gränsformaliteter, sorterar under nationell lagstiftning. Samma uppfattning uttrycks i flera av EU-kommissionens svar på skriftliga frågor som framställts vid gemenskapens parlament, av vilka här som exempel kan nämnas vederbörande kommissionsmedlems svar, publicerat den 8 augusti 1994, på frågor nr E-2592/93 om den höga bils katten i Grekland. På import från icke-medlemsländer får gällande bils kattlagstiftning i princip alltjämt tillämpas, även om beskattningen baserar sig på tullgränsen. Fordon som förs in i gemenskapen från ett tredje land förtullas liksom för närvarande innan de förvärvar ställningen som gemenskapsvara.

Romfördraget innehåller vissa allmänna skatteföreskrifter. Enligt artikel 95 är det förbjudet att ordna beskattningen så att den kan betraktas som diskriminerande. Enligt artikeln får ingen medlemsstat direkt eller indirekt beskatta produkter från andra medlemsstater strängare i den interna beskattningen än de direkt eller indirekt beskattar liknande inhemska varor. Medlemsstaterna får inte heller direkt eller indirekt i den interna beskattningen beskatta varor från andra medlemsstater så att de indirekt skyddar andra varor. Dessa bestämmelser påverkar både beskattningen av nya fordon som tillverkas i Finland och beskattningen av begagnade fordon som importeras. I artikel 14 i EES-avtalet, som gäller det Europeiska ekonomiska samarbetsområdet, ingår bestämmelser med samma innehåll. Bestämmelsernas inverkan på bilbeskattningen granskas i avsnitt 1.2.2. och 1.2.3.

EG-rådet har dock utfärdat ett direktiv om skattebefrielser inom gemenskapen för vissa transportmedel som tillfälligt införs från en annan medlemsstat (83/182/EEG). Detta direk-

tiv gäller tillfällig införsel av även vissa andra fordon än bara motorfordon, i fråga om vilka direktivet har begränsats till andra än nyttofordon. Direktivet gäller således till denna del främst personbilar. Skatter som omfattas av direktivet är punktskatter och övriga konsumtionsskatter samt skatter som särskilt räknas upp i bilagan till direktivet. I bilagan räknas främst upp årliga eller tidsbundna skatter i olika länder. I denna proposition utgår ifrån att direktivet även gäller bilskatt.

Enligt artikel 9.2 i nämnda direktiv får medlemsstaterna under inga omständigheter under återopande av direktivet tillämpa sådana skattebefrielser inom gemenskapen som är mindre gynnsamma än de som de skulle bevilja med avseende på transportmedel som har sitt ursprung i ett tredje land. Därför skall även bestämmelser som gäller införsel från icke-medlemsländer uppmärksammas vid lagstiftningen. Bestämmelserna om s.k. medförda varor reformeras som bäst inom EU. Dessa bestämmelser gäller dock endast tull på varor som personer som flyttar från ett tredje land till ett medlemsland för med sig. Även om bestämmelserna även innehåller punkter som gäller fordon, har dessa inga sådana verkningar på det ovan nämnda förbudet mot diskriminering som bör beaktas vid bilbeskattningen. Detta leder till att verkningarna av tullbestämmelserna i allmänhet inte berör bilbeskattningen och att verkningarna av nämnda bestämmelser om införsel till EU från icke-medlemsländer sålunda inte längre utsträcker sig till bilskatt.

1.2.2. Internationella avtals inverkan på bilbeskattningen

Flera internationella avtal som gäller tullar och skatter kan påverka bilbeskattningen även om bilbeskattning i allmänhet inte direkt nämns i avtalen. Verkningarna av avtalen beror i allmänhet på ovan nämnda 6 § 3 mom. bilskattelagen, enligt vilket bilskatt inte skall betalas för bilar som enligt vissa avtal är tullfria.

Bland multilaterala avtal kan nämnas Wienkonventionen om diplomatiska förbindelser (FördrS 4/70). Enligt artikel 36.1 i konventionen skall den mottagande staten meddela införseltillstånd och medge befrielse från andra tullar, avgifter och liknande pålagor än sådana som uttas för magasinering, transporter och

likartade tjänster, beträffande föremål avsedda för en beskicknings officiella bruk samt föremål avsedda för en diplomatisk företrädare eller en medlems av hans familj, vilken tillhör hans hushåll, personliga bruk. En bestämmelse med samma innehåll ingår även i Wienkonventionen om konsulära förbindelser (FördrS 50/80). Dessa konventioner har beaktats i ett uttryckligt stadgande i 6 § 3 mom. bilskattelagen.

Hänvisningen i 6 § 3 mom. bilskattelagen till effekterna av tullfrihet gäller vid bilbeskattning bl.a. sådan skattefrihet som avses i lagen om privilegier och immunitet i fråga om internationella konferenser och särskilda delegationer (FördrS 37/73). Enligt 14 § är medlemmar av en delegation och av en särskild delegation jämte familjemedlemmar på samma sätt som medlemmarna av en diplomatisk beskickning i Finland befriade från alla tullar samt i samband med import utgående skatter och avgifter. Flera avtal innehåller bestämmelser om liknande arrangemang. Tullfriheten gäller i många fall även bilskatt.

EES-avtalet, som gäller det Europeiska ekonomiska samarbetsområdet, påverkar i synnerhet beskattningen av begagnade bilar. Även om avtalet inte direkt gäller beskattning till den del det är fråga om förenhetligande av beskattningen, innehåller det dock vissa stadganden som indirekt gäller beskattningen. Enligt dessa får beskattningen inte ordnas så att den gynnar inhemska varor och försämrar konkurrenskraften för varor från någon annan avtalspart. Enligt artikel 14 i EES-avtalet får ingen avtalspart direkt eller indirekt beskatta varor från andra avtalsparter strängare i den interna beskattningen än de direkt eller indirekt beskattar liknande inhemska produkter. Enligt artikel 14.2 får avtalsparterna inte heller beskatta varor från andra avtalsparter i den interna beskattningen så att de indirekt skyddar andra varor.

Artikel 6 i EES-avtalet innehåller bestämmelser om Europeiska gemenskapernas domstols rättspraxis vid tolkningen av EES-avtalet. Enligt artikeln skall bestämmelserna i EES-avtalet, i den mån de i sak är identiska med motsvarande bestämmelser i Romfördraget, vid genomförande och tillämpning tolkas i enlighet med sådana relevanta avgöranden av Europeiska gemenskapernas domstol som meddelats före dagen för undertecknandet av detta avtal.

Artikel 95 i EU:s Romfördrag innehåller i

sak samma bestämmelser som artikel 14 i EES-avtalet. Vid tolkningen av bestämmelsen i EES-avtalet skall sålunda fästas uppmärksamhet vid vilken rättspraxis som uppkommit vid EU-domstolen till följd av tolkningen av artikel 95 i Romfördraget.

EU-domstolen har i ett avgörande av den 11 december 1990 om skatten på begagnade bilar i Danmark (C 47/88) behandlat tillämpningen av artikel 95 i Romfördraget på beskattningen av begagnade bilar. Detta avgörande, som innebär att det i skattegrunderna beaktas att värdet på ett begagnat fordon sjunker med tiden, har även betydelse för den nya bilskattelagen. EU-domstolen har i ett avgörande av den 5 april 1990 (C 132/88) behandlat bilbeskattningen i Grekland och bestämmelserna om beskattningen av begagnade bilar. Dessa två avgöranden och deras inverkan på lagstiftningen i respektive land utreds noggrannare i följande avsnitt.

1.2.3. Stadgandena i vissa andra länder

I ungefär hälften av de europeiska länderna används specialskatter vid anskaffning av bil. Skattegrunderna varierar kraftigt liksom även de administrativa arrangemangen. I EU:s medlemsländer har bilbeskattningen arrangerats så att de inte baserar sig på gränsformaliteter. Bilskatten är åtminstone i Danmark och Grekland klart högre än i Finland. Nedan granskas bilbeskattningen i vissa länder främst med avseende på beskattningen av begagnade bilar.

Danmark

I Danmark uppbärs vid anskaffningen av personbilar och lätta varufordon en skatt som motsvarar bilskatt i samband med den första registreringen av fordonet. Bilskatten i Danmark, som kallas registreringsavgift, uppbärs som en intern skatt i landet. Skatten fastställs utgående från beskattningsvärdet, som är det allmänna försäljningspriset på den aktuella bilen i Danmark, utan bilskatt. Bilskatten i Danmark är 105 % av beskattningsvärdet upp till 34 400 kronor och 180 % av beskattningsvärdet till de delar det överskrider detta belopp.

Vid beskattningen av begagnade bilar tillämpades fram till den 1 juli 1991 ett stadgande

enligt vilket skatten på begagnade bilar var 90 % av den skatt som skulle ha betalats för en motsvarande bil, om den efter tillverkningen hade tagits i bruk som ny i Danmark.

EU-domstolen har behandlat tillämpningen av artikel 95 i Romfördraget på beskattningen av begagnade bilar i sitt avgörande av den 11 december 1990 om skatten på begagnade bilar i Danmark (C 47/88). EU-domstolen kom i sitt avgörande fram till att bilbeskattningen i Danmark inte uppfyllde förutsättningarna i artikel 95 i Romfördraget, eftersom skatten baserar sig på ett värde som är högre än bilens faktiska värde och därför blir högre än vad som kan anses ingå i priset på sådana bilar som säljs i Danmark för vilka bilskatt har betalats när de var nya.

Med anledning av detta domstolsavgörande ändrade Danmark den 1 juli 1991 sin bilbeskattning så att skatten på en begagnad bil baserar sig på ett uppskattat allmänt pris på en motsvarande begagnad bil på marknaden för begagnade bilar i Danmark. Eftersom bilens värde sjunker vartefter den blir äldre, blir även det skattebelopp vid vilket skatten börjar räknas enligt en högre skatteprocent per åldersklass lägre än för nya bilar. För en bil som betraktas som begagnad, men som inte är mer än ett år gammal, är skatten 105 % av beskattningsvärdet upp till 29 240 kronor och 180 % för den överstigande delen. Motsvarande gräns t.ex. vid beskattningen av bilar som använts 1—2 år går vid 24 940 kronor och för bilar som använts mer än 6 år vid 3 440 kronor.

Beskattningen av begagnade bilar i Danmark innebär att beskattningen är identisk med beskattningen av nya bilar, dock så, att beskattningsvärdet är lika med det skattefria försäljningsvärdet på en motsvarande begagnad bil på den danska marknaden. Utöver detta finns det ingen särskild rabatt för begagnade bilar. Den lägre prisnivån på begagnade bilar än nya bilar har i skattetabellen beaktats så att gränsen mellan en skattesats på 105 % och 180 % åldersklassvis är lägre. Avsikten är att bilskatt även för en begagnad i princip skall betalas enligt de två skatteprocenterna i lagen i samma proportion som för en ny bil även om prisnivån på begagnade bilar är lägre.

Det system som tillämpas i Danmark kan antas leda till att för en bil som första gången registreras som begagnad i Danmark uppbärs samma mängd skatt som kan beräknas ingå i

priset på en motsvarande begagnad bil som i tiden beskattats som ny i Danmark. Detta sker exakt om förändringen av bilens värde är lika stor som förändringen i gränsen mellan skatteprocenterna, dvs. 12,5 % per år. Om förändringen av bilens värde är mindre än så, kan det danska systemet leda till att begagnade bilar beskattas strängare än nya bilar. Ovan nämnda rättsfall kan inte anses förutsätta ett förfarande som exakt följer marknadspriserna utan det räcker om sänkningen av bilpriserna schematiskt beaktas vid beskattningen av begagnade bilar. Bilsattesystemet i Danmark har dock möjliggjort ett förfarande som baserar sig på en individuell bedömning av begagnade fordon bl.a. därför att bilbeskattningen i Danmark även i övrigt baserar sig på en uppföljning av den allmänna prisnivån på fordon.

Importen av begagnade bilar till Danmark har dock inte nämnvärt ökat sedan beskattningen ändrades.

Sverige

Sverige används en bils katt som baserar sig på fordonets vikt (försäljningsskatt). Skatten på en medeldyr familjebil i Sverige är ungefär en fjärdedel av vad bils katten på motsvarande bil skulle vara i Finland. I Sverige avläts den 20 oktober 1994 till riksdagen en regeringsproposition med förslag till ändring av fordonsskattelagen (prop. 1994/99:55). Propositionen avser en anpassning av förfarandet till de arrangemang som EU förutsätter.

I Sverige övergår man enligt propositionen till att bära upp bils katt före registreringen. Skattskyldigheten har sålunda ordnats så att tillverkaren, importören eller ägaren är skattskyldig. Grunddragen i dessa avgöranden, som är centrala för EU-anpassningen, motsvarar ungefär förslagen i denna proposition.

I Sverige finns ingen skatt på begagnade bilar som sjunker i takt med bilens ålder. Fordon som är mer än 30 år gamla skall enligt förslaget dock vara skattefria.

Grekland

I Grekland används två skatter som upp bärs i samband med anskaffningen av en bil, särskild konsumtionsskatt och tilläggsskatt. Dessa skatter skall betalas i samband med registre-

ringen av bilen. Den särskilda konsumtions skatten fastställs enligt det skattefria anskaffningspriset på bilen. Skatteprocenten har graderats enligt volymen på bilmotorn så att skattebeloppet ändras vid en motorvolym på 1200 cm³ och 1800 cm³. Skattenivån har i vissa källor uppskattats vara t.o.m. högre än bils katten i Danmark.

Skatten på en begagnad bil är lika stor som skatten på en motsvarande ny bil, minskad med 5 % för varje år som bilen har varit i bruk, dock med högst 20 %. Skatten sänks således för högst de fyra första åren den varit i bruk.

I EU-domstolens avgörande av den 5 april 1990 (C 132/88) behandlades bilbeskattningen i Grekland. Den huvudsakliga frågan var om beskattning som graderas enligt motorvolym kan anses överensstämma med artikel 95 i Romfördraget. I andra hand var det även fråga om huruvida beskattningen av begagnade bilar motsvarar förutsättningarna i denna artikel. Inte i någondera fallet ledde EU-kommissionens talan till resultat. I fråga om beskattningen av begagnade bilar anfördes i talan att den faktiska minskningen av värdet på bilar är betydligt större än åldersgraderingen i de grekiska skattebestämmelserna. Eftersom domstolen i sitt avgörande inte hade tagit ställning till skattegraderingen, torde man kunna anse att graderingen var tillräcklig för att bilbeskattningen i Grekland inte skall diskriminera importerade begagnade bilar. Beslutet föranledde således inga ändringar i bils kattesystemet i Grekland.

Portugal

I Portugal används en progressiv bils katt som baserar sig på bilmotorns volym. Lagstiftningen ändrades i januari 1994 så att skatten på begagnade bilar sänks åldersklassvis jämfört med skatten på nya bilar. Skatten på begagnade bilar som kommer från ett medlemsland i Europeiska gemenskapen eller är i fri rörelse på gemenskapens territorium sjunker enligt följande skatteta bell. Skattesänkningen för bilar som varit 1—2 år i bruk är 18 %, för bilar som varit 2—3 år i bruk 24 %, för bilar som varit 3—4 år i bruk 32 %, för bilar som varit 4—5 år i bruk 41 %, för bilar som varit 5—6 år i bruk 49 %, för bilar som varit 6—7 år i bruk 55 %, för bilar som varit 7—8 år i bruk 61 % och för bilar som varit mer än 8 år i bruk 67 %.

Skatten på andra begagnade bilar än sådana som är i fri rörelse inom EU sänks 10 % om de varit i bruk 1—2 år, 15 % om de varit i bruk mer än 2 år och högst 3 år, 20 % om de varit i bruk mer än 3 år och högst 4 år samt 25 % om de varit i bruk mer än 4 år.

Portugal ändrade sin bilbeskattning för att anpassa den till den inre marknaden genom bestämmelser som trädde i kraft den 1 januari 1993 så, att man övergick till ett system där skatten skall vara betald innan fordonet registreras i stället för att uppbära skatt i samband med fordonsimporten. I bilskattebestämmelserna i Portugal varierar procedurerna i någon mån enligt om det fordon som skall beskattas är i fri rörelse inom EU eller om det är fråga om ett fordon som förs in från ett tredje land. I motiveringen till bestämmelserna anses dock att bibehållandet av en dylik skillnad, som dessa bestämmelser om den inre marknaden tillåter, kan leda till en splittrad lagstiftning.

1.3. Bedömning av nuläget

Finland ansökte den 18 mars 1992 om medlemskap i Europeiska gemenskaperna. Som medlemsland utgör Finland en del av den inre marknaden i EU. Det upphävande av verkningarna av de gränser som den inre marknaden förutsätter gäller även bilbeskattningen. Liksom ovan konstaterats existerar det inga närmare direktivbestämmelser om bilbeskattning i EU. T.ex. nivån på bilskatten omfattas sålunda av den nationella beslutanderätten. Behovet av ändring, som föranleds av EU-medlemskapet, gäller administreringen av bilbeskattningen. På den inre marknaden kan beskattningen inte längre på samma sätt som nu verkställas vid gränsen.

Vid ett EU-medlemskap måste även tullagstiftningen revideras. Gällande interna lagstiftning ersätts till stor del av motsvarande bestämmelser inom EU. De viktigaste ändringarna för bilbeskattningens del är att tullvärdeslagen upphävs och ersätts med EG-rådets förordning 2913/92/EEG om inrättande av en tullkodex för gemenskapen och kommissionens förordning 2454/93/EEG om tillämpningsföreskrifter för tullkodexen samt att tulltariffen ersätts med Europeiska gemenskapernas tulltaxa, om vilken har utfärdats rådets förordning 2658/87/EEG, och med en brukstariff (TARIC) som årligen uppgörs på basis av denna. Även

tullskattelagen upphävs i sin helhet. Tullagen bör revideras genom att gällande lag ersätts med en ny lag som främst skall komplettera tullkodexen. Vid ett EU-medlemskap tillämpas inte tullagstiftningen på annat än på import från ett tredje land och export till ett tredje land. Dessa ändringar föranleder ett behov av att det direkt i bilskattelagen skulle stadgas om sådana nödvändiga arrangemang i samband med bilbeskattningen som nu regleras i tullagstiftningen.

De huvudsakliga ändringsbehoven gäller omändringen av bilbeskattningen från gränsbeskattning till intern beskattning, fastställande av beskattningsvärde och många av de procedurstadganden för bilbeskattning som till stor del ingått i den tullagstiftning som skall upphävas. Till sistnämnda del har bilbeskattningen varit nästan helt beroende av tullagstiftningen. Sakhelheter som skall omregleras i bilskattelagen gäller skattskyldighet, uppgivande av fordon för beskattning, verkställande av beskattning, fastställande av beskattningsvärde, skattemyndigheter, förhandsbesked, rättelse och sökande av ändring, efterbeskattning, skatteuppbörd, kontroll och säkringsåtgärder samt sekretesstadganden.

Eftersom bilbeskattningen inte, med undantag av sloandet av gränsbeskattningen, är en skatt som skall förenhetligas, kan sakinnehållet i bilbeskattningen till stor del bibehållas oförändrat även i den nya lagen. Detta gäller nivån på bilbeskattningen, skattebasen, skattefriheter eller skattesänkningar som beviljas på olika grunder och i allmänhet också materiella stadganden i lagen. Till denna del är det inte ändamålsenligt att genomföra några omvälvande ändringar i detta sammanhang. Övergången till en ny bilskattelag kan sålunda ordnas så att ändringen inte har någon nämnvärd inverkan på beskattningen av olika fordonskategorier och inte heller på statens skatteintäkter. Det skattepolitiska utvecklandet av vägtrafikbeskattningen kan bäst göras i något annat sammanhang än i samband med den tekniska EU-anpassningen av skattelagen.

Beskattningen av begagnade fordon motsvarar inte i sin nuvarande form den rättspraxis som uppstått vid tillämpningen av de ovan relaterade bestämmelserna i Romfördraget. Gällande lag kan i detta avseende även anses strida mot de bestämmelser i EES-avtalet som i sak har samma innehåll. Förfarandet måste

sålunda ändras så att de krav som ställs i dessa internationella avtal uppfylls.

Även om målet med propositionen inte är en skattepolitisk revidering av vägtrafikbeskattningen är det ändå i detta sammanhang nödvändigt att se över beskattningspraxisen i fråga om fordon som förs in till landet som s.k. flyttgods. Behovet av en översyn föranleds å ena sidan av missförhållandena i systemet och å andra sidan av att den gällande tullskattelagens stadganden om fordon som förs in i landet som flyttgods inte längre efter 1.1.1995 påverkar bilbeskattningen. Det nuvarande systemet kan kritiseras bl.a. för att det ursprungliga målet att undvika dubbel beskattning har övergetts för en skattefrihet som klart betraktas som en löneförmån. Detta betonas i och med att rörligheten tilltar och den internationella arbetsmarknaden öppnas. Enligt detta system är det t.o.m. möjligt att konsumtionsskatter för ett fordon inte betalas i något land alls. Skattefriheten leder till en orättvis situation för dem som inte kan ordna sitt arbete så att de under en kortare period skulle arbeta utomlands. Utlandsarbete som belönas i form av skattefrihet blir orättvist också bland dem som åtnjuter denna förmån beroende på hur mycket medel som används till anskaffningen av fordon. I synnerhet när det gäller FN:s fredsbevarande uppdrag har både FN, myndigheterna och medborgarna i värdlandet samt även truppvadningarna upplevt systemet med från utlandet medförda bilar som pinsamt och ansett att det skadar skötseln av det egentliga uppdraget. Dessa bilar ger även upphov till ett stort antal ansökningar om skattelättnader.

I bruktagandet av vissa nya fordonsklasser på internationell nivå och därmed också i den finska vägtrafiklagstiftningen föranleder ett obetydligt behov av ändring av stadgandena om skattebasen för bilbeskattningen.

2. De viktigaste förslagen

2.1. Förslagets struktur

Viktiga delhelheter inom bilbeskattningen som helt skall omregleras är skattskyldighet, debitering av skatt och skatteuppbörd. När tullvärdeslagen upphävs skall även stadgas om beskattningsvärde. En tillräckligt täckande reglering av dessa förutsätter att lagen om bil- och motorcykelskatt helt ersätts med en ny lag.

När de sammankopplingar mellan bilbeskattningen och tullagstiftningen som beror på det hänvisande stadgandet i 21 § och även vissa andra stadganden i lagen om bil- och motorcykelskatt upphävs, måste stadgandena i bilskattelagen väsentligt kompletteras. Lagen skall i synnerhet i fråga om förfarande innehålla mera heltäckande stadganden än för närvarande.

Det föreslås att den nya lagen delas upp i tio kapitel för att den skall bli klarare och lättare att läsa. Lagens struktur skulle följa gängse praxis inom skattelagstiftning.

Den gällande lagens namn är lagen om bil- och motorcykelskatt. Namnet på den skatt som avses i lagen är bil- och motorcykelskatt. För enkelhetens skull och även för att motorcykelns betydelse som transportmedel betydligt har minskat sedan 1960-talet, då gällande lag stiftades, föreslås att den nya lagen skall heta bilskattelagen. Den skatt som uppbärs med stöd av lagen skall på motsvarande sätt heta bilskatt. Bilskatt skall utom för bilar även uppbäras för andra skattepliktiga fordon, dvs. bl.a. för motorcyklar.

Nedan följer propositionen kapitelvis strukturen i en lagproposition.

2.2. Lagens tillämpningsområde

I lagens stadganden om tillämpningsområde föreslås bli stadgat om skattepliktiga fordon och om när ett fordon skall anses bli omfattat av finsk beskattning. Övergången inom bilbeskattningen från gränsbeskattning till intern beskattning, vilket ugör en central utgångspunkt i reformen, föranleder en principiellt viktig förändring i synnerhet i fråga om när ett fordon skall beskattas här.

Fordon som enligt förslaget skall vara skattepliktiga är personbilar, paketbilar och andra sådana bilar vars egenmassa är mindre än 1 875 kg. Lagen skall även tillämpas på beskattningen av motorcyklar. Fordonstekniken och den internationella klassificeringen av fordon i olika kategorier har utvecklats så att helt nya fordonskategorier har tagits i bruk. I den internationella fordonsklassificeringen har införts kategori L₅, som avser vissa för vägtrafik avsedda trehjuliga fordon som dock inte betraktas som bilar eller motorcyklar. Det är även möjligt att andra nya underkategorier införs i kategori L. Det föreslås att tillämp-

ningsområdet för bilskattelagen regleras så att lagen innehåller beredskap inför en dylik utveckling.

Lagen skall utom i fråga om den föreslagna utvidgningen tillämpas på samma fordon som hittills. I lagen stadgas på samma sätt som nu även om att sådana grunder skall iaktas vid klassificeringen av fordon om vilka stadgas med stöd av vägtrafiklagen (267/81). I praktiken ingår stadganden om fordonsklassificering i förordningen om fordons konstruktion och utrustning (1256/92), som givits med stöd av lagen. I förordningen beaktas bl.a. de krav som ett EU-medlemskap ställer. Fordonsklassificeringen motsvarar internationell praxis i enlighet med direktiven. Förordningen innehåller dessutom en mängd stadganden om i synnerhet beskattning. Dessa gäller i huvudsak närmare fordonstekniska förutsättningar för beviljande av olika skattefriheter eller definiering av underkategorier av fordon för beskattningsändamål. Avsikten är att dessa stadganden skall överföras till den förordning som skall ges med stöd av bilskattelagen.

Nu skall bil- och motorcykelskatt enligt lagens 1 § betalas vid import av en bil eller en motorcykel eller, om det är fråga om ett fordon som har tillverkats i landet, vid första överlåtelsen från tillverkaren. I den nya lagen föreslås bli stadgat att bilskatt skall betalas innan fordonet registreras eller tas i bruk i Finland. Med ibruktagande i Finland avses enligt ett stadgande som skall tas in i lagen all användning i trafik på finskt territorium, även om fordonet inte är registrerat i Finland. Avsikten är att användning i trafik skall motsvara vägtrafiklagens tillämpningsområde och rättspraxisen i anslutning till den. Genom att lagens tillämpningsområde enligt förslaget skall vara så omfattande finns det även beredskap för att de stadganden om registreringskyldighet som i vägtrafiklagstiftningen begränsar fordonsanvändningen eventuellt utvecklas i den riktningen att nationell registrering inte längre betraktas som förutsättningen för att en person som är bosatt i Finland skall få använda ett fordon här.

Utvidgandet av lagens tillämpningsområde så att det gäller alla fordon som används i trafik i Finland förutsätter å andra sidan en sådan begränsning att ett fordon som en fysisk person som är permanent bosatt någon annanstans än i Finland tillfälligt för med sig till landet för eget bruk inte skall beskattas om

fordonet används i Finland högst under den tid som stadgas i lagen. Det skulle vara ändamålsenligt om tidsfristen för skattefri tillfällig användning vore densamma som inom EU skall tillämpas med stöd av EG-rådets direktiv om skattebefrielse inom gemenskapen för vissa transportmedel som tillfälligt införs från en annan medlemsstat (83/182/EEG). Enligt artikel 3 i direktivet får en personbil för privat bruk tillfälligt användas under en sammanhängande eller inte sammanhängande tid av högst sex månader under en 12-månadersperiod. Vidare förutsätts att användningen av fordonet inte är förknippad med köp av fordonet i det land där det används. Även vissa överlåtelse- och användningsbegränsningar gäller dessa fordon. I artikel 5 ingår bestämmelser om att när en person arbetar i ett annat land än där han är bosatt bör han oberoende av tidsgränser kunna använda en bil som är registrerad i hemviststaten för resan från bostaden till arbetsplatsen. I artikeln anges även att på basis av vistelse uteslutande för studier skall en tillfällig användning av ett fordon i studielandet tillåtas oberoende av tidsfrister.

Om det stadgades om tillfällig användning av fordon i enlighet med direktivet, skulle tidsfristerna för tillfällig användning av fordon i någon mån skärpas. I gällande tullskattelag är tidsfristen för tillfällig införsel ett år, vilket av särskilda skäl genom tullmyndigheternas beslut kan förlängas med högst två år. I artikel 9 i direktivet konstateras att medlemsstaterna får bibehålla eller införa förmånligare regler än dessa. Av praktiska skäl föreslås att distrikts-tullkammaren skall ges befogenhet att med högst ett år förlänga den maximitid för tillfällig användning som enligt förslag skall tas in i lagen.

På grund av bilskattelagens i princip vidsträckta tillämpningsområde vore det nödvändigt att utom ovan avsedda stadganden om tillfällig användning i Finland av fordon i internationell trafik till lagen även foga vissa andra stadganden om sådan användning av fordon i trafik på basis av vilken skatt inte uppbärs. Även en del av de sakhelheter som avses i ovan nämnda direktiv bör regleras i detta sammanhang. Dessa stadganden skall tas in i kapitel 6 om tillfällig skattefri användning. Stadgandena granskas nedan i punkt 2.7. Det att en del av stadgandena om tillfällig användning placeras redan i stadgandena om lagens tillämpningsområde och en del senare i lagen

kan motiveras med att en huvudregel som gäller ett stort antal fordon borde ingå i tillämpningsområdet. När det gäller specialfall som berör ett litet antal fordon och närmare begränsningar av tillfällig användning vore det ändamålsenligare med särskilda stadganden.

Som helhet betraktad skulle revideringen av lagens tillämpningsområde och stadgandena om tillfällig skattefri användning bortsett från förkortandet av fristen för tillfällig användning inte innebära någon stor ändring i sak jämfört med nuläget.

Inte heller en fordonsanvändning som vore mera omfattande än det föreslagna är enligt gällande lagstiftning möjlig om inte fordonet beläggs med skatt, när man beaktar att de begränsningar som motsvarar det föreslagna och gäller personer bosatta i Finland i fråga om användningen av ett fordon som registrerats någon annanstans än i Finland regleras i synnerhet i 52 och 53 §§ förordningen om registrering av fordon (1703/92), som givits med stöd av vägtrafiklagen. Registrering av fordon i Finland förutsätter enligt 9 § i nämnda förordning att skatt har betalats om fordonet omfattas av bil- och motorcykelskatt. Om fordonet verkligen importeras till Finland eller används längre än vad som enligt vägtrafikstadgandena och tullagstiftningen är tillåtet i Finland, uppbärs skatten i enlighet med gällande bilskattelagen.

När man jämför vilket förhållande gällande lag om bil- och motorcykelskatt och den föreslagna nya lagen har till vägtrafikstadgandena, minskar kopplingarna till vägtrafikstadgandena. När beskattningen grundar sig på användning och inte införsel av fordon kan det inte betraktas som ändamålsenligt eller med avseende på författningsnivån tillräckligt att sådana begränsningar av användningsmöjligheter som centralt påverkar beskattningsgrunden helt vore beroende av en förordning som givits för andra ändamål, dvs. främst för registrering. Avsikten med förslaget är att till denna del minska beroendeförhållandet mellan skattestadgandena och vägtrafikstadgandena även med tanke på att registerarrangemangen eventuellt kommer att internationaliseras i framtiden. Kopplingen mellan skatte- och vägtrafikstadganden skulle fortfarande finnas i fråga om klassificering av fordon. Fordonsklassificeringen bör dock även i fortsättningen så exakt som möjligt ske på samma grunder som vid fordonsregistrering. Detta arrangemang som är

centralt bl.a. för de skattskyldigas rättsskydd kan inte skötas på behörigt sätt om man inte vid fordonsklassificeringen så långt det är möjligt tillämpar samma stadganden på både fordonsregistrering och fordonsbeskattning. Denna bedömning ändras inte av att vissa stadganden om underkategorier av fordon som ingår i vägtrafikstadgandena och i synnerhet gäller beskattning i mån av möjlighet överförs från vägtrafikstadgandena till bilskatteförordningen.

Man kan anta att vid övergången från bilbeskattning som grundar sig på gränskontroll till intern beskattning är ett vidsträckt tillämpningsområde som i vissa fall begränsats med ett uttryckligt stadgande det ändamålsenligaste alternativet. De alternativa lösningsmodellerna skulle sannolikt förutsätta fler arrangemang eller annan kontroll som motsvarar gränsformaliteter än vad som nu föreslås. Ett alternativ kunde vara ett system som påminner om förrådsbokföringen vid påförande av accis. Det administrativa arbetet skulle dock öka. Det föreslagna arrangemanget i fråga om tillämpningsområde skulle dessutom bäst svara det nuvarande systemet, vilket betydligt underlättar övergången till den nya bilskattelagen.

Om vissa skattefriheter med karaktären av undantag stadgas i kapitel 5, som gäller skattefriheter och sänkt skatt. På ovan nämnda grunder behöver inte heller dessa stadganden fogas till stadgandena om lagens tillämpningsområde.

2.3. Skattskyldighet

Enligt gällande bilbeskattning är importören eller den inhemska tillverkaren av en bil eller en motorcykel skattskyldig. Dessutom debiteras skatt hos den som äger ett fordon när en sådan ändring av fordonets konstruktion, användningsändamål eller ägande utförs som påverkar beskattningen.

Även i den nya lagen föreslås att i första hand den som importerar ett fordon eller tillverkar ett fordon i Finland skall stadgas vara skattskyldig. Övergången till intern beskattning hindrar inte att den betraktas som skattskyldig, genom vilkens försorg eller för vilkens räkning fordonet har förts till finskt territorium, så länge beskattningen inte sker i samband med införseln.

De som enligt ovanstående i första hand är

skattskyldiga får dock överföra skattskyldigheten till något annat handelsled eller till konsumenten. Överföringarna kan vara flera. Överföringen av skattskyldigheten bör dock göras skriftligt och uppges för myndigheterna. Om detta inte iakttas, svarar den som överlåter fordonet och den som tar emot fordonet gemensamt för skatten. Syftet med detta arrangemang är att säkerställa att skattemyndigheterna alltid vet vem som svarar för bilskatten. För de skattskyldiga är det en fråga om rättsskydd. Lagen skulle på ett sätt som binder myndigheterna göra det möjligt att bli befriad från skattskyldigheten. Även den som tar emot fordonet skulle i alla händelser vara medveten om beskattningssituationen för fordonet och sina egna skyldigheter i fråga om beskattning.

För sådana situationer där ovan nämnda överföring inte kan påvisas, men där det dock uppenbarligen inte är fråga om importörens eller tillverkarens skattskyldighet, föreslås bli stadgat att den som registrerar fordonet eller tar det i bruk är skattskyldig. Om det inte klart framgår vem som registrerat eller först tagit ett fordon i bruk, är fordonets ägare skattskyldig. Under den punkt i lagen som gäller skattskyldighet bör även stadgas att vid ändringar av fordonets konstruktion eller någon annan faktor som påverkar beskattningen är den skattskyldig som äger fordonet när en sådan ändring som påverkar beskattningen genomförs.

Av de senare stadgandena i lagen följer att överföringen av skattskyldigheten samtidigt leder till att det anskaffningsvärde som räknas in i fordonets beskattningsvärde skall fastställas enligt vad den som tar emot överföringen har betalat för fordonet. Dessutom skall stadgas att beskattningsvärdet dock inte kan vara lägre än det har varit för den eller de som överfört skattskyldigheten. Detta innebär att överföringen av skattskyldigheten inte kan användas till att minimera skatten utan tvärtom vore skatten i allmänhet högre i ett senare led, eftersom även den täckning och andra kostnadsfaktorer som ingår i den skattskyldiges anskaffningspris skulle räknas in i beskattningsvärdet. Avsikten är dock att göra det möjligt att överföra betalningen av skatten på den som slutligen tar fordonet i bruk. Genom förslaget bereder man sig också på en eventuell splittring av importverksamheten mellan olika handelsled. En skattskyldighet som utsträcker sig till fordonsanvändaren innebär att det i alla

situationer kan påvisas vem som är skattskyldig för ett fordon som är i bruk.

Det föreslås att man i samband med bilskattelagens stadganden om skattskyldighet även stadgar om skyldigheten att betala mervärdesskatt på bilskatten. Den som är skyldig att betala bilskatt skulle vara skyldig att betala denna skatt. Andelen mervärdesskatt skulle i samband med debiteringen av bilskatt uppbäras av den skattemyndighet som uppbär bilskatt. För den som är skattskyldig både vid mervärdesbeskattningen och bilbeskattningen skulle den mervärdesskatt som debiteras för bilskatt vara avdragsgill enligt vad som stadgas i mervärdesskattelagen. En sådan regeringsproposition med förslag till lag om ändring av mervärdesskattelagen som preciserar dessa stadganden avlåts särskilt. I anslutning till de punkter i bilskattelagen som gäller beskattningsvärdet utfärdas stadganden som medför att den mervärdesskatt som betalats i Finland inte räknas in i det beskattningsvärde som utgör grunden för bilskatten. Avsikten är att säkerställa att slutresultatet av bilbeskattningen i alla händelser är neutralt oberoende av vilken ställning den som betalat bilskatt har i mervärdesbeskattningen. En motsvarande mervärdesskatt har även enligt gällande lagstiftning uppburits för bilskatt i fråga om beskattning av import eller inhemsk tillverkning av fordon. För bilskatt som debiterats av fordonsförvaltningen har mervärdesskatt hittills inte debiterats särskilt. Till denna del innebär förslaget alltså en liten breddning av skattebasen.

2.4. Skattebelopp

Nya fordon

Enligt 3 § gällande lag är bilskatten beskattningsvärdet höjt med 2 % och minskat med 4 600 mk. I följande kapitel presenteras stadgandena om fastställande av beskattningsvärde närmare. När det gäller stadganden om skattebelopp är det nödvändigt att i detta sammanhang konstatera att beskattningsvärdet och avdrag som skall göras från det enligt förslaget skall motsvara ungefär samma markbelopp som för närvarande. Därför föreslås att för nya bilar skall skatt betalas enligt stadganden som till struktur och innehåll motsvarar gällande stadganden. Medan det föreslås att avdraget på 1,5 % för skyddsstötfångare, som beviljas på

nedan anförda grunder, skall slopas, föreslås att beloppet av skatt på nya bilar ändras så att skatten är lika med beskattningsvärdet minskat med 4 600 mk. Bilsikten bör dock enligt 6 § i den nya lagen på motsvarande sätt som gällande lag alltiämt vara minst 50 % av beskattningsvärdet.

Skatten på motorcyklar skall alltiämt fastställas enligt en skatteprocent som baserar sig på motorns cylindervolym. Skalan är av trafik-säkerhetsskal progressiv. En ny fordonskatego-ri som blir skattebelagd är andra fordon i kategori L än sådana som kan betraktas som mopeder, lätta motorcyklar eller motorcyklar. Av dessa anses ett för vägtrafik avsett trehjuligt fordon, som har en förbränningsmotor som är större än 50 cm³ eller vars största konstruktiva hastighet oavsett framdrivningsmetod är högre än 40 km/h och vars hjul är symmetriskt placerade i förhållande till fordonets mittaxel enligt 4 § förordningen om fordons konstruktion och utrustning höra till kategori L₅. I praktiken innebär detta ett i allmänhet lättare fordon mittemellan en bil och en motorcykel. Till stor del torde ett dylikt fordons karaktär fastställas enligt motorns storlek. Därför föreslås att på denna fordonskategori tillämpas samma på motorns cylindervolym baserade skattetablell som används vid beskattningen av motorcyklar.

De föreslagna stadgandena medför inga ändringar av det nuvarande skattebeloppet för nya personbilar och motorcyklar.

Begagnade fordon

Enligt 3 § 2 mom. i gällande lag om bil- och motorcykelskatt är skatten på andra importerade begagnade bilar än sådana som är mer än 25 år gamla 90 % av skatten på en motsvarande ny bil. Enligt 4 § 2 mom. tillämpas samma regel även vid beskattningen av begagnade motorcyklar. För att en bil eller en motorcykel skall kunna betraktas som begagnad skall den enligt tillförlitlig utredning ha körts mera än 10 000 km och varit registrerad utomlands längre tid än 6 månader. Om fordonet har använts utomlands under kortare tid än 6 månader eller körts mindre än 10 000 km, betraktas det som ett fordon som tagits i bruk utomlands, varvid skatten till fullt belopp är lika stor som skatten på ett motsvarande nytt fordon.

Skatten på en begagnad bil fastställs först efter att motsvarande nya fordon definierats. Om ett fordon av samma modell inte kan uppvisas, baseras beskattningen på skatten på ett fordon med närmast motsvarande tekniska och övriga egenskaper. Då det nya fordon som skall utgöra grunden för beskattningen har specificerats, fastställs dess tullvärde enligt tullvärdeslagen och bilsikten enligt lagen om bil- och motorcykelskatt. På detta belopp tillämpas stadgandet i 3 § 2 mom. Stadgandena om fastställande av beskattningsvärde hör intimt samman med stadgandena om skatten på begagnade bilar. Nedan granskas därför till en början fastställande av beskattningsvärde även om förslaget som rör denna sakhet i övrigt ingår först i följande avsnitt.

Om förfaranden vid fastställande av tullvärde och om tillämpningsordningen stadgas i 3—5 §§ tullvärdeslagen. I första hand blir det fråga om transaktionsvärdet på ett identiskt eller motsvarande nytt importerat fordon. Om importören känner till liknande import som skett samtidigt eller nästan samtidigt, kan skatten på en motsvarande ny bil räknas utgående från transaktionsvärdet på ett dylikt fordon. Transaktionsvärdet måste dock först rättas enligt stadgandena i 18 § tullvärdeslagen på grund av eventuellt olika handelsled, olika kvantiteter samt olika transportsätt och transportavstånd. Om inte importören kan uppvisa dylik import eller tillförlitlig utredning inte fås över lagstadgade rättelser, står det deduktiva värdet på ett identiskt eller motsvarande nytt fordon som följande i tur. Dess tillämpning förutsätter att motsvarande nya bil har importerats och sålts vidare i Finland inom 90 dagar efter införseln. Tillämpningen av detta förfarande förutsätter att importören kan påvisa till vilket pris bilen efter importen sålts till det första handelsled i Finland som försäljaren inte har någon intressegemenskap med. Från återförsäljningspriset får sedan göras de avdrag som nämns i 20 § tullvärdeslagen. Enligt tullvärdeslagen är följande metod för fastställande av tullvärdet det kalkylerade värdet på motsvarande bil. En importör av begagnade bilar bör uppvisa tillverkningskostnaderna för en motsvarande ny bil, specificerade enligt vad som förutsätts i 21 § tullvärdeslagen.

I praktiken är möjligheterna att tillämpa ovan nämnda metoder få på grund av att en importör av begagnade bilar i allmänhet inte har de uppgifter som fastställandet av värde

förutsätter. Följande i tur är något av de tullvärden som tillämpats enligt 5 § tullvärdeslagen. Först av dessa är ett tillämpat transaktionsvärde. Grunden för transaktionsvärdet är det pris som importören av en begagnad bil skulle bli tvungen att betala vid köp av en motsvarande ny bil för införsel till Finland. Följande metod efter det tillämpade transaktionsvärdet är ett tillämpat deduktivt värde på en identisk eller motsvarande ny bil. Som utgångspunkt för detta kan tas minutpriset på motsvarande nya bil i Finland. Från priset kan avdras de importskatter som uppburits i samband med importen, övriga kostnader som uppkommit efter importen samt sedvanlig affärsvinst. Eftersom utgångspunkten är minutförsäljningspriset i Finland, beror storleken på det avdrag som motsvarar vinsten vilket handelsled importören av den begagnade bilen befinner sig i. På konsumentnivå bör vinstandelen inte avdras och på minutförsäljningsnivå är avdraget mindre än det skulle vara på partiförsäljningsnivå. Det kan konstateras att skillnaden mellan importörer på partiförsäljningsnivå och på minutförsäljningsnivå i praktiken har uppskattats till i allmänhet tre procentenheter och sedan vidare till importören på konsumentnivå är skillnaden två procentenheter. Om fler än ett tillämpat tullvärde kan användas, bör det lägsta av dem användas.

Det ovan i detalj relaterade förfarandet för fastställandet av värdet på begagnade bilar utgående från skatten på motsvarande eller närmast motsvarande nya bil innebär att skatten på en begagnad bil som importerats i samma handelsled är lagstadgade 10 % lägre än skatten på en ny bil. Lagen avser inte att t.ex. skatt som en importör i konsumentställning betalar för en begagnad bil bör vara lägre än t.ex. den skatt som en importör på partiförsäljningsnivå betalar för motsvarande nya bil.

Förslagen till stadganden om fastställande av beskattningsvärde, som behandlas närmare i följande avsnitt, innehåller till väsentliga delar sådana stadganden om fastställande av värde som i sak avser detsamma som motsvarande stadganden i gällande lag, även om förslaget inte bygger på stadgandena i tullskattelagen. Vid bedömningen av hur stadgandena om skatt på begagnade fordon inverkar på skattenivån kan utgångspunkten sålunda vara det beskattningsvärde på motsvarande nya fordon som fastställs på ovan relaterat sätt.

I EU-domstolens avgörande C 47/88 om

beskattningen av begagnade fordon i Danmark ansågs att uppbärandet av skatt på begagnade fordon enligt ett högre värde än fordonets faktiska värde så att ett importerat fordon skall beskattas strängare än ett fordon som säljs på den inhemska marknaden strider mot artikel 95 i Romfördraget. Eftersom bils katt inte uppbärs vid byte av redan beskattade bilar i Danmark, skall avgörandet anses innebära att skatten på en begagnad bil som registerförs och i det sammanhanget beskattas för första gången skall minska i proportion till den minskning av marknadsprisnivån på fordon som beror på att fordonet blir äldre. Konsumentpriset på fordon kan anses innehålla samma proportionella andel skatt oberoende av hur priset förändras när fordonet blir äldre.

Avgörandet kan således anses förutsätta att skatten på begagnade fordon fastställs så att skattebeloppet minskar t.ex. årligen så att minskningen står i proportion till marknadsprisernas minskning enligt årsmodell. Marknadsvärdet på fordon påverkas dock även av flera andra faktorer än bara årsmodellen. Priset påverkas bl.a. av antalet körkilometer och fordonets allmänna skick. Den årliga värde-minskningen på fordon av olika märke och olika kvalitet varierar kraftigt. Prisnivån på begagnade fordon varierar jämfört med priset på nya fordon betydligt även enligt marknads-situation. Ovan nämnda avgörande kan inte anses innebära att dylika variationer i prisnivån som även på kort sikt kan vara stora noggrant skall kunna följas t.ex. modellvis. Med hänvisning till bl.a. ovan beskrivna beskattning av begagnade bilar i Grekland och Portugal kan man anse att även ett relativt schematiskt sätt att fastställa skatt uppfyller det krav på rättvisa i beskattningen som förutsätts i avgörandet. I synnerhet kan man konstatera att avgörandet inte avser jämförelse med priset på en begagnad bil i något annat land än det land där den skall beskattas. Sålunda saknar det betydelse hur stor skatt som skall betalas för fordonet, om fordonet skall beskattas enligt dess anskaffningspris utomlands eller i proportion till detta värde. Kritiken av beskattningens eventuella diskriminerande karaktär påverkas inte av den skillnad i prisnivån på begagnade bilar som råder på marknaden i beskattningslandet och det andra landet eller inköpspriset på ett enskilt fordon utomlands. Saken kan endast bedömas utgående från den inre marknaden i beskattningslandet.

Beskattningen av begagnade fordon föreslås bli ordnad enligt en skattetabell som sjunker i proportion till fordonets ålder. Det föreslås att skatten på endast lite begagnade eller i praktiken nyligen ibruktagna fordon skall, liksom nu, vara lika stor som skatten på ett motsvarande nytt fordon. I enlighet med detta beskattas fordonet som ett ibruktaget men inte ännu begagnat fordon, om det enligt en tillförlitlig utredning har varit i bruk utomlands högst sex månader och körts högst 10 000 km. Någon marknad för begagnade bilar som använts mindre än så här existerar inte i någon nämnvärd omfattning i Finland. I det fall att dylika fordon är till salu torde priset på fordonet oftast grunda sig på något specialförhållande och inte nödvändigtvis följa fordonets ålder eller bruksvärde. Ett stadgande enligt vilket skatten på ett ibruktaget fordon är lika stor som skatten på motsvarande nya fordon infördes 1989 därför att man i spekulations syfte hade börjat importera fordon som krockskadats utomlands och som kunde fås till ett lågt pris. Den skatt som fastställs enligt priset blev så låg med avseende på bilens värde och reparationskostnader att det blev klart förmånligare att skaffa sådana här fordon än att importera nya fordon. Om skatten vore lägre än skatten på motsvarande nya fordon, skulle import som strävar efter att kringgå skatten och inte baserar sig på fordonets faktiska värde kunna förekomma även i nuvarande situation. Förslaget ändrar inte till denna del den situation som råder enligt gällande lagstiftning.

Det föreslås att skatten på fordon som enligt ovan nämnda definition kan betraktas som begagnade sänks med 0,5 procentenheter för varje hel kalendermånad räknat från den tidpunkt då fordonet varit registrerat eller i användning sex månader fram till dess att skattedeklaration lämnas. Om det inte på ett tillräckligt tillförlitligt sätt kan utredas när fordonet först registrerades, räknas den tid som fordonet varit i bruk från utgången av det år då fordonet tillverkades. På detta sätt sänks skatten för högst 150 bruksmånader. Därefter skulle skatten inte sjunka mera. Förslaget utsträcker skatteminskningen till åldersklasser som är betydligt äldre än vad den genomsnittliga åldern på fordonsbeståndet i Finland för tillfället är. Import av bilar som är ännu äldre torde främst kunna gälla enstaka fordon som importerats i hobby syfte. För att beskattningen av dessa skall underlättas föreslås att i den nya

lagen tas in ett stadgande som motsvarar gällande stadgande, enligt vilket 30 % av fordonets beskattningsvärde betalas i skatt för ett fordon om det vid bilskattedeklarationen gått 25 år eller mer sedan utgången av fordonets tillverkningsår. Det föreslagna arrangementet skulle gälla alla skattepliktiga fordon, alltså även motorcyklar.

Skatten skall liksom även för närvarande fastställas utgående från skatten på ett fordon med närmast motsvarande tekniska och övriga egenskaper, om motsvarande nya fordon inte kan uppvisas. Som huvudregel beräknas skatten på begagnade fordon utgående från fordonets ålder utan att fordonets faktiska bruksålder beaktas vid utredningar av om fordonet eventuellt skall betraktas som ett fordon som endast beskattas som ett ibruktaget men inte ännu begagnat fordon. Det föreslås att i lagen tas in ett stadgande som möjliggör en beskattning enligt faktisk bruksålder, om fordonet till stor del varit helt oanvänt. Med detta avses fall där fordonets värde i betydande mån har påverkats av att fordonet stått oanvänt.

Förslaget har uppgjorts utgående från ett enkelt förfarande. Beskattningen skall kunna verkställas relativt schematiskt. En beskattningsmodell som motsvarar t.ex. den danska beskattningsmodellen, som baserar sig på den allmänna prisnivån i landet, kan inte tillämpas på finländska förhållanden bl.a. därför att inte heller beskattningen av nya bilar i Finland grundar sig på det interna allmänna priset i landet. I sådan typ av beskattning som enligt förslaget även i fortsättningen skall användas i Finland är det naturligt att basera beskattningen av begagnade bilar på en skatteskala som sjunker enligt åldersklass och har beräknats utgående från skatten på nya bilar. Även i detta alternativ följer beskattningen av begagnade bilar marknadsprisernas relativa utveckling på en precisionsnivå som, med beaktande av ovan relaterade rättsfall, måste betraktas som acceptabel. Vid bedömningen av hur mycket skatten skall minska har utgångspunkten varit att skatteprocenten inte heller för fordon vars värde har stått sig väl på marknaden skall minska mera än marknadspriset. Vid bedömningen av detta skall även beaktas de situationer där prisnivån på begagnade fordon är relativt hög jämfört med priset på nya fordon. T.ex. från hösten 1993 till hösten 1994 har prisnivån på begagnade bilar stigit ca 20 %

medan prisnivån på nya bilar samtidigt bibehållits ungefär som förut.

När förslaget jämförs med situationen i andra länder och prisutvecklingen för fordon kan konstateras att bruksåldern för fordon i Finland är väsentligt högre än i flera centraleuropeiska länder. Sammantaget med det faktum att finländare även i genomsnitt kör mera varje år än man i allmänhet kör i de övriga europeiska länderna, körs en personbil i Finland under sin bruksålder nästan två gånger så mycket som en bil i Centraleuropa vanligen körs under hela sin livstid. Även detta skall beaktas när förslaget jämförs med stadgandena i andra länder.

Avsikten är att beskattningen av begagnade fordon i den form som föreslås skall uppfylla kraven i den rättspraxis som formats inom EU. Bl.a. av miljöskäl är det dock önskvärt att fordon som registreras i Finland företräder den nyaste och bästa tekniska nivån. Avsikten är inte att beskattningen av begagnade fordon jämfört med beskattningen av nya fordon skall sänkas mer än vad artikel 95 i Romfördraget och artikel 14 i EES-avtalet, som i sak är identisk med förstnämnda artikel, skall anses förutsätta.

2.5. Beskattningsvärde

Fastställande av anskaffningsvärdet på fordon

Enligt 5 § gällande lag är beskattningsvärdet för en importerad bil eller motorcykel dess med stöd av tullvärdeslagen fastställda tullvärde, ökat med tull, om sådan skall betalas för fordonet. Beskattningsvärdet för ett fordon som tillverkats i landet är ett pris som med stöd av tillverkningskostnaderna för fordonet bestämts på tillverkningsplatsen. I lagen ingår stadganden om vilken utrustning fordonet åtminstone skall ha när beskattningsvärdet fastställs och stadganden om sådan utrustning vars värde i vissa fall inte skall räknas in i beskattningsvärdet.

Som medlem av Europeiska gemenskaperna måste Finland upphäva tullvärdeslagen. Värdet på varor som skall förtullas fastställs enligt motsvarande bestämmelser i EU. De viktigaste av dessa ingår i rådets förordning 2913/92/EEG om inrättandet av en tullkodex för gemenskapen (nedan tullkodex). Kompletterande detaljerade bestämmelser ingår i kommissionens

förordning 2454/93/EEG om tillämpningsföreskrifter för tullkodexen (nedan tillämpningsförrordningen).

En annan central begränsande faktor är att när det gäller den inre marknaden kan beskattningen inte baseras på sådant fastställande av värde som förutsätter gränsformaliteter. När det gäller import från ett tredje land vore inte heller ett EU-medlemskap något hinder. Som mål ställs dock ett så enhetligt förfarande som möjligt inom bilbeskattningen vare sig det fordon som skall beskattas kommer från den inre marknaden eller har importerats från ett tredje land.

I den nya lagen föreslås att beskattningsvärdet skall grunda sig på de anskaffningskostnader som fordonet åsamkat den skattskyldige, dvs. på alla kostnader som han direkt eller indirekt åsamkats av anskaffningen av fordonet vid leverans till den skattskyldige i Finland eller till dennes första lager i Finland. Anskaffningsvärdet skulle i praktiken ligga nära gällande tullvärde. Värdet fastställs dock utan att tullgränsen används. Därför räknas alla kostnader som åsamkats den skattskyldige eller hans första lager i Finland in i anskaffningsvärdet.

Vid fastställande av värde används de förfaranden om vilka stadgas i tullkodexen. Tullvärdet enligt tullkodexen eller förordningen om dess tillämpning räknas in i värdet på andra fordon än sådana som importerats som gemenskapsvara. Bestämmelserna i tullkodexen tillämpas på frågan om när en vara skall betraktas som gemenskapsvara eller annan än en gemenskapsvara. Anskaffningsvärdet på fordon som importerats som gemenskapsvara fastställs i tillämpliga delar enligt principerna i nämnda tullkodexbestämmelser. Tillämpningen av dessa bestämmelser i teknisk bemärkelse gör inte bilbeskattningen till sådan gränsbeskattning som avses i artikel 7 a i Romfördraget. Vid beskattning av fordon som importerats till Finland från den inre marknaden iaktas bestämmelserna i tullkodexen i tillämpliga delar. Detta innebär bl.a. att om något förfarande som sådant leder till gränsformaliteter som strider mot bestämmelserna om den inre marknaden, bör bestämmelsen inte tillämpas eller så bör den tolkas så att gränsformaliteterna kan undvikas. Vid fastställandet av bilbeskattningens beskattningsvärde tillämpas i praktiken främst artikel 28—36 i tullkodexen. Dessa artiklar avser endast förfaranden vid faststäl-

lande av tullvärde men innehåller inga bestämmelser om gränsformaliteter. Behovet av att hänvisa till tullkodexen även vid import från den inre marknaden beror på att målet är en så identisk regelsamling som möjligt både i fråga om import från den inre marknaden och från ett tredje land. Till sistnämnda delar skall tullkodexen i varje fall tillämpas vid uppbörden av tull.

Bestämmelserna i tullkodexen och förordningen om dess tillämpning

Europeiska gemenskapernas tullkodex innehåller ungefär samma metoder för fastställande av värde som tullvärdeslagen. I båda utgås i första hand från att värdet fastställs som ett transaktionsvärde som baserar sig på köpeskillingen för varan. I tullkodexen ingår bestämmelser om detta i artikel 29 som gäller användning av transaktionsvärdet som tullvärde, definiering av transaktionsvärde och tillämpningsbegränsningar på grund av villkoren för en enskild affär, inberäknat verkningarna av en eventuell ekonomisk intressegemenskap mellan köparen och säljaren. I denna artikel definieras dessutom i detalj termen "det pris som faktiskt betalats eller skall betalas för varorna". Kompletterande bestämmelser om användningen av transaktionsvärdet som tullvärde ingår i artikel 143—149 i tillämpningsförordningen samt i bilaga 23 i tillämpningsförordningen.

I artikel 30 i tullkodexen ingår bestämmelser om fall där transaktionsvärdet inte kan användas som tullvärde och s.k. subsidiära tullvärden enligt den tillämpningsordning som fastställs i artikeln skall iaktas. Kompletterande bestämmelser ingår i artikel 142 och 150—153 i tillämpningsförordningen samt i bilaga 23 i tullkodexen.

I artikel 31 i tullkodexen ingår bestämmelser om grunderna för fastställande av värde i fall där de tullvärden som avses i artikel 29—30 inte kan tillämpas. Artikeln innehåller även en förteckning över grunder som inte får användas vid fastställande av tullvärde enligt denna artikel. Närmare bestämmelser ingår i bilaga 23 i förordningen om tillämpningsföreskrifter för tullkodexen. Artikel 32 i tullkodexen innehåller en uttömmande förteckning över poster som kan läggas till transaktionsvärdet om tullvärdet definieras som ett sådant transaktionsvärde som avses i artikel 29. Poster som inte skall

räknas in i tullvärdet räknas upp i artikel 33. Under iakttagande av principerna i artikel 35 i tullkodexen fattas beslut om växelkurser som skall tillämpas vid fastställande av tullvärde. Detaljerade bestämmelser om växelkurser ingår i artikel 168—172 i tillämpningsförordningen.

Enligt gällande tullvärdeslag är tullvärdet likaså i första hand samma som transaktionsvärdet. Om detta inte kan tillämpas, tillämpas transaktionsvärdet på en identisk eller motsvarande vara som följande. Om detta inte är möjligt definieras tullvärdet som ett deduktivt värde, varvid utgångspunkten är en importerad vara eller en identisk eller en motsvarande varas försäljningspris i Finland från vilket avdrag enligt tullvärdeslagen görs. Om inte heller detta är möjligt, finns det ytterligare ett kalkylerat värde som grundar sig på tillverkningskostnaderna för varan. I lagen stadgas vilka kostnadsfaktorer som skall ingå i värdet om det fastställs utgående från dessa sekundära metoder.

I praktiken har tillämpningen av bestämmelserna om sekundära tullvärden vid import av fordon blivit aktuell främst i fråga om begagnade bilar. I många fall har tullvärdet enligt 17 § fastställts utgående från transaktionsvärdet för en identisk eller motsvarande vara. Detta stadgande kompletteras av stadgandet i 18 § om att som transaktionsvärde för en identisk eller liknande vara används en sådan varas transaktionsvärde som säljs i samma handelsled och väsentligen gäller samma kvantitet som den vara som skall förtullas. Om sådan försäljning inte är känd, utgår man från transaktionsvärdet för en sådan identisk eller liknande vara som sålts i ett annat handelsled eller i andra kvantiteter. Härvid rättas värdet utgående från företedd bevisning så, att de skillnader som olika handelsled eller kvantiteter ger upphov till blir beaktade. Motsvarande bestämmelser ingår i artikel 150 och 151 i tillämpningsförordningen. Eftersom stadgandena om fastställande av värde vid bilbeskattning bör utgöra en konsekvent helhet, skall även nämnda artiklar i tillämpningsförordningen beaktas. Sålunda skulle t.ex. handelsledet alltså på samma sätt som nu inverka på fastställandet av beskattningvärdet för fordon då värdet skall fastställas utgående från transaktionsvärdet på en identisk eller motsvarande vara. Detta innebär i praktiken bl.a. att när värdet på ett importerat fordon fastställs enligt sekundära metoder blir värdet för en importör på detaljhandelnivå

eller i konsumentställning högre än vad det skulle ha varit om han befunnit sig på parti-handelnivå, om de övriga faktorerna som påverkar värdet är desamma.

En allmän bedömning är att de bestämmelser om fastställande av tullvärde som ingår i tullvärdeslagen och i nämnda EU-förordningar ligger till den del de är aktuella för import av fordon mycket nära varandra. Detta beror bl.a. på att tullvärdesbestämmelserna i både tullvärdeslagen och nämnda EU-förordningar baserar sig på överenskommelsen om tillämpningen av artikel VII i det allmänna avtalet rörande tulltariffer och handel (FördrS 83/80), som ingicks som ett resultat av de multilaterala handelsunderhandlingar som fördes i GATT 1973—1979. Främst skiljer sig förslaget från nuläget inom fordonsimport i fråga om växlingen av valutakurser. Detta utreds nämare nedan. I praktiken leder tillämpningen av EU:s bestämmelser om tullvärde i övrigt i allmänhet till samma slutresultat som även kan uppnås genom att gällande tullvärdeslag tillämpas.

Det som ovan sades om fastställande av värde i enlighet med tullkodexen gäller främst den del av anskaffningsvärdet som fordonsimportören betalar till en utländsk tillverkare eller försäljare samt leveranskostnaderna för införseln av fordonet till Finland. I sak skulle denna del av kostnader som räknas in i beskattningsvärdet vara identisk med nuläget. Det är nödvändigt att i lagen ta in stadganden om vilka andra faktorer som skall räknas in i anskaffningsvärdet, vilken utrustning fordonet skall ha när värdet fastställs, vilken behandling fordonet kan ges utan att dess beskattningsvärde ändras och vad som eventuellt får dras av från beskattningsvärdet. Nedan granskas sådana stadganden om detta som genom vissa ändringar, främst sådana som föranleds av bil- och tillverkningsteknikens utveckling, följer huvudlinjerna i gällande lag.

Tullens inverkan på beskattningsvärdet

I beskattningsvärdet räknas även in tull, om tull skall betalas för fordonet. Tullen utgör i princip en del av kostnaderna för fordonet och situationen förändras inte av att tull för import från ett tredje land uppbärs till gemenskapen i en EU-medlemsstat. Om det bestäms att tull skall behandlas annorlunda än de övriga kostnaderna, skall detta kunna genomföras enligt

samma grunder i alla fall. Tullen skall kunna räknas bort från anskaffningskostnaderna för bilen även då det är fråga om ett fordon från ett tredje land som förtullats i något annat land än Finland och är i fri rörelse inom EU. Kravet skulle gälla såväl nya som begagnade fordon. Det skulle dock i många fall vara omöjligt att i praktiken utreda det korrekta tullbeloppet, eftersom ett fordon som släppts i fri rörelse inte åtföljs av information av var fordonet har förtullats och släppts i fri rörelse inom EU och eftersom fordonets pris i samband med försäljningen alltför ofta består av även andra faktorer än det tullvärde och den tull som enligt EU:s bestämmelser fastställts vid gränsen. Ett förfarande som inte vore likadant under alla förhållanden skulle strida mot artikel 95 i Romfördraget. Detta kan endast uppnås genom att beskattningsvärdet i fråga om bilar som förtullats inom EU:s territorium, alltså någon annanstans än i Finland, baserar sig på ett pris som även innehåller tull och i fråga om sådana bilar från ett tredje land som förtullats i Finland på motsvarande sätt på ett anskaffningsvärde som inbegriper tull.

Tullens betydelse ökar vid ett EU-medlemskap. För närvarande är tullen på fordon som inte kommer från tullfrihetsområdet 5,3 %. EU:s tull är 10 % för personbilar och 11 eller 22 % för paketbilar beroende på bilmotorns storlek.

I direkta och indirekta kostnader räknas bl.a. in det pris som fordonstillverkaren får för fordonet, fraktkostnaderna för leveransen av fordonet till den skattskyldige eller hans första lager i Finland samt bl.a. försäkringskostnaderna. Fastställandet av beskattningsvärde motsvarar till denna del nuvarande praxis. Med hänvisning till det som nämndes i samband med motiveringen till kapitlet om skattskyldighet räknas inte heller den mervärdesskatt som den skattskyldige betalat eller den mervärdesskatt som ingår i det överlåtelsepris som han betalat till den som överfört skattskyldigheten in i beskattningsvärdet.

Fordonets utrustning

Det föreslås att i den nya lagen tas in ett stadgande med samma innehåll som gällande lags stadgande om den minimiutrustning som ett fordon skall ha när beskattningsvärdet fastställs. Avsikten är att sådan utrustning,

normal standardutrustning eller sådana uppvärmningsaggregat i fordon som behövs för godkännande i trafik inte skall lämnas bort av skatteskal. Om fordonet inte har nödvändig utrustning, läggs dess värde till beskattningsvärdet, liksom för närvarande.

Beskattningsvärdet i bilbeskattningen baserar sig på den principen att i beskattningsvärdet räknas in alla kostnader som den skattskyldige har haft fram till dess att beskattningen verkställs. Om man vill begränsa de kostnader som räknas in i beskattningsvärdet, skall detta göras genom ett uttryckligt stadgande i lagen. Ovan behandlades ett dylikt stadgande som begränsar beaktandet av transport- och därtill anslutna försäkringskostnader vid leveransen av fordonet till den skattskyldige eller hans lager i Finland. Det är överensstämmande med den allmänna principen att även värdet på den utrustning eller det ändringsarbetet som utförts efter importen eller tillverkningen räknas in i beskattningsvärdet. En del av de normala kostnader som i praktiken gäller alla nya fordon föranleds av att fordonet försätts i s.k. försäljningsskick. I allmänhet är det fråga om en obetydlig service, rengöring, uppsättande av registerbeteckning och annat motsvarande. Enligt gällande stadganden följer skattefrihet 9 § 4 mom. tullskattelagen, där det stadgas att tull inte skall uppbäras för sådana kostnader som föranletts av sedvanlig lagerbehandling och av att varan försatts i försäljningsskick på friområdet. I 5 § lagen om bil- och motorcykelskatt stadgas att värdet av rostskyddsbehandling av bilen i Finland före dess första registrering inte heller skall räknas in i bilens beskattningsvärde. En följd av stadgandena är att dylika arbeten har gjorts i stor omfattning på friområdet. I princip skulle dessa arbeten kunna utföras skattefritt efter att fordonet förts in i landet.

Det är nödvändigt att även i den nya lagen stadga om en motsvarande skattefrihet som skulle gälla sedvanlig lagerbehandling eller sedvanligt försättande i försäljningsskick av fordon. I stadgandet kunde för tydlighetens skull nämnas det maximala markbelopp som inte behöver räknas in i beskattningsvärdet när det gäller delar eller utrustning som behövs när ett fordon skall försättas i försäljningsskick. Likaså föreslås det bli stadgat att kostnaderna för registreringen av fordonet inte skall räknas in i beskattningsvärdet. Liksom ovan konstaterades är dessa arbeten sådana som åtminstone till

vissa delar kan utföras efter beskattningen. En begränsande faktor kan dock t.ex. vara att någon utrustning till sin karaktär kan betraktas som så pass sedvanlig standardutrustning i ett visst fordon att den redan enligt ovan nämnda huvudregel bör betraktas som sådan utrustning som skall räknas in i fordonets beskattningsvärde. På grund av de mångfaldiga situationerna kan inga heltäckande stadganden utfärdas i detta avseende. De stadganden om skattesmitning som skall tas in i lagen kan eventuellt tillämpas i dylika fall. Avsikten är att det lagrum som gäller kostnaderna för försättande i försäljningsskick skall göra lagen klarare. Lagen kommer åtminstone att innehålla en huvudregel för vilka iståndsättningskostnader som skall räknas in i beskattningsvärdet vid import och vad som skall utelämnas. Det föreslagna stadgandets verkningar på överföringen av iståndsättningen så att den eventuellt utförs i olika handelsled efter beskattningen torde likaså vara relativt obetydliga.

Avdrag

Fastställandet av beskattningsvärde inom bilbeskattningen är även förknippat med stadganden om avdrag. Avdrag i markbelopp beviljas för närvarande på två grunder. Ett miljöbaserat avdrag är avdraget på 4 500 mk från beskattningsvärdet för nya personbilar som är försedda med en ottomotor med låga halter av utsläpp. Om lågemissionsbilar stadgas närmare i 27 § förordningen om fordons konstruktion och utrustning. Ett annat avdrag i markbelopp är ett avdrag på 400 mk som beviljas om bilen är utrustad med defroster för bakrutan och strålkastarrengörare. Om bilen har skyddsstötffångare, avdras 1,5 % av tullvärdet eller av tillverkningskostnaderna från tullvärdet eller tillverkningskostnaderna.

Det föreslås att avdraget som beviljas för lågemissionsbilar skall kvarstå som förut i den nya lagen. Defroster för bakrutan och strålkastarrengörare är sådan utrustning som är nödvändig i Finland och som inte enligt internationella bestämmelser är obligatoriska i fordon. Sålunda är det fortfarande på sin plats med ett avdrag som lockar bilföraren att installera sådan utrustning. Det föreslås att stadgandet om avdraget skall ha samma innehåll som i gällande lag. Avdraget skulle sålunda i markbelopp vara 400 mk.

Skyddsstötffångare har inte närmare definie-

rats i stadganden som gäller fordonsteknik. Ursprungligen var det fråga om en stötfångare som fordonstillverkarna utvecklat för att den i synnerhet skulle tåla kollisioner. Numera får mer än 90 % av importerade bilar till godo avdraget för skyddsstötfångare även om stötfångare inte alltid torde kunna betraktas som en specialkonstruktion. När det gäller fordonsens kollisionsegenskaper har tyngdpunkten främst legat på den allmänna planeringen av korgkonstruktioner. Förslaget är att det avdrag på 1,5 % som beviljas för skyddsstötfångare slopas och ersätts genom att koefficienten i schemat för beräkning av bilskatt sänks med 2 procentenheter.

Lagen innehåller alltjämt stadganden om sådan utrustning som inte skall räknas in i beskattningsvärdet, om utrustningen installeras på friområdet eller annat ställe i landet. Dylig utrustning är säkerhetsbälten, innerstänkskärmar, varningstriangel, reservdäck och ackumulator. Tullstyrelsen kan i fråga om ett visst bilmärke och en viss bilmodell på ansökan besluta att värdet på säkerhetsbälten, varningstriangel, reservdäck och ackumulator som importören eller tillverkaren skaffat i Finland och låtit installera någon annanstans än i Finland skall få dras av från tullvärdet i den omfattning som tullstyrelsen bestämmer. Fordons- och tillverkningsmekanikens utveckling har minskat betydelsen av detta arrangemang som i fråga om viss utrustning helt har mist sin betydelse. T.ex. säkerhetsbälten installeras för det mesta i bilen redan i samband med tillverkningen. Arrangemanget kan eventuellt anses vara orättvist eller gynna utrustning som installeras eller skaffats i Finland. I det nya systemet kan en del av denna utrustning vid behov även installeras efter att fordonet tagits i bruk och alltså vara skattefria. Förslaget är att undantagsarrangemanget för säkerhetsbälten, innerstänkskärmar, varningstriangel, reservdäck och ackumulator slopas.

Övriga stadganden om fastställandet av beskattningsvärdet

Fastställandet av beskattningsvärdet, för vilket redogörs ovan, förutsätter en del stadganden om förfarandet. Det vore ändamålsenligt om dessa togs in i lagen i anslutning till stadgandena om fastställandet av beskattningsvärdet. Stadgandena skall gälla justering av

anskaffningsvärdet i syfte att undgå skatt, myndigheternas rätt att få uppgifter, skatteansvar samt omräkning av penningbelopp som uppgetts i utländsk valuta till finska pengar.

I enlighet med vad som sagts ovan tillämpas bestämmelserna i tullkodexen vid fastställandet av anskaffningsvärdet. Denna innehåller ett flertal bestämmelser som gäller klarläggande av det verkliga värdet i sådana fall när det uppgivna handelsvärdet inte kan utgöra grund för fastställandet av värdet. Avsikten är att dessa stadganden i första hand skall tillämpas vid klarläggande av det pris och de leveranskostnader som har betalats till något annat land än Finland för ett fordon. Eftersom ett fordon enligt det nya systemet kan byta ägare t.o.m. många gånger också efter införseln och före beskattningen, och eftersom också andra inhemska kostnadsfaktorer kan inverka på beskattningsvärdet, är det nödvändigt att i lagen i fråga om dessa fall finns tillräckliga stadganden med tanke på eventuella försök att undgå skatt. I lagen föreslås stadgat om beskattning enligt uppskattning, om anskaffningsvärdet av ett fordon har avtalats eller fastställts så att det är uppenbart lägre än det sedvanliga anskaffningsvärdet av ett motsvarande fordon, eller om någon annan åtgärd har vidtagits uppenbarligen i det syfte att den skatt som debiteras skall minska. Trots att avsikten är att stadgandet i första hand skall gälla inhemska kostnadsfaktorer, kunde det också tillämpas sekundärt i sådana fall när det beträffande importpriset med hjälp av metoderna enligt tullkodexen inte är möjligt att för ett fordon fastställa ett anskaffningsvärde som överensstämmer med den gängse prisnivån.

Det föreslagna stadgandet skall kompletteras med ett stadgande av närmast informativ natur, enligt vilket beskattningsvärdet efter att skattskyldigheten överförts uppgår till åtminstone beskattningsvärdet för överlåtaren av fordonet, uträknat på basis av anskaffningskostnaderna för överlåtaren av fordonet och ökat med de kostnader som uppkommer senare. Med detta avses bl.a. säljarens täckningsbidrag och leveranskostnaderna för fordonet. Också dessa kan uppskattas, om tillförlitlig utredning inte företes.

I lagen skall också stadgas att skattemyndigheten har rätt att få tillgång till de uppgifter och handlingar som ansluter sig till fastställandet av beskattningsvärdet för den som överför skattskyldigheten. Härmed avses bl.a. bokför-

ringen för personen i fråga och hans korrespondens. I lagen bör också stadgas om skyldighet att lämna dessa uppgifter. För fullgörande av denna skyldighet kan tullstyrelsen vid behov förelägga vite. Stadgandena om skattemyndighetens rätt att kräva nämnda uppgifter och den skattskyldiges skyldighet att lämna uppgifterna finns i lagens 10 kap., som gäller förfarandet i allmänhet. Förslagen har utarbetats så att myndigheterna alltid har rätt att få de uppgifter som behövs av dem som har dylika uppgifter eller handlingar.

Det föreslås att i lagen skall tas in ett stadgande av närmast informativ betydelse, som gäller skattens belopp i sådana fall då flera än en ansvarar för skatten. Skatten är då ett belopp som motsvarar högsta skatt. Som skatt räknas då också eventuellt skattetillägg och eventuell skatteförhöjning. Till detta slutresultat skulle man komma vid tolkning av lagen också om detta stadgande inte fanns i den.

De nämnda stadgandena avser bl.a. förhindrande av försök att undgå skatt genom prisättning vid överföring, användning av ovanliga betalningsmedel och annat motsvarande förfarande. I lagen finns också ett särskilt allmänt stadgande om kringgående av skattskyldighet genom utnyttjande av oriktiga rättshandlingar eller genom att åtgärder ges en oriktig rättslig form och ett stadgande för den händelse att någon utnyttjar fordonsklassificeringen för att undgå skatt. För dessa stadganden, som finns i lagförslaget 77 §, redogörs särskilt nedan.

Till fastställandet av beskattningsvärdet hänför sig ytterligare omräkning till finska pengar av penningbelopp som uppgetts i utländsk valuta. Det föreslås att härvid skall tillämpas samma förfarande som det som tillämpas vid omräkningen av valuta enligt tullkodexen. Valutakursen bestäms således enligt försäljningskursen för den nästsista onsdagen i den kalendermånad som omedelbart föregick den månad under vilken bilskattedecklarationen avgavs. Om deklaration inte har avgetts, skall kursen vid den tidpunkt då deklarationen senast borde ha avgetts tillämpas, dvs. oftast den dag då fordonet tagits i bruk. En viktig orsak till detta förfarande är att samma valutakurs vid beskattningen, som verkställs periodvis, då alltid tillämpas på fordon som beskattas under samma period.

Det föreslås att anskaffningsvärdet av fordon som tillverkats i Finland skall bestämmas

på motsvarande sätt som enligt de gällande stadgandena så, att det om tillverkaren är skattskyldig utgörs av fordonets pris på tillverkningsplatsen vilket bestäms på basis av fordonets tillverkningskostnader. De stadganden för vilka redogörs i detta avsnitt skall också tillämpas på fordon som tillverkats här i landet, med undantag av de fall när tullkodexen på grund av sakens natur används vid fastställandet av värdet.

2.6. Skattefrihet och nedsatt skatt

Det föreslås att stadgandena om skattefria fordon och nedsatt skatt i den nya lagen skall ha ungefär samma innehåll som stadgandena i den nuvarande lagen när det gäller en del skattefria kategorier av fordon, beskattning av paketbilar och beviljande av taxiförmån. Då bilbeskattningens anknytning till tullagstiftningen upphör, uppstår ett behov av att omorganisera den skattemässiga behandlingen i en del fall som hittills reglerats inom ramen för tullagstiftningen. Huvudsakligen gäller detta diplomatbilar, vissa från utlandet medförda bilar och en del fall av tillfällig användning.

Vissa kategorier av fordon

Fria från bilskatt kan liksom i dag fortfarande vara brandbilar, ambulanser, invalidtaxi, veterinärbilar och lastbilar, sådana likbilar som används enbart för transport av lik och blomsteruppsättningar som hör till begravningsverksamheten. Fria från bilskatt är också husbilar vars egenmassa är minst 1 875 kg och bussar vars egenmassa är minst 1 875 kg. Till den del närmare stadganden behövs för klassificering av dessa fordon är avsikten att de stadganden som för närvarande ingår i förordningen om fordons konstruktion och utrustning i oförändrad form skall överföras till bilskatteförordningen.

Stadgandet om nämnda fordons egenmassa avviker med 75 kg från nuvarande 1 800 kg. Detta beror på att från ingången av 1995 räknas även förarens vikt, som beräknas till 75 kg, in i ett fordons egenmassa. Detta har även betydelse för de stadganden som behandlas nedan.

Paketbilar

Det föreslås att stadgandena om beskattning

av paketbilar i den nya lagen skall ha samma innehåll som stadgandena i den gällande lagen. Skatten skall fortfarande vara 35 % av beskattningsvärdet, om volymen av paketbilens lastutrymme uppmätts till minst 3 m³ och skillnaden mellan den största tillåtna totalmassan och fordonets egenmassa är minst 525 kg. Med hänvisning till ovan nämnda ändring i fastställandet av ett fordons egenmassa motsvarar viktgränsen 525 kg det gränsvärde på 600 kg som hittills gällt. De nuvarande stadgandena om villkoren för när en paketbil skall beskattas enligt en lägre skattesats tillkom i en sådan situation då de motsvarande tidigare stadgandena allmänt kringgicks. Något sådant har inte förekommit efter ändringen. Å andra sidan har på marknaden i någon mån kommit ut också små paketbilar för vilka skatten är densamma som för personbilar. Med hänsyn härtill finns det i detta sammanhang inget behov av att ändra grunderna för den nedsatta skatten på paketbilar.

Servicebilar

Enligt 19 § förordningen om fordons konstruktion och utrustning är en servicebil en bil i kategori N som är avsedd för service av fordon och maskiner samt för transport av reparationsmanskaper och utrustning och som är utrustad med behövliga arbetsredskap och har plats för högst två personer. En servicebil är även en bil i kategori M₁ som ägs av staten, ett statligt affärsverk, ett el-, värme-, tele-, gas- eller vattenverk eller en kommun och är avsedd för service som gäller vägar, gator, banor och banmaterial samt el-, värme-, tele-, gas- och vattenverkens nät och anläggningar eller som är avsedd för service av försvarsmaktens militärutrustning och för transport av reparationsmanskaper och utrustning samt är försedd med behövliga arbetsredskap och anordningar. En sådan servicebil har plats för högst åtta personer utöver föraren. En viktig skillnad mellan en servicebil som är i privat ägo och en servicebil som ägs av ett offentligt samfund eller en sammanslutning som sköter dess uppgifter är möjligheten till persontransport. En servicebil som ägs av ett offentligt samfund kan vara en personbil medan andra servicebilar är paketbilar i fråga om vilka möjligheten till persontransport har begränsats till plats för högst två personer bredvid föraren. Skillnaden jämfört

med övriga paketbilar är närmast att av servicebilar inte förutsätts att de uppfyller de krav i fråga om mått och bärförmåga som ställs på paketbilar för erhållande av en lindrigare beskattning.

I den nya lagen föreslås att skatten på servicebilar vars egenmassa är minst 1 875 kg liksom nu skall vara 35 %. Stadgandet kompletteras av förslaget 13 §, enligt vilken kostnaderna för att en paket- eller lastbil utrustas till servicebil inte inräknas i ett fordons beskattningsvärde. Också detta motsvarar den nuvarande skattemässiga behandlingen av servicebilar, vid vilken dessa kostnader inte har omfattats av bilbeskattningen.

Som servicebilar eller i ett jämförbart syfte används i allmänhet förhållandevis stora bilar som har byggts på en lastbils eller en tung paketbils underrede så, att i fordonet finns en förlängd förarhytt med plats för flera personer utöver föraren och dessutom ett flak eller annan utrustning för transport av varor eller arbetsredskap. Beroende på fordonets utrustning kan ett dylikt fordon på grund av möjligheten till persontransport också klassificeras som ett fordon i kategori M₁, dvs. personbil. Eftersom det vid bilbeskattningen dock inte är ändamålsenligt att jämställa ett sådant stort och förhållandevis tungt fordon med en personbil, föreslås det stadgat att skatten på ett fordon i kategori M₁ vars egenmassa är minst 4 500 kg skall vara 35 %, dvs. densamma som skatten på paketbilar och servicebilar. En bil som enligt vägtrafikstadgandena skall betraktas som personbil och vars egenmassa är minst 6 000 kg är skattefri. Dessa stadganden som lindrar beskattningen av stora fordon i kategori M₁ medför inte att fordon som konkurrerar med normala personbilar tas i bruk. Som exempel på fordon i denna kategori kunde nämnas de sändningsbilar som används utomhus i radio- och televisionsverksamheten och vilkas tekniska utrustning kan ha ett högt värde. Bl.a. dessa fordon är enligt förslaget skattefria.

Taxiåterbäring

Enligt 7 § i den gällande lagen om bil- och motorcykelskatt debiteras bilskatt för en bil som vid första registreringen registreras för beställningstrafik enligt 2 § 3 punkten lagen om tillståndspliktig persontrafik på väg (343/91)

och som ägaren i huvudsak använder i sådan trafik endast till det belopp med vilket skatten överstiger 57 000 mk.

Enligt nuvarande praxis görs anteckning om beviljad återbäring av bilskatt i trafiktillståndet. I 8 § förordningen om tillståndspliktig persontrafik på väg (347/91) stadgas att innehavaren av ett trafiktillstånd innan han inleder trafiken skall uppvisa sitt tillstånd för polisen på övervaknings- eller stationsorten och på en blankett som har fastställts för detta ändamål, för tillståndet anmäla den bil som han ämnar använda för idkandet av yrkesmässig trafik. I förordningens 13 § stadgas om förfarandet vid anmälan av byte av bil som anmälts för trafiktillstånd. Om anteckningar som polisen gör på trafiktillståndet, förteckningen över de fordon som har anmälts för trafiktillstånd och om det övriga förfarandet i anslutning till övervakningen stadgas i förordningens 23 §.

Avsikten är att endast en sådan bil som har beviljats taxiåterbäring i bilbeskattningen skall kunna vara i bruk åt gången per trafiktillstånd. Med ett trafiktillstånd kan samtidigt endast idkas trafik med en bil. Stadgandena leder således till att kravet inom bilbeskattningen på att en bil huvudsakligen skall användas för yrkesmässig trafik samtidigt i allmänhet blir uppfyllt när trafik idkas i enlighet med trafiktillståndet. Enligt arrangemanget är det inte möjligt att med samma tillstånd få taxiförmån för en annan bil som är i annat bruk, utöver för en bil som används för yrkesmässig trafik.

Om en bil börjar användas för något annat ändamål än ett sådant som berättigar till taxiåterbäring innan den tid om 36 månader som stadgas i 13 § bilskattelagen har gått ut, återkrävs en del av den bilskatt som blivit odebiterad i form av taxiförmån av bilägaren. Bl.a. för detta ändamål görs i bilens registerutdrag en anteckning om beviljad taxiförmån.

I bilskattelagens 12 § 2 mom. stadgas om debitering i sådana fall när en bil som beviljats taxiförmån börjar användas för något annat ändamål. Anteckningen kan strykas i trafiktillståndet för högst 30 dagar, varefter bilskatten eller en del av den skall debiteras. Den tid under vilken anteckningen strukits i tillståndet räknas inte till godo i form av nedsättning av den skatt som skall debiteras.

Förordningen om tillståndspliktig persontrafik på väg har ersatts med en ny förordning med samma namn (666/94), som trädde i kraft

den 1 augusti 1994. I den nya förordningen finns inte längre de ovan nämnda stadgandena om övervakning. Enligt 14 § i den nya förordningen skall innehavaren av ett taxitillstånd innan han inleder trafiken visa upp sitt trafiktillstånd för polisen på stationsorten och uppge när trafiken inleds. Enligt förordningens 15 § skall trafiktillståndet i original medföras i bilen under körningen. Inga stadganden om anteckning av en bil för trafiktillstånd finns.

I den nya bilskattelagen föreslås vidare stadgat om förfarandet vid taxiåterbäring. Det föreslås att stadgandena i lagen utvecklas så, att anteckning av en bil för trafiktillstånd inte längre behöver vara ett villkor för beviljande av taxiförmån. Avsikten är dock fortfarande att endast en bil som har beviljats skatteåterbäring skall kunna användas per giltigt trafiktillstånd. Först när anteckningen i fordonsregistret om att bilen används för yrkesmässig trafik stryks eller fordonet överläts till en annan trafikidkare som idkar yrkesmässig trafik kan bilens ägare på nytt ansöka om taxiförmån. Om detta sker innan den tid om 36 månader som i lagen stadgas för debitering av skatt gått ut, är en ytterligare förutsättning för att taxiförmån på nytt skall kunna beviljas att till fordonsförvaltningen görs en sådan anmälan om överlåtelsen eller ändringen av användningsändamålet som stadgas i bilskattelagen.

Trots att förfarandet med anteckning av en taxibil för trafiktillstånd frångås, innebär den föreslagna lagen inte att en bil som beviljats taxiförmån efter att förmånen beviljats friare än i dag skulle kunna börja användas för något annat ändamål än yrkesmässig trafik. I lagen kvarstår fortfarande ett motsvarande stadgande som i den nuvarande lagen, enligt vilket en förutsättning för taxiförmån är att bilens ägare huvudsakligen använder bilen för yrkesmässig trafik. I den föreslagna formen innebär lagen endast att övervakningen av att detta krav är uppfyllt inte längre skall grunda sig på anteckningar i trafiktillståndet. Att ett fordon används för yrkesmässig trafik skall fortfarande antecknas i fordonets registeruppgifter. Skattemyndigheten får på detta sätt kännedom om ägarbyten. Den övriga övervakningen av om ett fordon används för yrkesmässig trafik skall liksom i dag basera sig på information från olika källor. Ändringen gäller således endast formerna för övervakning. Däremot är förutsättningarna för beviljande av taxiförmån eller behållande av denna förmån i den nya lagen i

sak desamma som i den gällande lagen. Likaså är stadgandena om debitering av skatt när användningsändamålet för ett fordon som används i yrkesmässig trafik ändras innan tidsfristen om 36 månader har gått ut i den nya lagen likadana som i den gällande lagen, med vissa undantag som gäller övergången till mervärdesbeskattning. För dessa stadganden redogörs närmare i punkt 2.9 nedan.

Med ovan nämnda undantag är systemet för taxiåterbäring i den nya lagen i sak likadant som i den nuvarande lagen om bil- och motorcykelskatt. I den nya lagen tas inte längre in de hänvisningar till förfarandet vid importbeskattning som finns i den gällande lagen, eftersom de blir överflödiga.

Diplomatbilar

Eftersom tullstadgandena inte längre inverkar på bilbeskattningen, måste om viss skattefrihet som i dag följer av tullagstiftningen till nödvändiga delar stadgas i bilskattelagen. Det föreslås att i bilskattelagen stadgas om beskattning av diplomatbilar, beskattning av från utlandet medförda bilar och om vissa situationer som gäller begränsad användning av bilar som införts temporärt.

Stadgandena om diplomatbilar finns i dag i 16 a § tullskattelagen. Utgångspunkten är att fordon som är avsedda att användas av främmande maktens diplomatiska beskickningar och andra beskickningar i samma ställning eller utsända konsulers konsulat i Finland för officiellt bruk eller, under vissa förutsättningar, för diplomatiska representanter och personal vid andra legationer eller konsulat, skall vara tullfria och således, på grund av den allmänna hänvisningen i 21 § lagen om bil- och motorcykelskatt, fria från bilskatt. I lagen hänvisas till dessa delar till Wienkonventionen om diplomatiska förbindelser (FördrS 4/70) och till Wienkonventionen om konsulära förbindelser (FördrS 50/80). Lagen innehåller ett förbud mot överlåtelse av tullfria varor innan tre år har förflutit från den dag då varan överlämnades. För fordons del stadgas särskilt att om en ovan åsyftad person som flyttar från Finland innan den utsatta tiden om tre år har gått ut säljer ett fordon som har varit i hans bruk, skall tull betalas för fordonet och sålunda även 1/36 av bilskatten för varje hel eller ofullständig månad som återstår av tiden. Utrikesministeri-

et skall avgöra om förutsättningarna enligt lagrummet föreligger.

På grund av att hänvisningen mellan bilbeskattningen och tullagstiftningen slopas måste i bilskattelagen tas in motsvarande stadganden om skattefrihet för diplomatiska beskickningars och konsulats och deras personals fordon. Det föreslås att om detta i sak stadgas på samma sätt som i dag. Avsikten är också att det stadgande som tas in i bilskattelagen även skall motsvara det stadgande om tullfrihet för diplomater som tas in i den nya tullagen.

Från utlandet medförda bilar

Syftet med tullagstiftningens stadganden om tullfrihet för flyttgods är att en person som flyttar in i landet inte vid inflyttningen skall vara tvungen att på nytt betala konsumtions-skatt för varor som varit i bruk i hans hushåll i utlandet och för vilka skatt i allmänhet har betalats i det land där varan tagits i bruk. Det huvudsakliga syftet med stadgandena är således undvikande av dubbel konsumtionsbeskattning vid flyttning från ett land till ett annat.

Enligt 14 och 14 a §§ i den gällande tullskattelagen är fordon som ingår i en till landet inflyttande persons personliga hushåll tullfria på de villkor som stadgas i paragraferna. De huvudsakliga villkoren för att en från utlandet medförd bil skall vara skattefri är att den inflyttande omedelbart före inflyttningen utan avbrott har vistats utomlands under minst ett år, att personbilen eller motorcykeln under minst ett år har varit i den inflyttandes eller hans makes ägo eller sådan besittning som leder till äganderätt och i hans bruk. Förutsättningen är dessutom att ett fordon som erhållits på något annat sätt än i bröllopsgåva skulle ha kunnat anskaffas med medel som han eller hans make förtjänat under vistelsen utomlands omedelbart före flyttningen. Om den inflyttande tidigare har medfört en bil till landet, skall tidsbegränsningen för skattefri överlåtelse ha gått ut innan den inflyttande på nytt för in ett fordon. Den nämnda tidsfristen under vilken ett fordon inte skattefritt får säljas eller på annat sätt överlätas eller upplåtas till någon annan eller överlämnas att användas av någon annan än den inflyttande eller hans familjemedlemmar är två år, räknat från den inflyttandes inresdag.

Det ovan sagda gäller personbilar och mo-

torcyklar. Villkoret för att en paketbil eller en specialbil tullfritt skall få införas i landet är att fordonet använts utomlands i minst sex månader. På dessa fordon tillämpas inte heller de begränsningar som gäller överlåtelseförbudet. Dessa stadganden härstammar från en tid då paketbilar som uppfyllde kraven i fråga om mått och de övriga kraven härför var fria från bilskatt. Stadgandet invercade också då förutom på tullen även på omsättningskattfriheten. Arrangemanget ändrades inte, trots att en skatt på 35 % på paketbilar infördes den 12 juli 1993.

Liksom vid övrig införsel av flyttgods är utgångspunkten för skattefriheten för från utlandet medförda bilar att skattefriheten endast skall gälla fordon som använts i den inflyttandes personliga hushåll i utlandet. Flyttningen i sig skall inte betraktas som en sådan grund för rätt till skattefri införsel som allmänt skulle möjliggöra införsel av oanvända varor eller fordon. Syftet med arrangemanget är i första hand att undvika dubbelbeskattning av varor som den inflyttande använt i sitt personliga hushåll i utlandet. Särskilt införseln av fordon som flyttgods är ofta förknippad med försök att på ett med spekulation jämförbart sätt uppnå ekonomisk och skattemässig vinst. Därför är det nödvändigt att villkoren för tullfrihet för fordon är detaljerade och precisa. Detta har å andra sidan i praktiken lett till ett stort antal ansökningar om skattelättnad, eftersom de schematiska stadgandena av olika orsaker dock inte lämpar sig för de inflyttandes personliga förhållanden vid flyttningen.

De stadganden i tullskattelagen för vilka redogörs ovan har på grund av den allmänna hänvisningen i 21 § bilskattelagen inneburit att ett fordon befriats från bilskatt i samma fall som när det varit tullfritt.

Eftersom tullskattelagen upphävs vid den tidpunkt när Finland blir medlem av EU, upphör samtidigt skattefriheten för från utlandet medförda bilar. Om man vill bibehålla detta system också härefter, måste om villkoren för skattefrihet stadgas i den nya bilskattelag som nu behandlas.

Skattefriheten för från utlandet medförda bilar har börjat betraktas enbart som en klar löneförmån i stället för som ett sätt att undvika dubbelbeskattning, vilket var det ursprungliga syftet. Detta synsätt betonas när den internationella arbetsmarknaden öppnas och rörlighe-

ten ökar. Förmånen hänför sig till en förhållandevis kort tid av arbete i utlandet. Eftersom något motsvarande skattestöd inte beviljas för annat arbete, utgör skattefriheten för dessa bilar i många fall en förmån som kan vara värd flera hundratusentals mark och som med avseende på dem som inte har möjlighet att arbeta utomlands och som betalar skatt för sin bil är oskälig. Bristerna i systemet understryks ytterligare när man beaktar att det har möjliggjort anskaffning av ett fordon utan att för det har betalats någon som helst konsumtionsskatt till något land. I synnerhet när det gäller tjänstgöring i uppgifter inom FN har företrädare för såväl FN som för värdstaterna och truppförbanden varit av den åsikten att systemet är oändamålsenligt och inverkar menligt på skötseln av truppförbandens egentliga uppgift.

Det föreslås att beskattningen av fordon som medförts som flyttgods skall utvecklas så, att systemet åter närmast motsvarar det ursprungliga målet, dvs. undvikande av dubbelbeskattning i sådana fall när en person som vistats i utlandet vid inflyttningen till Finland medför ett normalt bruksfordon. Det viktigaste förslaget är att det stadgas om ett maximibelopp för skatteförmånen. Samtidigt som minimitiden för vistelsen i utlandet förlängs, förkortas den tid som en person skall ha ägt fordonet i utlandet från ett år till minst ett halvt år.

Förslagen ändrar systemets natur så, att skattefriheten gäller en mera permanent vistelse i utlandet än i dag och så, att förmånens markbelopp begränsas så att det motsvarar skatten på en något större familjebil än genomsnittet. Genom att minimitiden för ägande förkortas eftersträvas en ökad flexibilitet i systemet i sådana i praktiken ofta förekommande fall när bilen av olika orsaker måste bytas före flyttningen till Finland. Förkortningen av tiden för ägande minskar det stora antalet ansökningar om skattelättnad som i dag hänför sig till systemet med från utlandet medförda bilar.

Det föreslås att systemet förenklas och görs klarare genom att det villkor för skattefri införsel av dessa bilar från utlandet slopas som förutsätter att ett fordon har anskaffats eller skulle ha kunnat anskaffas med medel som den inflyttande eller hans make förtjänat under vistelsen utomlands omedelbart före flyttningen. Genom detta stadgande har bl.a. sådan

anskaffning som har karaktären av spekulering av fordon som inte är i permanent egentlig användning begränsats. Stadgandets ändamålsenlighet kan emellertid kritiseras. Det har också visat sig vara besvärligt i administrativt hänseende. Stadgandet kan slopas om den förmån som erhålls för från utlandet medförda bilar på något annat sätt begränsas så att det endast gäller sedvanliga bruksbilar. I detta syfte föreslås att det i den nya lagen stadgas ett maximibelopp på 50 000 mk för skattefriheten för ett från utlandet medfört fordon. Detta belopp är tillräckligt för att en större familjebil alltjämt skall vara helt skattefri. Om en inflyttande för med sig en sådan bil till landet för vilken bilskatten är högre än detta belopp, skall den del som överskrider 50 000 mk betalas. Förslaget motsvarar även i denna form strävandet att undvika dubbel beskattning av normala bruksvaror i samband med inflyttning, men förmånen beviljas inte i någon större omfattning än denna.

Det att förtjänstkravet slopas innebär i praktiken att möjligheten att skattefritt från utlandet medföra fordon utvidgas till att gälla vissa grupper som inte tidigare har haft denna möjlighet. Med beaktande av att den tid som personen förutsätts ha vistats i utlandet förlängs och av de stadganden som begränsar maximibeloppet av förmånen kan det dock uppskattas att det också i dessa fall närmast kommer att bli fråga om införsel av fordon som verkligen har använts i den inflyttandes privata hushåll.

Användningen av fordon i anslutning till studier i ett annat land än det där personen anses ha sin stadigvarande hemvist har i EU:s bestämmelser ordnats på ett annat sätt än annan tillfällig användning av fordon i ett annat land än det egentliga hemvistlandet. Bestämmelser om detta ingår i Europeiska gemenskapernas råds direktiv (83/182/EEG) om skattebefrielser inom gemenskapen för vissa transportmedel som tillfälligt införs från en annan medlemsstat. En studerande har möjlighet att skattefritt använda ett fordon i det land där han studerar, oberoende av tidsfrister. Studierna skall i detta avseende sålunda inte anses medföra ändring av det land där han bor stadigvarande. Eftersom saken i direktivet har ordnats på detta sätt, och eftersom de förslag om tillfällig skattefri användning av fordon för vilka redogörs nedan är i överensstämmelse

med den omfattande möjlighet för studerande att skattefritt använda bil som avses i direktivet, kan det inte anses att studerande har ett likadant behov av att till sitt hushåll skaffa en bil i utlandet som de personer som eventuellt skulle beskattas för sin medförda bil i inrese-landet. Därför föreslås det att en person som tidigare varit bosatt i Finland och som har vistats i utlandet huvudsakligen på grund av studier inte har rätt att införa ett skattefritt fordon.

När kravet på att ett fordon skall ha köpts eller skulle ha kunnat köpas med medel som den inflyttande förtjänat under vistelsen utomlands slopats har i princip t.ex. barn som hör till den inflyttandes familj oberoende av ålder möjlighet att införa ett skattefritt fordon. Det är dock inte ändamålsenligt att utvidga systemet i denna riktning. Det torde kunna anses att ett fordon, när det är fråga om en person under 18 år, inte i många fall kan anses ha använts uttryckligen av den unga själv på det sätt som förutsätts i den gällande lagen och också i förslaget. Dessutom torde vistelsen i utlandet när det gäller en person i denna ålder oftast hänföra sig till hans familjs vistelse där och också till studier, i fråga om vilka införseln av fordon från utlandet också annars begränsas. Det föreslås att i lagen tas in ett stadgande enligt vilket en person som vid inflyttningen är yngre än 18 år inte har rätt att från utlandet medföra ett skattefritt fordon.

Det är nödvändigt att i den nya lagen liksom i den gällande lagen ingår stadganden som begränsar användningen i Finland av ett fordon som införts som flyttgods. Det bör också stadgas om skattepåföljderna vid överlåtelse av fordonet. Det föreslås att ett fordon på samma sätt som i dag inte skattefritt får säljas, hyras ut eller på något annat sätt överlåtas eller upplåtas till någon annan och inte ens utan ersättning överlämnas för att begagnas av någon utanför den inflyttandes familj förrän den i lagen stadgade tidsfristen har gått ut. Den nuvarande tidsfristen är två år räknat från förtullningsdagen. Ett fordon skall således i totalt minst tre års tid ha varit i den inflyttandes ägo eller sådan besittning som leder till äganderätt innan han har möjlighet att skattefritt överlåta fordonet. Också i den nya lagen föreslås tidsfristen vara tre år. Enligt förslaget skall det förutsättas att minst ett år av denna tid skall infalla i Finland efter flyttningen.

Tiden för ägandet i Finland efter flyttningen skall således enligt förslaget förkortas, om den inflyttande länge har ägt och använt fordonet utomlands. Detta skulle göra systemet smidigare och minska ansökningarna om skattelättnad.

De föreslagna stadgandena skall endast gälla bilbeskattningen. Hittills har 14 och 14 a §§ tullskattelagen inverkat förutom på bilbeskattningen också på tullen och, i enlighet med 94 § mervärdesskattelagen, på beskattningen av fordon som införs som flyttgods. EU:s bestämmelser om tullfrihet finns huvudsakligen i rådets förordning (EEG) nr 918/83 om upprättandet av ett gemenskapssystem för befrielse från tullavgifter, som har ändrats genom ett flertal förordningar. Enligt förordningen är flyttgods skattefritt, om det har tillhört den flyttande och använts av honom under minst sex månader före flyttningen och personen har vistats utanför gemenskapen under en sammanhängande tid av minst 12 månader. I den regeringsproposition med förslag till lag om ändring av mervärdesskattelagen (reg.prop. 283/1994 rd.) som gäller anpassning till gemenskapens inre marknad, föreslås 94 § mervärdesskattelagen bli ändrad så, att bestämmelserna i den nämnda förordningen skall börja tillämpas när det gäller skattefrihet för import från tredje land. Inga särskilda stadganden behövs om skattefrihet vid import från den inre marknaden. På fordon som införs som flyttgods skall mervärdesskattelagen tillämpas på samma sätt som på andra begagnade fordon som köpts i något annat land än Finland. Fordonet är skattebelagt då det köps i utlandet, och med undantag för bilskatten uppbärs ingen mervärdesskatt på det då det införs till Finland.

Om bilen medförs från ett tredje land, skall bestämmelserna i EU:s ovan nämnda förordning tillämpas i fråga om den tull som uppbärs på den. För import från ett land utanför gemenskapen skall mervärdesskatt betalas. Systemet skiljer sig härvidlag inte från gällande praxis, inte heller efter att de stadganden om tull och mervärdesskatt som anpassats till den inre marknaden börjar tillämpas.

De nämnda tidsfristerna och andra arrangemang i den övriga tull- och skattelagstiftningen avviker något från vad som föreslås stadgat inom bilbeskattningen. Tidsfristerna är i allmänhet längre i bilbeskattningen på grund av storleken på den förmån som sålunda erhålls för undantag från den höga skatten. Inga så

tungt vägande administrativa skäl kan dock anföras för att tidsfristerna skall vara enhetliga att ett förenhetligande av lagstiftningen skulle vara nödvändigt på grund härav. Inte heller ovan nämnda EU-bestämmelser medför något sådant behov av enhetlighet i bilbeskattningen som verkställs som intern beskattning.

2.7. Tillfällig skattefri användning

I den gällande lagstiftningen följer möjligheten till skattefri användning av fordon närmast av tullstadgandena. Denna användning regleras av de stadganden som avser möjlighet att tullfritt använda fordon inom finskt territorium. Denna anknytning till tullagstiftningen upphör när bilbeskattningen inte längre grundar sig på tullgränsen.

Tillämpningsområdet för den nya lagen är enligt förslaget omfattande. I princip skall alla fordon som används inom finskt territorium och som hör till de kategorier som avses i lagen vara skattepliktiga. Det omfattande tillämpningsområdet begränsas så, att viss användning som uttryckligen nämns i lagen inte är skattepliktig. I samband med de stadganden som gäller tillämpningsområdet nämns det viktigaste av dessa undantag, dvs. att skatt inte uppbärs för användning av fordon i internationell trafik som temporärt införs till landet och som registrerats i en annan stat än Finland. Ett villkor är bl.a. att fordonet endast används en begränsad tid. Det föreslås att detta stadgande tas in i anslutning till stadgandena om lagens tillämpningsområde av den anledningen att det gäller huvudparten av de fordon i internationell trafik som temporärt införs till Finland.

Det är nödvändigt att i lagen stadgas också om vissa andra fall av skattefri användning. Dessutom behövs stadganden bl.a. om under vilka förutsättningar en person skall anses vara bosatt någon annanstans än i Finland.

De huvudsakliga stadgandena gäller vissa fall av flyttning av fordon korta sträckor, tillfällig användning för försök eller demonstration eller för tävlingsändamål. De föreslagna arrangemangen motsvarar i stort sett nuvarande praxis. Stadgandena om användning för tävlingsändamål gäller närmast rallybilar och andra tävlingsfordon som används i trafik, eftersom egentliga tävlingsfordon som används på en sluten bana är skattefria redan på grund

av att de inte registreras eller används i trafik. I lagen föreslås stadgat att ett oregistrerat fordon försett med s.k. transportskyltar får användas enbart för tävlingsändamål underen sammanhängande tid av högst sju dagar åt gången. Ett fordon som registrerats någon annanstans än i Finland får användas skattefritt under högst 30 dagar enbart för tävlingsändamål, varefter fordonet skall föras ut ur landet.

Förslagen har utarbetats med tanke på å ena sidan att stadgandena skall vara tillräckligt precisa, och å andra sidan har man strävat efter arrangemang som motsvarar de praktiska behoven. Avsikten är att redan det att ett fordon används i liten utsträckning skall medföra beskattning, när det är fråga om egentlig användning som är avsedd att vara skattepliktig. En sådan tillfällig användning som regleras i lagen är dock möjlig på ett smidigt sätt. Enligt det nya arrangemanget behöver man t.ex. inte på ett konstlat sätt hyra rallybilar från utlandet, utan fordonet kan hållas i landet utan att bilskatt uppbärs på det, om det används endast vid tävlingar så som stadgas i lagen.

Till den del stadgandena i lagen gäller fall där en person som är stadigvarande bosatt i utlandet i Finland tillfälligt använder ett fordon som registrerats någon annanstans, motsvarar de föreslagna arrangemangen huvudsakligen de principer som ingår i artiklarna i Europeiska gemenskapernas råds direktiv om skattebefrielser inom gemenskapen för vissa transportmedel som tillfälligt införs från en annan medlemsstat (83/182/EEG). Om det i praktiken förekommer fall där direktivet förutsätter tillåtande av en längre tids skattefri användning än vad som stadgas i lagen, är det möjligt att förlänga tidsfristen genom beslut av distriktstullkammaren. Det föreslås att distriktstullkammaren skall få befogenheter att förlänga tidsfristen med högst ett år. Jämfört med de nuvarande stadgandena halveras den tid som en person som är stadigvarande bosatt i utlandet normalt tillfälligt får använda ett fordon skattefritt och den tid som användningstiden genom myndigheternas beslut högst kan förlängas med.

2.8. Skattedeklaration och registrering av fordon

En central inverkan av medlemskapet i Eu-

ropeiska gemenskaperna på bilbeskattningen är att denna beskattning inte längre kan verkställas så att den skulle grunda sig på gränsformaliteter. Detta betyder i synnerhet att skyldigheten att betala skatt inte får basera sig på tullgränser eller på att ett fordon överskrider en tullgräns. Utgångspunkten för stadgandena om lagens tillämpningsområde har varit att skattskyldigheten inte bestäms på basis av import eller tillverkning utan så, att bilskatt skall betalas för ett fordon som registreras i Finland eller som används inom finskt territorium. Bilskatten skall ha betalats när ett fordon registreras eller tas i bruk i Finland. Det är den skattskyldige som skall göra anmälan om ibruktageandet eller om att han ämnar registrera ett fordon. Efter att skattedeklaration har avgetts beskattas fordonet och får därefter antecknas i registret.

Det nya förfarande som föreslås baserar sig på en bilskattedeklaration. I skattedeklarationen skall ingå de uppgifter som behövs för beskattningen av fordonet, såsom identifieringsuppgifter om fordonet, uppgifter om fordonets anskaffningsvärde och övriga kostnader och avdrag som hänför sig till beskattningsvärdet.

När skattemyndigheten får bilskattedeklarationen skall den verkställa beskattningen och utfärda tillstånd för den som sköter fordonsregistreringsärenden att registrera fordonet. Den skattskyldige underrättas också om tillståndet. Detta är ett nytt arrangemang inom bilbeskattningen, trots att en förutsättning för den första registreringen av ett fordon enligt 9 § 1 mom. a-punkten förordningen om registrering av fordon (1703/92) redan nu är att en utredning företes över att de skatter som hänför sig till import, tillverkning eller överlåtelse av fordonet har betalats. Det har dock ankommit på den som registrerar ett fordon att förete denna utredning, medan det enligt det nya systemet är meningen att dessa uppgifter ges direkt från skattemyndigheten till den som för fordonsregistret. Det är nödvändigt att denna uppgift sköts så snabbt och tillförlitligt som möjligt, vilket förutsätter att en ADB-baserad förbindelse mellan dessa instanser skapas.

Målet är att beskattningen inte i onödan skall fördröja registreringen och ibruktageandet av ett fordon. Å andra sidan måste myndigheterna på ett ändamålsenligt sätt kunna säkerställa att skatten betalas. Därför föreslås ett arrangemang som går ut på att en importör

eller tillverkare av fordon som utövar regelbunden affärsverksamhet kan ansöka om att bli godkänd som registrerad skattskyldig. Ett snabbare förfarande kan tillämpas i fråga om registrerade skattskyldiga, eftersom att skatten inflyter kan säkerställas i tillräcklig mån också på annat sätt än genom att skatten har betalats på statens konto före registreringen. När det är fråga om en registrerad skattskyldig kan skattemyndighetens tillstånd för registrering utfärdas genast efter att bilskattedeklarationen har avgetts. Beskattningen verkställs först häfter, för en viss period åt gången.

Om någon annan än en registrerad skattskyldig ansvarar för bilskatten, följer på dennes bilskattedeklaration först debitering av skatten. Först när den skattskyldige visar att han har betalt skatten i enlighet med debiteringen utfärdar skattemyndigheten sitt tillstånd för registreringen.

För den del som kommer till registrering av bilar detta arrangemang motsvarar till sina huvuddrag det som i dag tillämpas inom tullen i fråga om å ena sidan registrerade kunder och å andra sidan kontantkunder som importerar fordon.

Såsom ovan konstaterats stadgas i dag om beskattning som en förutsättning för första registrering av fordon i förordningen om registrering av fordon. Eftersom det är fråga om ett viktigt stadgande som hänför sig lika väl till beskattningen som till användningen av fordon, är det dock på sin plats att stadga om saken på lagnivå. I bilskattelagen föreslås stadgat att ett fordon inte första gången får antecknas i registret, om inte skattemyndigheten har utfärdat tillstånd för registrering av fordonet. Om detta dock har skett, skall fordonet strykas ur registret. I förslaget har beaktats att fordonsregistret skall föras av bilregistercentralen, som numera är ombildat till affärsverk och eventuellt senare kommer att bolagiseras. Avsikten är inte att den registeransvarige när det gäller beskattningen skall ges sådana uppgifter som är förenade med myndighetsprövning. Det är t.ex. inte den registeransvariges sak att kontrollera beskattningens riktighet. Den registeransvarige skall endast i samband med registreringen kontrollera att skattemyndighetens tillstånd har utfärdats för registrering av fordonet i fråga. Eftersom bilskattelagen dock inte gäller t.ex. lastbilar eller bussar annat än i vissa undantagsfall, kan den registeransvarige bli tvungen

att i gränsfall avgöra om ett fordon kan upptas i fordonsregistret trots att skattemyndighetens tillstånd inte har utfärdats för registrering av det.

För att överraskande situationer förorsakade av t.ex. hög skatt skall kunna undvikas föreslås att i lagens stadganden om skatteuppbörd tas in en paragraf enligt vilken den som har inlämnat bilskattedeklaration kan återta deklarationen innan fordonet har registrerats i Finland eller tagits i bruk här. Härvid inställs debiteringen av skatten och återkallas skattebetalarens tillstånd för registrering. Avsikten är att den skattskyldige skall kunna utnyttja denna möjlighet endast tills fordonet har tagits i bruk eller registrerats. Har detta redan skett, kan beskattningsåtgärderna inte längre återkallas. I den gällande lagen finns inget motsvarande förfarande. Förfarandet kan dock minska behovet av t.ex. ansökningar om skattelättnad.

För att skattemyndigheten på ett ändamålsenligt sätt skall kunna övervaka att i registret inte finns fordon för vilka skatt inte har betalats eller beskattning över huvud taget inte har verkställts, skall i lagen tas in ett stadgande enligt vilket skattemyndigheten skall ha rätt att få tillgång till uppgifterna i fordonsregistret. Också härigenom betonas att det är skattemyndigheten som bär ansvaret för beskattningen och att den som för fordonsregistret närmast skall säkerställa att, eftersom beskattningen är en förutsättning för första registrering, ett fordon innan det upptas i registret behörligen har behandlats av skattemyndigheten för beskattningen.

2.9. Ändringar av konstruktion, äganderätt eller användningssyfte

Allmänna stadganden

Enligt den gällande lagen skall vid bilbeskattningen bilskatt debiteras när ett fordons tekniska egenskaper äganderätt eller användningssyfte ändras så att fordonet efter ändringen skall betraktas som sådant att det skall beskattas högre än före ändringen. I lagen finns en del stadganden om lindrigare beskattning eller skatteåterbäring som baserar sig på användningssyfte eller ägande. Sådana stadganden är bl.a. stadgandena om taxiförmån och

stadgandena om skatteåterbäring på grund av invaliditet. Äganderätten har betydelse t.ex. när det gäller veterinärbilar.

I en del fall tillämpas när det gäller verkningarna av ändring av förutsättningarna för den skattemässiga behandlingen en tidsfrist på tre eller fyra år, varefter debitering av skatt inte följer på ändringen. Beträffande paketbilar och tävlingsfordon gäller dock en regel enligt vilken skatten alltid debiteras, oberoende av tidpunkten för ändringen.

På frågan om hurudana ändringar som skall medföra debitering av skatt tillämpas i dag de stadganden i bilskattelagen som är i kraft vid tidpunkten för ändringen. Skatt uppbärs inte på sådana fordon som kvarstår oförändrade i registret, även om stadgandena skulle ha ändrats så att de skall beskattas högre.

Grunden för den debiterade skatten är det beskattningsvärde som ett fordon skulle ha haft som nytt. I beskattningen beaktas beloppet av den skatt som eventuellt redan har betalats för fordonet. Det belopp som uppbärs utgörs av skillnaden mellan skatten enligt skattegrunden efter ändringen och den skatt som redan tidigare debiterats för fordonet. Om ett fordon först har ändrats så att det beskattas lindrigare och därefter på nytt så att det beskattas högre, beaktas endast den skatt som fordonet skall påföras enligt de lindrigare grunderna.

Det föreslås att de nuvarande stadgandena om debitering av skatt till följd av ändring av ett fordons konstruktion, äganderätt eller användningssyfte skall tas in som sådana i den nya lagen, med vissa undantag som gäller taxibilar och för vilka redogörs nedan. Endast namnet på den myndighet som utför debiteringen ändras så att det överensstämmer med nuläget. Fordonsförvaltningen skall debitera skatten.

Förslag som hänför sig till taxiåterbäringens mervärdesskatteandel

Efter att mervärdesskattelagen (1501/93) trätt i kraft den 1 juni 1994 omfattas bl.a. yrkesmässig trafik av mervärdesbeskattningen. I omsättningsbeskattningen har tillhandahållandet av denna typ av service inte varit skattepliktig verksamhet. Ändringen innebär bl.a. att skatt som ingår i priset på skattepliktiga insatsvaror som anskaffats för denna verksamhet får dras av vid mervärdesbeskatt-

ningen. Efter att mervärdesskattelagen trätt i kraft får den som idkar yrkesmässig trafik således dra av t.ex. mervärdesskatten på anskaffningspriset på en personbil som han anskaffat för denna verksamhet.

I 13 § i den gällande lagen om bil- och motorcykelskatt stadgas om debitering av bilskatt i sådana fall när förutsättningarna för nedsatt skatt eller skattefrihet har upphört. I 1 mom. stadgas att den skatt som skall debiteras skall ökas med en femtedel för en bil för vilken skatten har sänkts med stöd av 7 § eller 13 a §. Stadgandet beror på att det i lagstiftningen inte finns något annat stadgande med stöd av vilket omsättnings- eller mervärdesskatt skulle uppbäras på bilskatt som uppbärs på grund av ändring av konstruktionen. Enligt 5 § i den nya bilskattelagen uppbärs mervärdesskatt på bilskatten också i sådana fall när debiteringen av bilskatten beror på ändring av konstruktionen eller äganderätten.

I den föreslagna nya bilskattelagen motsvaras den gällande lagens 13 § av 48 §. I paragrafen föreslås stadgat om debitering utan det ovan nämnda undantagsarrangemanget som berott på omsättningsbeskattningen.

2.10. Skattelättnad

I 18 § i den gällande lagen stadgas om en allmän på skälighet grundad skattelättnad i sak på samma sätt som i de flesta andra skattelagar. Enligt paragrafen kan skattestyrelsen eller tullstyrelsen av särskilda skäl på ansökan och på de villkor som de bestämmer nedsätta eller helt avlyfta bil- och motorcykelskatt, dröjsmålsränta, restavgift samt ränta med anledning av uppskov som har betalats eller skall betalas. Det föreslås att detta stadgande överförs till den nya lagen med i sak samma innehåll som i dag.

Om uppskov med betalning av skatt stadgas i den gällande lagen endast när det gäller skatt som fordonsförvaltningen eller länskatteverket debiterat. Skattestyrelsen kan av särskilda skäl bevilja uppskov med betalningen av denna skatt. Däremot finns i bilskattelagen inga stadganden om uppskov med skatt som tullmyndigheten uppbär. På denna skatt har dock tillämpats tullskattelagens 26 §, enligt vilken tullstyrelsen kan bevilja uppskov med betalning

av tull. Enligt 28 § tullskattelagen skall vad som stadgas om tull tillämpas också på annan skatt som tullen uppbär.

Eftersom tullagstiftningen inte längre inverkar på bilbeskattningen, föreslås stadgat att tullstyrelsen skall kunna bevilja uppskov med betalningen av sådan bilskatt som tullmyndigheten uppbär. Förslaget innebär att nuvarande praxis fortsätter.

Återbäringen av bilskatt på grund av invaliditet kan också anses ha karaktären av skattelättnad. Detta system har kritiserats bl.a. för att skattelättnaden inte kan inriktas rättvist på olika invalider och för att det ofta är svårt att fastställa om förutsättningar för invaliditet föreligger. Denna uppgift lämpar sig inte på ett naturligt sätt för tullmyndigheterna. En arbetsgrupp har därför berett ett förslag till revidering av systemet, enligt vilket skatteåterbäringen i sin helhet skall slopas och handikappades möjligheter att röra sig med egen bil stödas genom ett direkt stöd för anskaffning av bil, som handhas av socialmyndigheterna. Genom denna lösning kunde förfarandet bli betydligt smidigare än i dag. Ekonomiska förutsättningar för genomförande av ändringen har dock saknats. Under dessa omständigheter föreslås att systemet med återbäring till invalider i 17 § i den nuvarande lagen i sak tas in som sådant i den nya lagen.

I den föreslagna lagen ingår stadganden enligt vilka användningen av ett fordon kan hindras alltid när skatten är obetald eller om det finns obetalda rester av debiterad skatt. Syftet är att på detta sätt säkerställa att skatten betalas på behörigt sätt. Användningen av ett fordon kan också hindras om den som borde ha betalt bilskatten har vidareöverlåtitt fordonet. Hindrandet av användningen av ett fordon kan i enskilda fall utgöra en oskälig påföljd t.ex. om fordonet har överlåtits till en person som inte har vetat eller har kunnat veta eller av omständigheterna sluta sig till att skatt kanske inte har betalats för fordonet. Med tanke på sådana fall föreslås att i lagen tas in ett stadgande enligt vilket distriktstullkammaren eller fordonsförvaltningen av särskilda skäl för en bestämd tid eller t.o.m. helt kan återkalla sitt beslut om hindrande av att fordonet används. Detta förfarande, som grundar sig på ansökning, motsvarar till sin natur närmast beviljande av skattelättnad, varför om det föreslås stadgat i samband med stadgandena om skattelättnad.

2.11. Förfarande

Skattemyndigheter

Bilbeskattningen grundar sig på bestämmande av rätt skattskyldig och fastställande av rätt beskattningsvärde. Skyldig att betala skatt är i första hand importören av ett fordon, varmed här inte längre avses importör i den bemärkelse som begreppet används i tullagstiftningen, utan den som importerar ett fordon eller för vars räkning ett fordon importeras över riksgränsen till Finland. Beskattningsvärdet motsvaras i bilbeskattningen inte heller längre av tullvärdet utan av anskaffningsvärdet, som ligger mycket nära detta. Bestämmandet av värdet hänför sig fortfarande huvudsakligen till olika pris- eller kostnadsfaktorer inom den internationella handeln. Vad gäller tillämpningen av den nya bilskattelagen och den särskilda sakkunskap som behövs härvid är kraven på myndigheterna således desamma som enligt den nuvarande bil- och motorcykelbeskattningen. Dessutom är ca var fjärde importerad bil till sitt ursprung sådan att tull för EU:s räkning borde uppbäras för den också vid ett EU-medlemskap. Vid uppbörden av tull utreds i stort sett samma faktorer som vid bilbeskattningen.

I dag finns den sakkunskap som behövs för bil- och motorcykelbeskattningen när det gäller importen hos tullverket. Eftersom direkt nytta härav kan fås också för den nya bilbeskattningen, föreslås att denna uppgift skall skötas av tullverket.

När det gäller fordon som tillverkats i Finland sköts bil- och motorcykelbeskattningen för närvarande av länsskatteverken. Eftersom bilbeskattningen inte längre skall vara uppdelad på importbeskattning och inhemsk beskattning, är det inte motiverat att hålla kvar den nuvarande administrativa indelningen mellan tull- och skattemyndigheterna. I någon mån kan det administrativa arbetet minska genom att det inte är nödvändigt att upprätthålla sakkunskap på detta område inom en förvaltning som endast behandlar en liten del av fallen. Därför föreslås det att tullförvaltningen skall sköta också bilbeskattningen när det gäller fordon som tillverkats i Finland.

Bilskatt uppbärs också på grund av vissa i lagen stadgade ändringar av ett fordons konstruktion, användningssyfte eller äganderätt. I dessa fall är det alltid fråga om ändringar som gjorts efter den första registreringen eller ib-

ruktagandet. Huvudparten av debiteringarna baserar sig på ändringar i fordonets registeruppgifter eller på ändringar som borde ha anmälts till fordonsregistret. I dag sköter fordonsförvaltningen denna beskattning. I den nya lagen föreslås att nuläget skall bibehållas oförändrat.

Det föreslås att myndighetsbefogenheterna skall bestå av två klara helheter: tullen skall sköta bilbeskattningen före den första registreringen eller ibruktagandet av ett fordon, och fordonsförvaltningen skall sköta den beskattning som beror på ändringar som gjorts härefter. Detta arrangemang är klarare än den nuvarande uppdelningen av beskattningssuppgifterna på tre myndigheter. Den beskattning som verkställs före den första registreringen eller ibruktagandet utgör också sakligt sett en tydlig helhet, oberoende av om fordonet har tillverkats i Finland eller någon annanstans. Därför bör denna uppgift skötas av samma myndighet oberoende av fordonets tillverkningsort.

Skatterättelse och efterbeskattning

Förfarandet vid den nuvarande bil- och motorcykelbeskattningen har till stor del baserat sig på att i lagen om bil- och motorcykelskatt finns en hänvisning enligt vilken vad som stadgas om omsättningsskatt eller tull skall iaktas i tillämpliga delar. På grund av att denna hänvisning upphävs är det nödvändigt att i bilskattelagen stadga bl.a. om rättelse till skatttagarens fördel, efterbeskattning samt tidsfrister i anslutning härtill.

I den nuvarande bilbeskattningen iaktas vid efterbeskattning den i 35 § tullagen stadgade tidsfristen om tre år. För tillverkning som sker i landet gäller en lika lång tidsfrist, om vilken i dag stadgas i mervärdesskattelagen. Likaså iaktas vid rättelse till skatttagarens fördel de stadganden om tidsfrister och övriga förutsättningar som finns i tullagstiftningen och mervärdesskattelagen.

I den nya lagen föreslås stadgat om rättelse och efterbeskattning i stort sett i överensstämmelse med nuvarande praxis. Tidsfristen och de sakliga förutsättningarna för rättelse skall vara desamma som de är i dag enligt 34 § tullagen. Också om efterbeskattning stadgas på motsvarande sätt som i tullagens 35 §, som tillämpas i dag, vilket innebär att den allmänna tidsfristen

för efterbeskattning är tre år från utgången av det kalenderår under vilket skatten borde ha fastställts på basis av den skattskyldiges anmälan.

Eftersom det vid bilbeskattningen är fråga om beskattning som verkställs per fordon och en förutsättning för att fordonet skall få användas är att skatten har betalats, är det inte ändamålsenligt att ett fordon i fråga om vilket ingen behörig anmälan över huvud taget har avgetts till skatttagaren skall kunna användas skattefritt i trafik t.ex. på grund av att tiden för efterbeskattning har gått ut. Med avvikelse från vad som i allmänhet iaktas inom den övriga beskattningen är det enligt förslaget fråga om efterbeskattning endast i de fall då den skattskyldige har avgett en sådan bilskattedeclaration som avses i lagförslagets 7 kap. eller gjort en sådan anmälan om ändring av ett fordons konstruktion, äganderätt eller användningssyfte som avses i 46 §. Har sådan deklARATION eller anmälan inte gjorts, och finns det grund för beskattning, är det över huvud taget inte fråga om efterbeskattning eller rättelse utan om ordinarie beskattning av fordon eller ändring av fordon. Tidsfristerna eller de sakliga förutsättningarna för efterbeskattning eller rättelse till skatttagarens fördel skall således inte tillämpas härvid. Beskattningen verkställs på ordinarie grunder, oberoende av hur länge ett fordon har använts skattefritt. Det föreslås att i lagen tas in uttryckliga stadganden om detta, så att den avvikande användningen av begreppet efterbeskattning i lagen skall betonas tillräckligt.

Enligt det nya systemet börjar skyldigheten att betala bilskatt senast när fordonet första gången används i trafik. Om tiden för efterbeskattning skulle börja löpa vid samma tidpunkt, kunde det t.ex. vara möjligt att använda ett fordon i trafik under en kort tid utan att myndigheterna varseblir detta och därefter ta fordonet ur trafik tills tiden för efterbeskattning har gått ut. Om beskattningen i ett sådant fall skulle grunda sig på förutsättningarna för efterbeskattning, skulle fordonet efter denna tid kunna användas skattefritt. Det är inte ändamålsenligt att på detta sätt öppna en möjlighet att kringgå skattskyldigheten. Därför föreslås det att det kan bli fråga om efterbeskattning eller rättelse till skatttagarens fördel först när den skattskyldige till myndigheterna har avgett de stadgade deklARATIONerna och anmÄlningarna. Om beskattningen skall rättas eller efter-

beskattning verkställas efter att nämnda anmälningar har gjorts och skattemyndigheterna handlat i enlighet med dem, skall de stadgade tidsfristerna tillämpas.

Tidsfristen för rättelse till skattetagarens fördel och efterbeskattning är den inom den indirekta beskattningen normala tidsfristen om tre år räknat från ingången av kalenderåret efter det år då skatten borde ha fastställts på basis av den skattskyldiges anmälan.

I det avsnitt som gäller rättelse och efterbeskattning föreslås stadgat om skatteförhöjning och skattetillägg på samma sätt som i den övriga skattelagstiftningen. Avsikten är att skatteförhöjning och skattetillägg skall kunna komma i fråga också när skatt i den ordning som stadgas ovan debiteras efter att den skattskyldige har försummat sin anmälningskyldighet.

Skatteuppbörd

Det föreslås att i lagen tas in stadganden om förfallodagar för bilskatten som motsvarar nuvarande praxis. På den skatt som är obetald efter förfallodagen uppbärs dröjsmålsränta och restavgift så som stadgas i lagen om dröjsmålsränta och restavgift på skatt (145/76).

Som ett för bilbeskattningen typiskt drag föreslås att i lagen, utöver det sedvanliga stadgandet om indrivningsförfaranden, tas in ett stadgande om att fordonets användning kan hindras om bilskatten inte har betalats på förfallodagen. På samma sätt kan förfaras också om fordonet övergått till en annan ägare eller innehavare än den skattskyldige. I den gällande lagen finns ett motsvarande stadgande som gäller skatt som fordonsförvaltningen debiterar. Stadgandet togs in i lagens 14 § när skattskyldiga systematiskt hade börjat gå till väga så att paketbilar, när den skattskyldige var en medellös person, ändrades till skattepliktiga personbilar och såldes vidare till tredje person. I den föreslagna formen kunde förhindrande av användningen komma i fråga såväl när det gäller skatt som tullmyndigheterna debiterar som när det gäller skatt som fordonsförvaltningen debiterar, om skatten inte betalas inom den utsatta tiden. Om detta förfarande i enskilda fall skulle leda till ett oskäligt slutresultat, t.ex. när en person i god tro har köpt ett fordon till ett uppenbarligen normalt skattebelagt pris av en säljare som kan antas sköta om

att skatten betalas på behörigt sätt, kan användningen av fordonet med stöd av 52 § tillåtas för viss tid eller t.o.m. helt.

Som ett sätt att säkerställa uppbörden av skatt föreslås att myndigheterna skall ha möjlighet att omhänderta ett fordon tills beskattningen har verkställts och skatten betalats. Om skatten helt och hållet blir obetald kan fordonet säljas på auktion på samma sätt som varor som säljs på tullauktion. Detta stadgande behövs närmast med tanke på sådana fall när inte heller hindrandet av användningen av ett fordon i tillräckligt hög grad säkerställer betalningen av skatt. Man kan bli tvungen att tillgripa omhändertagande t.ex. om ett fordon som helt saknar ägare används skattefritt i landet. Om skatten inte kan uppbäras på något annat sätt får det omhändertagna fordonet säljas på auktion. Om skatt ännu är obetald efter detta, uppbärs den av den skattskyldige och användningen av fordonet hindras tills skatten har betalats.

I det avsnitt som gäller skatteuppbörd föreslås dessutom att i bilbeskattningen i tillämpliga delar skall iakttas vad som stadgas i lagen om skatteuppbörd (611/78).

Förhandsbesked

I lagen stadgas att tullstyrelsen eller fordonsförvaltningen i frågor som är av synnerlig vikt för sökanden på ansökan kan meddela förhandsbesked om hur bilskattelagen skall tillämpas vid beskattningen av hans fordon. I övrigt meddelas förhandsbesked på de sedvanliga villkor som stadgas i de olika skattelagarna.

Möjligheten att få förhandsbesked ökar något jämfört med nuläget. Förhandsbesked kan enligt förslaget meddelas också när frågan gäller eventuella skattepåföljder vid ändring av ett fordons konstruktion, användningssyfte eller äganderätt. Förhandsbesked kan således i princip erhållas i alla frågor som gäller bilbeskattning, om de övriga sedvanliga villkoren för meddelande av förhandsbesked är uppfyllda.

Rättelse och ändringssökande

Det föreslås att stadgandena om rättelse och ändringssökande tas in i den nya lagen i den form som de i allmänhet har i skattelagstiftningen. Lagen om bil- och motorcykelskatt har

till den del den gäller ändringssökandet ändrats genom lagen om ändring av 20 och 21 §§ lagen om bil- och motorcykelskatt (703/94), som trädde i kraft den 1 december 1994. I denna proposition stadgas om ändringssökandet i sak på samma sätt som i den ändrade lagen. I samband med ändringen av lagen förenhetligades systemet för sökande av ändring i den indirekta beskattningen. I bil- och motorcykelbeskattningen är systemet för sökande av ändring likadant som inom den övriga indirekta beskattningen. Beträffande den närmare motiveringen till revideringen hänvisas till Regeringens proposition till Riksdagen med förslag till lagstiftning om en revidering av systemet för sökande av ändring i beskattningen (reg. prop. 143/1993 rd.).

Rättelse söks hos den myndighet som har debiterat skatten. Ändring i distriktstullkamarens eller fordonsförvaltningens beslut om bilskatt söks genom besvär hos länsrätten i Nylands län. Besvärstiden är tre år från ingången av kalenderåret efter det år då bilskatten fastställdes, dock alltid minst 60 dagar från delfäendet av beslutet. Ändring i länsrätts utslag får sökas hos högsta förvaltningsdomstolen genom besvär, om högsta förvaltningsdomstolen på de villkor som nämns i lagen beviljar besvärstillstånd.

Särskilda stadganden

Det föreslås att också i den nya lagen på samma sätt som i 4 b § i den gällande lagen om bil- och motorcykelskatt skall stadgas att statsrådet, när en proposition om ändring av bilskatten har avlåtits till riksdagen, har rätt att bestämma att skatten skall uppbäras i enlighet med propositionen. Ett dylikt stadgande är nödvändigt för undvikande av störningar på marknaden som eventuellt hänför sig till ändringar av skatten.

Det föreslås att bland de särskilda stadgandena skall finnas ett stadgande för förhindrande av att skattskyldigheten kringgås. Om något förhållande eller någon åtgärd som inverkar på bilbeskattningen har getts sådan rättslig form som inte motsvarar sakens egentliga natur eller syfte, skall vid verkställandet av beskattning förfaras som om riktig form hade använts i saken. Ett motsvarande stadgande finns också i en del andra skattelagar. Dessutom föreslås att i den nya lagen tas in ett stadgande som

motsvarar 21 a § i den gällande lagen för den händelse att ett fordons konstruktion för undvikande av beskattning ändras på ett konstlat sätt så, att fordonet efter ändringen hänförs till en annan kategori så att det beskattas lindrigare än vad det verkliga förhållandet skulle förutsätta. I dessa fall är det möjligt att avvika från fordonsklassificeringen enligt vägtrafiklagstiftningen och beskatta fordonet på basis av dess verkliga karaktär. Också 17 § i det kapitel i lagen som gäller fastställande av beskattningsvärdet är till sin natur ett stadgande om kringgående av skattskyldighet. Enligt paragrafen kan, om ett väsentligt lägre beskattningsvärde uppenbarligen i syfte att undgå skatt har uppgetts för ett fordon än det som motsvarar det sedvanliga värdet av ett motsvarande fordon, det uppgivna värdet korrigeras genom uppskattning. Detta stadgande hör så nära ihop med fastställandet av beskattningsvärdet att det är ändamålsenligast att det tas in i anslutning till de övriga stadgandena som gäller beskattningsvärdet.

För att skattemyndigheterna för beskattningen skall få uppgifter om sådana fordon som uppenbarligen används i trafik utan att skatten på behörigt sätt har betalats, föreslås i lagen stadgat om skyldighet att lämna uppgifter för vissa myndigheter och inrättningar som i sina uppgifter i hög grad har att göra med fordon. Enligt lagen skall den som sköter fordonsregisterärenden göra anmälan om fordon som eventuellt används utan att skatt har betalats. Också polisen har anmälningsskyldighet. Stadgandet avser både fordon som tagits i bruk utan att skatt har betalats och bl.a. till konstruktionen ändrade fordon. Förfarandet motsvarar nuvarande praxis.

Vid behov skall skattemyndigheten också kunna bestämma att ett fordon skall inspekteras. Eftersom de frågor som i praktiken väntas förekomma kan gälla t.ex. fordonsklassificeringen enligt vägtrafikstadgandena eller andra tekniska frågor, kan utlåtande om dessa vid behov inhämtas hos den som sköter fordonsregisterärenden.

Eftersom användningen av fordon i landet före beskattning sannolikt kommer att öka när beskattningen vid tullgränsen frångås, är det nödvändigt att också stadga om rätt för myndigheterna att få uppgifter om den skattskyldiges eller någon annan persons eller något annat företags handlingar, bokföring eller motsvarande material, utöver de ovan nämnda

punkterna, som närmast gäller fordon. Detta hänför sig bl.a. till att importören eller tillverkaren enligt det nya systemet kan vidareöverföra skattskyldigheten och att t.o.m. flera dylika överföringar kan förekomma efter varandra. Det föreslås att i lagen tas in tillräckligt heltäckande stadganden för att skattemyndigheten alltid skall kunna få de uppgifter den behöver för beskattningen, om dessa uppgifter finns att tillgå. I lagen stadgas också att myndigheten vid vite kan förelägga någon att lämna uppgifterna.

Eftersom användningen av obeskattade fordon i landet kommer att öka, finns det också risk för att man i högre grad försöker ta i bruk fordon för vilka inte har betalats skatt på behörigt sätt. Med tanke på detta föreslås att i lagen tas in en paragraf enligt vilken användningen av ett fordon kan hindras, om i registret har antecknats ett fordon för vilket bilskattedeclaration inte har avgetts eller anmälan inte gjorts om ändring av konstruktionen eller någon annan omständighet som inverkar på beskattningen eller om ett sådant fordon används. Användningen skall kunna hindras även om det är någon annan än den skattskyldige som äger eller innehar fordonet. Användningen tillåts när skatten har betalats. Enligt allmänna principer skall skatt som någon annan än den skattskyldige betalar kunna betraktas som en ogrundad prestation som kan återbäras till betalaren. Avsikten är att betalningen inte skall återbäras efter att användningen av fordonet har blivit tillåten, om någon annan än den skattskyldige i en dylik situation betalar bilskatten. Skatten skall anses ha blivit betald för att fordonet skall kunna användas. Skattemyndigheten ges dock befogenheter att tillåta att ett fordon används fram till förfallodagen för den skatt som skall debiteras. Detta kan vara nödvändigt också av den orsaken att verkställandet av beskattningen kan vara tidskrävande och att det i enskilda fall kan vara oskäligt att hindra att ett fordon används under denna tid, i synnerhet om betalningen av skatten inte uppenbart äventyras till följd härav.

Också i det kapitel i lagförslaget som gäller skatteuppbörd stadgas om hindrande av att ett fordon används. Enligt den föreslagna 52 § kan användningen av ett fordon av särskilda skäl tillåtas i dessa fall. De nämnda stadgandenas förhållande till det lagrum som behandlas här är att 63 § endast gäller sådant hindrande av användning av fordon som beror på obetald

skatt. Det stadgande som behandlas här tillämpas däremot alltid redan före beskattningsbeslutet när det är fråga om användning av ett obeskattat fordon.

Det föreslås att i den nya lagen stadgas om sekretess till väsentliga delar på samma sätt som i skattelagstiftningen i allmänhet. I praktiken kan det dock uppkomma situationer där t.ex. den som köper ett fordon behöver få förvissa sig om att fordonet har beskattats eller att behörig bilskattedeclaration har avgetts för det. Köparen kan också behöva få veta om säljaren är skattskyldig för fordonet. I lagen föreslås att tullverket skall kunna lämna uppgifter om överföring av skattskyldighet eller om skattemyndighetens tillstånd för registrering av ett fordon även till någon annan än den skattskyldige. På denna grund ges inte uppgifter t.ex. om beloppet av skatt eller någon annan dylik omständighet som inverkar på beskattningen och som eventuellt är en affärshemlighet, utan de omfattas av tystnadsplikten.

De straffstadganden som föreslås i lagen motsvarar sedvanlig praxis inom skattelagstiftningen och är huvudsakligen likadana som stadganden i den gällande lagen. Om bemyndigandet att utfärda förordning stadgas allmänt, utan att de frågor om vilka stadgas genom förordning nämns särskilt. På annat ställe i lagen finns dock vissa stadganden i vilka hänvisas till att närmare stadganden utfärdas genom förordning. På samma sätt som i den gällande lagen stadgas att trafikministeriet utfärdar närmare föreskrifter om utrustning av vissa fordon och om när ett fordon skall anses vara byggt särskilt för tävlingsändamål.

Övergångsstadganden

Enligt förslaget skall den nya lagen gälla sådana fordon som skall beskattas för första gången och införs i registret eller tas i bruk efter att lagen har trätt i kraft. Om fordonet dock har utlämnats från tullkontrollen före ikraftträdandet, skall beskattningen alltså verkställas enligt den lag om bil- och motorcykelskatt som skall upphävas. Beskattningen av fordon som finns i registret när den nya lagen träder i kraft verkställs därefter enligt den nya lagen, om konstruktionen, användningssyftet eller äganderätten har ändrats på ett sätt som inverkar på beskattningen. Om en dylik ändring görs innan lagen träder i kraft, skall

beskattningen dock verkställas enligt den gamla lagen. Avsikten är att den nya lagen såtillvida skall utgöra en fortsättning på den lag som skall upphävas att t.ex. löpande tidsfrister bibehålls oförändrade under övergångsskedet.

Övergången till det nya systemet för bilbeskattning sker med kort varsel. Detta kan i vissa fall medföra svårigheter både för de skattskyldiga och för myndigheterna. Därför vore det skäligt att ordna med en övergångstid under vilken procedurstadgandena i den nya lagen i en del fall kunde få tillämpas på det sätt som är lämpligast i situationen i fråga. Till lagen hänför sig ett behov av att utveckla bl.a. ADB-systemen. Utvecklandet har inte kunnat inledas innan lagen stiftats. Därför föreslås att tullstyrelsen skall få befogenheter att till utgången av 1995 bestämma att ett annat förfarande än vad som stadgas i lagen kan tillämpas. Denna befogenhet skall endast begränsa sig till frågor som gäller förfarandet och får användas endast när det av vägande skäl inte är möjligt att vid den tidpunkt när lagen börjar tillämpas vidta de arrangemang om vilka stadgas i lagen som sådana.

Det är nödvändigt att en övergångstid knyts till vissa materiella stadganden i lagen på grund av att de skattskyldiga inte har kunnat förbereda sig på att lagen ändras. Därför föreslås att vid beskattningen av fordon som införs till landet såsom s.k. flyttgods skall övergå till den mera begränsade praxis som följer av den nya lagen så, att den skattemässiga behandlingen av personer som ännu 1995 och 1996 flyttar in i landet om de så önskar sker enligt stadgandena i lagen om bil- och motorcykelskatt och tullskattelagen, vilka upphävs. Härigenom kan sådana situationer undvikas att fordon som tillhör personer vilka som bäst är i utlandet beskattas strängare än vad som har kunnat antas vid utresan.

3. Propositionens verkningar

3.1. Ekonomiska verkningar

Beloppet av bilskatten är enligt den nya lagen detsamma som bil- och motorcykelskatten enligt de gällande stadgandena. Europeiska gemenskapernas tull för tredje land höjer dock beskattningsvärdet något för ca en fjärdedel av personbilsimporten. Om inga förändringar sker i marknadsandelarna och om värdet av person-

bilsimporten 1995 uppskattas till sammanlagt 3 730 milj. mk i motsvarighet till de beräknade skatteintäkterna i budgeten, är andelen av importen från länder utanför EU ca 930 milj. mk. Den höjda tullen skulle således påverka det sammanlagda beskattningsvärdet av bilimporten och intäkterna av bilskatten med ca 40 milj. mk. Detta föranleder ingen ändring av de beräknade intäkterna av bil- och motorcykelskatten i 1995 års budget.

Tullen för paketbilar skulle vid ett EU-medlemskap stiga något mera än tullen för personbilar. Detta har dock marginell inverkan på intäkterna av bilskatten.

3.2. Administrativa och organisatoriska verkningar

Liksom fallet huvudsakligen är i dag skall tullen verkställa bilbeskattningen till den del det är fråga om beskattning som sker före den första registreringen av fordonet eller ibruktataget. Till tullen överförs också beskattningen av fordon som tillverkas i Finland. Dessa uppgifter upphör vid länsskatteverken. Fordonsförvaltningen skall fortfarande sköta beskattningsuppgifterna efter den första registreringen eller det första ibruktataget. Tullens och fordonsförvaltningens uppgifter vid bilbeskattningen är ungefär desamma som i dag, med undantag av den beskattning som överförs från länsskatteverken.

För skattekontrollens del innebär reformen att dataförbindelserna mellan skattemyndigheterna och fordonsregistret effektivteras. Också när det gäller förbindelserna mellan tullen och registrerade skattskyldiga övergår man till ett ADB-baserat förfarande, till den del ett sådant inte redan har genomförts.

Reformen förutsätter inte ökade personalresurser vid tullverket eller fordonsförvaltningen och medför inte heller någon minskning av antalet anställda vid länsskatteverken. En eventuell ökning av införseln av begagnade fordon kan dock öka arbetsmängden vid bilbeskattningen. Enligt en bedömning av nuläget torde behövliga resurser genom interna arrangemang kunna inriktas på bilbeskattningen.

4. Beredningen av propositionen

Propositionen har beretts som tjänsteuppdrag vid finansministeriet.

5. Andra omständigheter som inverkat på propositionens innehåll

5.1. Samband med internationella fördrag

Lagförslaget ansluter sig till Finlands medlemskap i EU och avses träda i kraft samtidigt som medlemskapet förverkligas. Som medlem av EU måste Finland i sin bilbeskattning på det sätt som förutsätts i artikel 7 a i Romfördraget genomföra beskattningen så, att den för den inre marknadens del inte grundar sig på utnyttjande av gränsformaliteter.

Ett direktiv som omedelbart inverkat på förslaget är Europeiska gemenskapernas råds direktiv om skattebefrielser inom gemenskapen för vissa transportmedel som tillfälligt införs från en annan medlemsstat (83/182/EEG). Lagförslagens 2 § motsvarar tillsammans med stadgandena om tillfällig skattefri användning i 6 kap. den möjlighet till skattefri användning som förutsätts i direktivet. I förslagets 11 § hänvisas dessutom till Europeiska gemenskapens tullkodex och förordningen om dess tillämpning. Dessa stadganden används dock närmast som ett tekniskt medel för fastställande av värdet, och EG:s nämnda förordningar förutsätter inte att de tillämpas på bilbeskattningen. Motsvarande stadganden hade också kunnat tas in i lagen på något annat sätt än genom en direkt hänvisning till de nämnda förordningarna.

De föreslagna stadgandena om beskattning

av begagnade fordon ansluter sig förutom till artikel 95 i Romfördraget dessutom till genomförandet inom bilbeskattningen av det krav på icke-diskriminering när det gäller beskattning av liknande varor som finns i artikel 14 i EES-avtalet.

När det gäller diplomatbilar inverkar på förslaget Wienkonventionen om diplomatiska förbindelser (FördrS 4/70) och Wienkonventionen om konsulära förbindelser (FördrS 50/80).

5.2. Samband med andra propositioner

Avsikten är att i anslutning till denna proposition avlåta en proposition med förslag till lag om ändring av mervärdesskattelagen. I propositionen skall ingå en del författningar om mervärdesskatt som skall betalas på grundval av bilskatt. Till denna del uppbärs mervärdesskatten i samband med bilskatten. De stadganden som behövs i bilskattelagen ingår i denna proposition. Mervärdesskattelagen skall närmast kompletteras med stadganden i vilka hänvisas till bilskattelagen och med en del stadganden som gäller periodisering av avdragsrätten.

I propositionens 63 § hänvisas till tullagen. Hänvisningen avser den tullag som nämns i regeringens proposition till riksdagen med förslag till tullag och lag om ändring av lagen om tullverket (reg.prop. 257/1994 rd.).

DETALJMOTIVERING

1. Motivering till lagförslaget

1 kap. Lagens tillämpningsområde

1 §. Enligt paragrafen skall för personbilar, paketbilar och sådana andra bilar vars egenmassa är mindre än 1 875 kg till staten betalas bilskatt, på det sätt som stadgas i denna lag, innan fordonet registreras eller tas i bruk i Finland. Bilskatt skall betalas även för motorcyklar och andra fordon i kategori L. Stadgandet ger uttryck för den centrala nya princip i förslaget att skatten skall betalas innan fordo-

net registreras eller tas i bruk. Enligt gällande lag skall skatten betalas i samband med införseln eller tillverkningen av ett fordon. Ändringen innebär en övergång till ett system där bilbeskattningen inte bygger på gränsformaliteter.

I paragrafen nämns i samband med varje fordonsslag dess internationella beteckning som nämns i förordningen om fordons konstruktion och utrustning (1256/92). T.ex. personbilar har beteckningen M₁. Dessa beteckningar används i vissa fall även senare i lagen för att förtydliga fordonsklassificeringen.

Enligt paragrafen skall skatt betalas för bilar som inte är personbilar eller paketbilar och vars egenmassa är mindre än 1 875 kg. I gällande lag om bil- och motorcykelskatt ingår ett motsvarande stadgande, i vilket gränsen för skatteplikt för ett fordon dock är en egenvikt av 1 800 kg. Stadgandet i 25 § förordningen om fordons konstruktion och utrustning har genom förordning av den 25 augusti 1994 (773/94) ändrats så att förarens vikt inräknas i fordonets egenmassa. Föraren beräknas väga 75 kg. Stadgandet motsvarar sålunda i den föreslagna lydelsen 1 § 1 mom. i gällande lag om bil- och motorcykelskatt, i vilket lagrum gränsen är en massa av 1 800 kg. Enligt ett övergångsstadgande skall dessutom, om det i registret finns fordon som registrerats enligt den gamla regeln för bestämmande av egenmassa, detta beaktas när bilskattelagen tillämpas. I fråga om dylika fordon skall gränsen således alltså vara 1 800 kg.

Lagförslaget betyder att alla fordon i kategori L i princip skall vara skattepliktiga, medan hittills av dessa fordon bara motorcyklar (L_3 och L_4) har varit skattepliktiga. I 8 § stadgas om skattefrihet för fordon i kategori L_1 och L_2 , dvs. mopeder och vissa andra fordon vars cylindervolym är högst 50 cm³. Tillämpningsområdet förändras jämfört med nuläget sålunda närmast så att fordon i kategori L_5 beläggs med skatt. Dessa behandlas närmare i samband med 8 § i lagförslaget.

Enligt 1 § 2 mom. skall, beträffande frågan om vilket slags fordon som skall betraktas som en sådan bil eller motorcykel eller ett sådant annat fordon i kategori L som avses i 1 mom. och till vilken kategori av motorfordon ett fordon skall hänföras, de grunder tillämpas om vilka stadgas med stöd av vägtrafiklagen (267/81). Ett stadgande med samma innehåll ingår i gällande lag.

Utöver att skatteklassificeringen enligt vägtrafiklagstiftningen vid bilbeskattningen nyttjas, behövs i vissa fall även noggrannare underklassificeringar. När exempelvis ett fordon som skall anses höra till personbilar, dvs. ett fordon som hör till M_1 klassen, skall anses vara en husbil och under vilka förutsättningar en husbil är skattefri, avgörs enligt stadgandena i förordningen.

2 §. I 1 mom. föreslås att stadgandet i 1 § preciseras så, att med ibruktagande av ett fordon i Finland skall avses all användning av ett fordon i trafik inom finskt territorium.

Detta skall gälla även fordon som inte är registrerade i Finland. Avsikten är att även fordon som är registrerade någon annanstans än i Finland eller som inte alls är registrerade skall bli skattepliktiga när de används i trafik. Med användning i trafik skall avses användning på allmän eller enskild väg och även på andra områden i anslutning till väg. Användning av ett oregistrerat fordon på ett slutet område som är avstängt från annan trafik skall vara skattefri. Tillämpningspraxisen är avsedd att motsvara den praxis som uppkommit på tillämpningsområdet för vägtrafiklagen. Även om fordonet bara i liten utsträckning används på annat sätt, skall bilskatt uppbäras. Stadgandet uttrycker en princip som följer redan av en tolkning av 1 § 1 mom. Eftersom stadgandet har central betydelse för lagens tillämpningsområde, föreslås att lagen skall utformas så att tolkningssvårigheter inte uppkommer.

Det föreslås att det vida tillämpningsområde som nämnts ovan skall avgränsas genom stadganden som tillåter vissa slag av skattefri användning på det sätt som noga preciseras i lagen. Den kanske största enhetliga grupp som detta gäller ingår i 2 § 2 mom., enligt vilket det dock inte skall betraktas som skattepliktig användning av ett fordon, om en fysisk person som är stadigvarande bosatt i någon annan stat än Finland tillfälligt har infört ett i en annan stat än Finland registrerat fordon och använder det enbart för sina egna behov. Enligt förslaget skall användningen kunna gälla en sammanhängande eller inte sammanhängande tid av högst sex månader under en tolv månadersperiod. I de fall då tiden enligt den nämnda huvudregeln av någon orsak visar sig vara oskäligt kort, skall distriktstullkammaren kunna bestämma en längre tid med stöd av 32 §. En förutsättning skall i samtliga fall vara att användningen av fordonet inte har samband med att det köps till Finland.

För att lagen skall vara mera lättläst föreslås i 3 mom. dessutom en hänvisning enligt vilken i 6 kap. stadgas om skattefri användning av fordon i vissa fall samt om begränsningar av den skattefria användningen.

3 §. I lagrummet stadgas om när ett i Finland tillverkat eller monterat fordon skall betraktas som ett på sådant sätt nytt fordon att skatt skall uppbäras för det. Ett fordon beskattas på nytt om det tas i bruk efter det att 50 % eller mera av delarna har byts ut. Ett fordon som importerats begagnat beskattas på nytt om

25 % eller mera av fordonets delar byts ut. Trafikministeriet skall bestämma hur den nämnda procentuella andelen beräknas. I den nya lagen gäller stadgandet om byggande inte bara bilar utan också andra fordon, bl. a. motorcyklar. Bestämmelser om den procentuella andelen av olika delar i bilar ingår i trafikministeriets beslut den 23 december 1981 angående iståndsättning av skadad bil och ihopmontering av bil av komponenter (1044/81).

I praktiken har det förekommit fall då mer än hälften av delarna i en bil förnyats och den därigenom skattefritt byggts om till en sakligt sett nästan ny bil. Då har man utnyttjat det faktum att bilen besiktas med lämpliga mellanrum och sedan igen ändrat bilen. En sådan tolkning har eftersträvat att bilen efter besiktningen är en sådan i landet tidigare registrerad bil att mindre än 50 % av dess delar igen kan ändras utan skattepåföljder. Detta är dock inte avsikten. För att lagen skall vara entydig stadgas i 2 mom. att med ett i landet tidigare registrerat fordon avses i 1 mom. ett fordon för vilket skatt första gången uppburits eller som tagits i bruk skattefritt första gången i Finland utan att beakta de ändringar i fordonet som gjorts senare. Detta innebär att successiva förändringar räknas ihop och skatten debiteras när den sammanlagda procentantalen överstiger de procentbelopp som avses i 1 mom.

Det förekommer även i någon mån sådan verksamhet att en svårt kollisionsskadad bils identitet utnyttjas när en ny bil byggs, närmast i syfte att undgå skatt. Detta kan anses tvivelaktigt bl.a. av trafiksäkerhetsskäl. Därför föreslås i lagen ett stadgande enligt vilket såsom en tidigare i landet registrerad och beskattad bil som avses i 3 § 1 mom. inte kan betraktas ett fordon som inlösts med stöd av försäkring och anmäls för avregistrering på grund av att det förstörts.

2 kap. Skattskyldighet

4 §. I paragrafen stadgas om vem som är skattskyldig vid bilbesiktningen. Eftersom förslaget är uppbyggt så att det kan finnas flera än en skattskyldig, föreslås att stadgandena utformas så att den rätta skattskyldiga tydligt kan påvisas i varje enskilt fall. Skattskyldig skall i första hand vara importören av ett fordon eller tillverkaren av ett fordon som är tillverkat i

Finland. Med importör avses här den som för in fordonet på finskt territorium eller för vars räkning det förs hit. Som ny reglering föreslås i lagen att skattskyldigheten skall kunna överföras med iakttagande av det förfarande som stadgas i lagen. I ett dylikt fall skall den till vilken överföringen görs vara skattskyldig i stället för importören, tillverkaren eller någon annan som överfört skattskyldigheten. I lagen föreslås ingen begränsning av antalet överföringar, utan flera överföringar skall kunna ske efter varandra.

För att skattemyndigheten skall kunna beskatta rätt person, föreslås i 2 mom. att ett skriftligt avtal skall upprättas om överföring av skattskyldighet. Det kan vara t.ex. ett villkor som tas in i köpebrevet för ett fordon eller något annat skriftligt avtal mellan parterna vilket innehåller uppgift om vem som överför skattskyldigheten och vem som är mottagaren. Den som överför skattskyldigheten skall enligt förslaget anmäla avtalet till skattemyndigheten. Enligt lagen skall följden av försummelse av anmälan vara att den som överlätit fordonet och förvärvaren gemensamt skall ansvara för skatten. Om det finns flera överlåtare och förvärvare, skall de alla ansvara för skatten. Av ett senare stadgande i lagen följer att de skall ansvara för ett belopp som motsvarar den skatt som skulle påföras den person vars anskaffningspris för fordonet är det högsta i räckan av överlåtelser. Senare i lagen stadgas även att skattemyndigheten har rätt att få alla de uppgifter om hela räckan av överlåtelser som behövs för fastställande av skatten.

Vad som föreslagits ovan kommer att leda till en ökad rörlighet inom landet för de fordon som inte är beskattade, jämfört med den situation som rätt hittills, då de obeskattade fordonen har förvarats främst på friområde under tullkontroll. Därför föreslås att skattskyldigheten skall gälla även den som låter registrera fordonet eller tar det i bruk samt ägaren av ett fordon i användning. Detta skall gälla sådana fall då importören eller den person till vilken skattskyldigheten på stadgat sätt överförts eller någon annan skattskyldig som avses i 1 mom. inte kan påvisas. Lagen innebär att skatten kan riktas antingen mot den som tagit fordonet i bruk eller mot den som är ägare till ett fordon i användning när besiktningen verkställs i dessa fall. Om den som första gången tar i bruk eller låter registrera ett fordon inte kan påvisas eller om skatt

inte kan uppbäras av dessa, är ägaren till ett fordon i bruk skattskyldig. I dessa fall är det huvudsakligen fråga om användning av fordon för att kunna kringgå skatt eller vilseleda myndigheterna. Enligt lagens senare stadganden kan bruket av fordon i vilket fall som helst förhindras om skatten inte betalats. Avsikten är att beskattningen kan verkställas även i fråga om alla undantagsfall och att ett obeskattat fordon inte kan användas i trafik.

Vad som anförts ovan gäller den första gången ett fordon beskattas, dvs. den beskattning som verkställs innan ett fordon registreras eller tas i bruk första gången. Om ett fordon, äganderätten till fordonet eller dess användningssyfte därefter ändras på ett sätt som inverkar på beskattningen, skall den person vara skattskyldig som ägde fordonet när ändringen företogs. Om detta inte kan påvisas, skall den person vara skattskyldig som ägde fordonet när ändringen kom till myndighetens kännedom.

I gällande lag nämns att ett dödsbo är skattskyldigt i vissa situationer då skatt skall debiteras på grund av ändring i äganderätten. Med stadgandet har närmast avsetts sådana fall då skatt skall debiteras till följd av att en invalid som erhållit skatteåterbäring har avlidit och hans fordon överförs på dödsboet eller att en yrkesbilist som erhållit taxiåterbäring avlidit och hans fordon överförs på dödsboet för privat bruk. Det anses inte vara nödvändigt att i den nya lagen särskilt nämna dödsbon som skattskyldiga, eftersom ett dödsbo även annars enligt allmänna rättsprinciper ansvarar för bilskatteskulder i ett dylikt fall. Avsikten är att tidigare praxis inte ändras i sak.

Fastän obeskattade fordon kommer att kunna överföras och överlätas inom landet betydligt friare än vad den nuvarande bil- och motorcykelbeskattningen ger möjligheter till, betyder den föreslagna 4 § att det i alla situationer, om lagen följs, klart kan påvisas vem som är skattskyldig. Om den i lagen stadgade ordningen för anmälan av överföringar av skattskyldigheten inte har iakttagits och fordonet har överlåtits, skall de som överlätit fordonet och förvärvarna ansvara för bilskatten gemensamt. När lagrummet utarbetades utgick man från kravet på smidighet och från att importören av ett fordon och övriga överlåtare har ett tillräckligt starkt intresse av att till skattemyndigheterna anmäla överföringar av skattskyldigheten. Stadgandena om skattskyl-

dighet betyder även att ett obeskattat fordon inte kan vara i trafik utan att någon ansvarar för skatten på fordonet.

5 §. Då någon som är skattskyldig vid mervärdesbeskattningen, t.ex. en bilhandlare, säljer ett fordon till en konsument för ett pris i vilket en kostnadsfaktor är bilskatten, betalas på köpesumman till staten mervärdesskatt, från vilken avdras den mervärdesskatt som ingår i skattebelagda anskaffningar och andra insatser. Sålunda betalas mervärdesskatt på bilskatten.

För att den neutralitet som är viktig vid mervärdesbeskattningen skall förverkligas, föreslås att den som är skyldig att betala bilskatt även skall vara skyldig att betala mervärdesskatt på bilskatten enligt det belopp som anges i mervärdesskattelagen. Bl.a. skall den procent-sats som anges i mervärdesskattelagen tillämpas. Stadgandet behövs för att det inte i syfte att undgå mervärdesskatt på bilskatten skall vara nödvändigt att vid bilbeskattningen överföra skattskyldigheten t.ex. från bilhandlaren på konsumenten.

Det enklaste sättet för uppbörd av mervärdesskatt på bilskatten är att den myndighet som uppbär bilskatten debiterar den i samband med bilskatten och i tillämpliga delar iakttar vad som i denna lag stadgas om bilskatt. Hänvisningen avser förfarandena vid bilbeskattningen, såsom betalningstider och annat som gäller skatteuppbörden. I praktiken skall alltid i samband med debiteringen av bilskatt således även mervärdesskatt uppbäras med samma debetsedel eller debiteringsbeslut. I förvaltningshänseende är det ett enkelt arrangemang. I regel är de som är skattskyldiga vid bilbeskattningen även i det nya systemet skyldiga att betala också mervärdesskatt. Systemet är då neutralt, eftersom den mervärdesskatt som betalts på bilskatten kan avdras och därigenom bara en gång kommer att ingå i den köpesumma som konsumenten betalar.

När bilskatt återbärs med stöd av invaliditet skall enligt den föreslagna 53 § den mervärdesskatt som uppburits på bilskatten inte nedsättas av denna orsak. Om bilskatt skall debiteras, t.ex. av den orsaken att bilen överläts före utgången av de tre år som är tidsgräns enligt lagen, vore det inte sakenligt att på nytt uppbära den mervärdesskatt som redan en gång betalts på bilskatten. I 5 § 3 mom. föreslås ett stadgande om detta undantag.

Av detta följer att mervärdesskatt uppbärs både vid den första bilbeskattningen av ett

fordon och vid senare debiteringar av bilskatt i samband med ändringar av konstruktionen. Det senare fallet innebär en ändring av nuvarande praxis.

På grund av att mervärdesskatt i enlighet med vad som anförts ovan skall uppbäras även på bilskatten bör dessutom mervärdesskattelagen ändras. För tydlighetens skull bör där bl.a. hänvisas till uppbörd av mervärdesskatt i enlighet med bilskattelagen. Avsikten är att om denna fråga avlåta en särskild proposition med förslag till lag om ändring av mervärdesskattelagen.

3 kap. Skattebeloppet

6 §. Enligt paragrafen skall i bilskatt betalas beloppet av bilens beskattningsvärde minskat med 4 600 mark. Dock skall skatten alltid motsvara minst 50 % av bilens beskattningsvärde.

I överensstämmelse med gällande lag föreslås i 2 mom. att skatten på en bil som tagits i bruk utomlands, med undantag av bilar som avses i 10 §, alltid skall vara minst lika stor som skatten på en motsvarande ny bil. Liksom nu skall skatten på en bil vara 30 % av dess beskattningsvärde, om bilskattedeklaration avges när minst 25 år har förflutit från utgången av det år då bilen tillverkades.

7 §. I paragrafen stadgas om skatten på fordon som importerats begagnade. Lagrummet skall inte gälla fordon som tagits i bruk utomlands och som beskattas enligt 6 § 2 mom. och 8 § 3 mom. Paragrafen skall inte heller gälla sådana för mer än 25 år sedan tillverkade fordon som beskattas enligt paragrafer som nämns särskilt. Enligt 10 § skall ett fordon anses ha importerats begagnat, om mer än 10 000 km har körts med fordonet enligt en tillförlitlig utredning och det har varit registrerat utomlands längre tid än sex månader. Beskattningen av begagnade fordon skall således gälla nämnda fordon som varit registrerade längre tid än sex månader och är yngre än 25 år. Med fordon avses i paragrafen alla fordon som omfattas av bilskatten, inte bara bilar utan också t.ex. motorcyklar.

Med hänvisning till den allmänna motive- ringen föreslås att skatten på ett begagnat fordon skall vara såsom för ett motsvarande nytt fordon, dock så att skatten nedsätts med 0,5 % för varje kalendermånad räknat från den

tidpunkt då fordonet varit registrerat eller i bruk under 6 månader till tidpunkten för lämnandet av skattedeklarationen. Om tidpunkten för första gången då fordonet registrerats eller togs i bruk inte kan fastställas på ett tillförlitligt sätt, skall ibrukningstiden räknas från utgången av tillverkningsåret. Skatten sjunker under en tidrymd om högst 150 månader, dvs. med högst 75 %.

Enligt förslaget skall skatten på begagnade fordon liksom nu fastställas utgående från skatten på ett motsvarande nytt fordon. För det fall att något motsvarande nytt fordon inte kan påvisas, stadgas i 2 mom. att skatten skall fastställas utgående från skatten på ett nytt fordon med närmast motsvarande tekniska och övriga egenskaper. Vid bedömningen av vad som kan anses vara ett närmast motsvarande nytt fordon skall uppmärksamhet fästas vid en bils alla egenskaper: motorns storlek, fordonets kvalitetsstandard och utrustning etc. Avsikten är att finna ett fordon som på objektiva grunder så långt möjligt motsvarar det begagnade fordon som skall beskattas.

Dessutom stadgas i 2 mom. att skatten kan fastställas enligt den tid som ett fordon har varit i användning, om det varit i användning kortare tid än tiden från utgången av tillverkningsåret till tidpunkten för beskattningen. Detta stadgande avser sådana fall då det är uppenbart att den faktiska användningstiden för något fordon är betydligt kortare än den tid som förflutit sedan tillverkningsåret och detta kan anses inverka på fordonets värde. Om den skatt som skall påföras enligt fordonets eget beskattningsvärde är högre än det som man kommer fram till vid beräkningen enligt fordonets ålder skall skatt påföras enligt det högre beloppet.

Skatten på ett fordon som tillverkats av importerade begagnade delar skall vara 90 % av skatten på ett nytt fordon med närmast motsvarande tekniska och övriga egenskaper. I detta fall är det fråga om att den inhemska tillverkningen av ett fordon beskattas, varvid bl.a. den ovan relaterade 3 § skall tillämpas. Om andelen begagnade delar är 50 % eller mera påförs skatt enligt detta moment.

8 §. I paragrafen stadgas om skatten på motorcyklar. Skatten skall fastställas enligt motorns cylindervolym så, att skatten vid en cylindervolym av 130 cm³ är 20 % av beskattningsvärdet och sedan gradvis stiger till 70 %

av beskattningsvärdet för en cylindervolym av minst 756 cm³. Stadgandet motsvarar gällande lag.

Liksom för bilar föreslås även för motorcyklar ett stadgande enligt vilket skatten på en motorcykel som tagits i bruk utomlands, utom sådana motorcyklar som bör betraktas som begagnade enligt 10 §, alltid skall vara minst lika stor som skatten på en motsvarande ny motorcykel. Likaså föreslås att ett motsvarande stadgande som för bilar skall gälla då minst 25 år har förflutit från utgången av det år då motorcykeln tillverkades till den tidpunkt då skattedeklarationen avges. Skatten skall då vara 30 % av den skatt som beräknas enligt den på cylindervolymen baserade tabellen.

På samma sätt som i gällande lag föreslås i 8 § 4 mom. ett stadgande enligt vilket fordon i kategori L₁ och L₂ är skattefria. Dessa kategorier omfattar mopeder och vissa tre- eller fyrhjuliga fordon med en motor om högst 50 cm³ och en konstruktiv hastighet om högst 45 km per timme.

I 8 § 4 mom. föreslås ett i jämförelse med gällande lag nytt stadgande, enligt vilket skatten på andra fordon i kategori L skall uppbäras på samma sätt som för motorcyklar. Beskattningen av dessa fordon skall alltså bygga på motorns cylindervolym. I nuvarande vägtrafikstadganden finns fordon i kategori L₅ definierade. Kategori L kan omfatta även eldrivna fordon. Eftersom fordonen i dessa fall inte har förbränningsmotor, föreslås som skatt 30 % av beskattningsvärdet. Gränsdragningen mellan fordon som drivs med förbränningsmotor och eldrivna fordon kan vara en tolkningsfråga i sådana fall då ett fordon även har förbränningsmotor för alstring av elektricitet. Då kan uppmärksamhet fästas bl.a. vid i hur stor utsträckning det är meningen att förbränningsmotorn skall alstra drivkraft under körning. Om denna andel är stor, skall fordonet kunna beskattas enligt motorns cylindervolym, även om kraftöverföringen bygger på användning av en elmotor. Så skall förfaras åtminstone i sådana fall då den elektricitet som förbränningsmotorn alstrar räcker till den normala förbrukningen under körning. Om fordonets egen förbränningsmotor har betydelse närmast för att öka aktionsradien eller för att annars minska beroendet av elnätet, skall fordonet oavsett förbränningsmotorn kunna beskattas enligt skattesatsen 30 %. Det är inte meningen att skatten på ett eldrivet fordon med

förbränningsmotor skall vara lägre än detta ens när motorns cylindervolym understiger 130 cm³. Fordon i kategori L₁ och L₂ skall vara skattefria även om de är eldrivna.

9 §. I paragrafen föreslås på motsvarande sätt som i gällande lag ett stadgande om högre skatt i sådana fall då ett fordon förs ut i marknaden såsom nytt fastän det tillverkats för rätt lång tid sedan. Om mer än ett år förflutit från tillverkningen av ett fordon när skattedeklarationen avges, skall skatten höjas med 20 %. Avsikten är att fordon som länge funnits i lager inte skall säljas såsom nya. Stadgandet har därmed ett viktigt syfte för säkerställande av konsumentskyddet och fordonens skick. Konsumenten har inte nödvändigtvis samma möjligheter som en myndighet att ta reda på ett fordonets ålder. Det föreslagna stadgandet gäller både importerade fordon och sådana som tillverkat fabriksmässigt i Finland. Med fabriksmässig tillverkning avses här serietillverkning i kommersiellt syfte. Avsikten är att förhöjningen inte skall uppbäras på fordon som tillverkats som skilt exemplar. Härvid förekommer i allmänhet inte något motsvarande behov av konsumentskydd som vid kommersiell verksamhet.

10 §. I detta lagrum stadgas om i vilka fall ett fordon bör anses ha importerats begagnat. Ett fordon skall anses vara begagnat, om mer än 10 000 km enligt en tillförlitlig utredning har körts med det före införseln till Finland och det har varit registrerat utomlands längre tid än sex månader. Stadgandet motsvarar 4 c § i gällande lag.

4 kap. Beskattningsvärdet

11 §. I denna paragraf stadgas om fastställande av beskattningsvärdet, som är stor betydelse vid bilbeskattningen. Enligt förslaget skall beskattningsvärdet baseras på fordonets anskaffningsvärde för den skattskyldige. Därmed avses främst det pris som den skattskyldige har betalt för fordonet samt alla övriga kostnader som anskaffningen orsakat honom. I senare stadganden ingår vissa preciseringar av vilka kostnader som räknas in i beskattningsvärdet. Beskattningsvärdet erhålls genom att de belopp som nämns i 16 § avdras från det sålunda erhållna anskaffningsvärdet.

I lagen behövs detaljerade stadganden om hur anskaffningsvärdet skall fastställas. Det

föreslås att Europeiska gemenskapens tullkodex skall utnyttjas för detta ändamål. Kompletterande bestämmelser finns i Europeiska gemenskapens förordning om tillämpningsföreskrifter för tullkodexen. När beskattningsvärdet fastställs bör även denna förordning tillämpas. Dessa bestämmelser skall tillämpas som sådana när anskaffningsvärdet fastställs för ett fordon som införts såsom icke-gemenskapsvara. Anskaffningsvärdet skall vara detsamma som tullvärdet.

För fordon som införts såsom gemenskapsvara skall anskaffningsvärdet fastställas med iakttagande i tillämpliga delar av de nämnda två EG-förordningarna. Avsikten är att sådana bestämmelser inte skall tillämpas som kan anses innebära att gränsformaliteter som bör anses vara förbjudna på den inre marknaden utnyttjas vid fastställandet av anskaffningsvärdet. I de bestämmelser i tullkodexen som närmast är tillämpliga, nämligen de i avdelning II kapitel 3 ingående artiklarna 28—36 om tullvärdet av varor, finns det dock inte bestämmelser som direkt eller indirekt kunde anses innebära tillgripande av gränsformaliteter. Med hänvisning till den allmänna motiveringen avser dessa bestämmelser sådana förfaranden enligt vilka värdet av en vara alltid kan fastställas i de olika situationer som kan förekomma i praktiken. Vid bilimport skall det i allmänhet alltjämt vara fråga om att använda transaktionsvärdet som en varas tullvärde eller som ett fordons anskaffningsvärde enligt den föreslagna bilskattelagen. Tullkodexen innehåller mycket liknande bestämmelser som gällande tullskattelag om ett förfarande för fastställande av tullvärdet i sådana fall då transaktionsvärdet av olika orsaker inte finns att tillgå eller det inte kan godkännas som tullvärde. Även när anskaffningsvärdet fastställs för fordon som importerats såsom gemenskapsvara skall dessa bestämmelser vid behov kunna tillämpas utan att det kan betraktas som gränsbeskattning.

Det föreslås att de ovan relaterade stadgandena kompletteras i 3 mom. så, att beskattningsvärdet skall innefatta alla kostnader som fordonet direkt eller indirekt före beskattningen orsakat den skattskyldige när det levererats till Finland eller till den skattskyldiges första lager i Finland samt den tull som eventuellt skall betalas för fordonet. Detta stadgande begränsar i synnerhet fraktkostnaderna och med dem jämförbara kostnader för t.ex. transportförsäkringar till att gälla bara leveransen

till det nämnda lagret. Om den skattskyldige därefter betalar andra fraktkostnader, räknas de inte in i beskattningsvärdet. Däremot skall den skattskyldiges kostnader t.ex. för utrustning av fordonet räknas in i beskattningsvärdet såsom den skattskyldiges kostnader för anskaffningen av fordonet. Syftet med 3 mom. är att ange en tidsgräns före vilken den skattskyldige skall ha betalt kostnaderna för att de skall räknas in i beskattningsvärdet.

Om någon annan än den skattskyldige betalar kostnader för utrustning eller ändring av ett fordon innan fordonet beskattas, skall dessa kostnader inte räknas in i beskattningsvärdet utom om de är av sådan art att de enligt allmän praxis eller senare stadganden i lagen bör betraktas såsom kostnader som hör till den skattskyldige. I den föreslagna 15 § stadgas om ett fordons minimiutrustning. Om någon annan än den skattskyldige låter installera sådan utrustning i fordonet, skall kostnaderna räknas in i beskattningsvärdet. På samma sätt förfars, om t.ex. det pris som för ett fordon skall betalas till tillverkaren delas upp mellan den skattskyldige och något annat led. Av denna orsak finns i lagförslaget stadganden om kringgående av skatt.

Möjligheten att skattefritt installera utrustning eller företa ändringar av ett fordon skall inte vara beroende av vem som äger fordonet när kostnaderna uppkommer. Det avgörande skall vara att personerna i fråga vid behov kan bevisa för skattemyndigheten vem som i själva verket har betalt kostnaderna för utrustningen av fordonet eller för liknande åtgärder. Om saken inte kan utredas, skall man utgå från att fordonets ägare betalar dylika kostnader.

I 4 mom. föreslås stadganden som motsvarar vad som i gällande lag stadgas om beskattningsvärdet av fordon som tillverkats i Finland. Beskattningsvärdet av här tillverkade fordon skall i de fall då tillverkaren är skattskyldig vara fordonets pris på tillverkningsplatsen, vilket bestäms enligt tillverkningskostnaderna. Det föreslås att nuvarande praxis skall gälla även under den nya lagens giltighetstid.

I 5 mom. föreslås att vissa kostnadsposter som oftast i praktiken betalas av importören eller den inhemska tillverkaren av ett fordon inte skall räknas in i beskattningsvärdet. Enligt 9 § 4 mom tullskattelagen inbegriper tullvärdet inte kostnader som föranletts av sedvanlig lagerbehandling och av att varan försatts i försäljningsskick på friområde. I den nya lagen

föreslås ett i sak motsvarande stadgande, enligt vilket beskattningsvärdet inte skall inbegripa värdet av sedvanlig iståndsättning i försäljningssyfte eller värdet av sådan utrustning för högst 500 mark som fordonet i samband därmed försetts med. Värdet av iståndsättning som sker i försäljningssyfte utgörs i allmänhet till största delen av värdet av arbete. Stadgandet om värdet av utrustning avser att komplettera detta. Om fordonet utrustas i större utsträckning och man önskar göra det skattefritt, skall den ovan nämnda ordningen iakttas. Åtminstone en del av kostnaderna för registrering av ett fordon skall normalt betalas av importören. Detta beror bl.a. på de i 40 § ingående stadgandena om förfaranden, för vilka redogörs senare i propositionen. Det föreslås att registreringsavgiften för fordon och avgiften för registreringsskyltar inte skall inräknas i beskattningsvärdet.

Stadgandet om fastställande av beskattningsvärdet har utformats främst med tanke på den situation som är den vanligaste i praktiken, dvs. att den skattskyldige är fordonets importör eller fordonets tillverkare i Finland. Enligt lagen är det dock även möjligt att överföra skattskyldigheten. Dessutom kan flera personer solidariskt bli ansvariga för skatten. Avsikten är att de ovan relaterade stadgandena i 11 § skall tillämpas även i dessa fall. Ett stadgande om detta ingår i 18 §. I dessa fall skall det anskaffningsvärde som skall betraktas som beskattningsvärde primärt vara det pris som den person på vilken skattskyldigheten överförs har betalt för fordonet till överlåtaren. Om detta pris inte kan utgöra grund för beskattningsvärdet, skall sekundära metoder för fastställande av beskattningsvärdet tillämpas på motsvarande sätt som när beskattningsvärdet fastställs i samband med import. Även de övriga kostnader som uppkommit för den nya skattskyldige skall fastställas enligt samma stadganden som angetts ovan. T.ex. frakt skall inräknas ända till den person på vilken skattskyldigheten överförs. I 18 § stadgas dock som komplement till 11 § att beskattningsvärdet inte kan vara lägre än vad det skulle ha varit om det fastställdes för den som överfört skattskyldigheten.

12 §. Den skattskyldige kan bli tvungen att betala även mervärdesskatt för fordonet i enlighet med stadgandena om mervärdesskatt. Denna skatt kan ha betalats redan innan bilskatten skall betalas. I vissa fall har den

skattskyldige även en motsvarande avdragsrätt. Även mervärdesskatten vore enligt 11 § åtminstone i vissa fall en kostnad som fordonet orsakat den skattskyldige. Avsikten är dock, oberoende av om mervärdesskatten före verkställandet av bilbeskattningen har kvarstått som den skattskyldiges kostnad eller inte, att den mervärdesskatt som i Finland betalats eller skall betalas för fordonet inte inräknas i det beskattningsvärde som utgör grund för bilskatten. Stadgandet avser även bl.a. sådan öppen mervärdesskatt som ingår i anskaffningskostnaderna för utrustning som fordonet försetts med.

Tillverkningskostnaderna för ett i landet tillverkat fordon kan fastställas utan att mervärdesskatten inräknas, t.ex. i anskaffningsvärdet av delar, även i sådana fall då den skattskyldige inte har rätt till avdragsrätt för delarna. Likaså skall den mervärdesskatt som ingått i ett fordons inköpspris lämnas utanför beskattningsvärdet, om fordonet har överlåtit inom landet och någon annan än överlåtaren är skattskyldig. Detta skall gälla både sådana fall då överföringen av skattskyldigheten har skett i den ordning som stadgas i 4 § och andra fall av fordonsöverlåtelse.

Avsikten med stadgandet är att den öppna mervärdesskatt som betalats enligt mervärdesskattelagen inte skall ingå i skattebasen för bilskatten, men att mervärdesskatt däremot i samtliga fall på det sätt som stadgas i den föreslagna 5 § skall betalas på bilskatten oberoende av den bilskattskyldiges ställning vid mervärdesbeskattningen. Arrangemanget motsvarar normal praxis inom den indirekta beskattningen och leder till ett neutralt och likadant slutresultat oberoende av den skattskyldiges ställning vid bilbeskattningen eller mervärdesbeskattningen.

13 §. Enligt lagrummet skall i beskattningsvärdet av ett fordon inte inräknas det värde av ändringsarbete och utrustande av ett fordon som skett i Finland före den första registreringen och som beror på att en paket- eller lastbil har ändrats till personbil eller utrustats till servicebil eller på att ett paketbilsunderrede har försetts med lastkorg eller lastflak. Stadgandet innebär att nuvarande praxis fortsätter i fråga om dessa fordon. Enligt gällande lag har dylika ändringsarbeten kunnat företas skattefritt efter att fordonet har importerats och beskattats. Av 14 § i den nya lagen följer att även dessa ändringskostnader skall vara

belagda med bilskatt under de fyra första år som fordonet är i användning. Den föreslagna 13 § behövs för att dessa ändringar som i vissa fall kan bli dyra skall kunna företas även framdeles. Med paketbilsunderrede avses i lagrummet en paketbil som inte försetts med flak eller något annat lastutrymme. Stadgandet avses inte gälla arbeten som företas för ändring av ett flak eller lastutrymme.

14 §. För att beskattningen inte skall leda till att den utrustning som hör till fordonen minskas betydligt och att behovet av extra utrustning och ändringsarbeten i stället ökar efter beskattningen, behövs i lagen stadganden om hur ändringsarbeten inverkar på beskattningen och om den minimiutrustning som ett fordon bör ha vid beskattningen. Stadganden om detta ingår i de föreslagna 14 och 15 §§. I 14 § stadgas om verkningarna av att ett fordon ändras. Om fordonet ändras så att den typkod som ingår i registeruppgifterna borde ändras vid en ny typbesiktning av fordonet, kan skatt uppbäras för värdet av ändringsarbetet eller utrustningen även i sådana fall då ändringen har företagits inom högst fyra år från utgången av det år under vilket skatt första gången uppburits för fordonet. Skatten skall påföras den person som är fordonets ägare vid tiden för ändringen. Stadgandet avses gälla ändringar som sker efter den första beskattningen av ett fordon.

Hur detaljerad typkoden för fordon är varierar i någon mån hos olika tillverkare. Exempelvis ändringen av fordonets massa kan inverka på olika sätt på olika tillverkares typkoder. Hos en del tillverkare kan redan en liten ändring av massan ha en betydelse, medan massan hos vissa tillverkare måste förändras relativt mycket för att typkoden skall bli ändrad. Avsikten är inte att en ändring av massan på grund av obetydliga installationer, exempelvis installering av dragkrok, som hör till bilens sedvanliga utrustning skall leda till en beskattning även om massan förändras så att typkoden skulle ändras enligt praxis hos någon tillverkare.

I paragrafen föreslås en så lång tidsfrist för debiteringen av skatten att fordonet åtminstone en gång under tiden hinner bli årsbesiktat. Eftersom ändringar av ett fordons typkod inte nödvändigtvis i praktiken antecknas i fordonsregistret i samband med en besiktning, har stadgandet utformats så att skatt skall kunna debiteras om fordonet typbesiktas efter en ändring.

Enligt 2 mom. skall fordonsförvaltningen verkställa debitering som avses i 1 mom.

15 §. I paragrafen föreslås ett stadgande som motsvarar 5 § lagen om bil- och motorcykelskatt. Enligt stadgandet skall vid fastställandet av ett fordons beskattningsvärde till fordonet anses höra åtminstone den utrustning som, i enlighet med vad som stadgas särskilt, fordras för att fordonet skall kunna godkännas för trafik samt sådan annan utrustning som enligt typgodkännande eller en utredning publicerad i det land där fordonet är tillverkat hör till dess standardutrustning, och i bil dessutom värmeaggregat. I praktiken betyder ett fordons standardutrustning även i detta fall i allmänhet den utrustning enligt vilken fordonet har typbesiktats eller enligt vilken fordonet har beviljats ett sådant intyg om överensstämmelse som förutsätts för EU-typgodkännande. Om något sådant inte finns tillgängligt, bestäms den minimiutrustning som skall fordras vid bilbesiktningen utgående från tillverkarens anmälan om fordonsmodellens utrustningsnivå.

Om ett fordon saknar utrustning som nämns ovan, läggs värdet av utrustningen till beskattningsvärdet. Vid behov fastställs värdet av den utrustning som saknas genom uppskattning. Då det stadgas att ett fordon skall ha även den utrustning som enligt en utredning i tillverkningslandet hör till fordonets standardutrustning, avses närmast tillverkarens anmälan om den utrustning som normalt hör till olika fordonsmodeller. Stadgandet betyder samtidigt en hänvisning till tillverkarens specifikationer av parallellmodeller med olika utrustningsnivå.

16 §. Stadgandena om de avdrag som beviljas vid bilbesiktningen skall ingå i denna paragraf. Enligt förslaget skall ett avdrag om 400 mark kunna göras från beskattningsvärdet, om bilen är försedd med avfrostningsanordning för bakrutan och strålkastarregörare. Avdraget finns i samma form också vid den nuvarande bilbesiktningen. Avdraget skall beviljas bara om bilen är försedd med de båda nämnda tillbehören.

Även det avdrag som beviljas med stöd av låga halter av utsläpp skall i den nya lagen vara detsamma som nu. Från beskattningsvärdet av en personbil som är försedd med ottomotor med låga halter av utsläpp skall 4 500 mark avdras. Avdraget beviljas endast för en bil som inte har tagits i bruk utomlands. I praktiken betyder detta bl.a. att avdraget inte beaktas när skatten fastställs för en begagnad bil. När ett

fordon skall anses ha låga halter av utsläpp stadgas genom förordning.

17 §. I denna paragraf stadgas om förfarandet i de fall då anskaffningsvärdet av ett fordon har arrangerats så, att skatt kan undgås. Enligt lagen skall beskattningsvärdet kunna fastställas enligt uppskattning, om anskaffningsvärdet av ett fordon har avtalats eller fastställts så att det är uppenbart lägre än det normala anskaffningsvärdet av ett motsvarande fordon eller om någon annan åtgärd som inverkar på beskattningen har vidtagits uppenbarligen i det syfte att den skatt som debiteras skall minska.

I 2 mom. föreslås ett stadgande enligt vilket de kostnader som skall läggas till beskattningsvärdet kan uppskattas, om den skattskyldige inte uppvisar någon tillförlitlig utredning om dem. Här avses bl.a. sådana kostnader för utrustnings- och ändringsarbeten som hör till beskattningsvärdet. Jämfört med 1 mom. avses förutsättningarna för uppskattning vara lindrigare. Det räcker att den utredning som en skattskyldig uppvisar inte kan anses vara tillförlitlig.

18 §. I paragrafen föreslås ett stadgande om fastställande av beskattningsvärdet i sådana fall då skattskyldigheten har överförts samt då flera överlåtare av ett fordon gemensamt ansvarar för skatten. När skattskyldigheten har överförts skall vad som stadgas ovan iakttas, dock så att beskattningsvärdet inte får vara lägre än vad det skulle ha varit för den person som överfört skattskyldigheten eller, om det finns flera överförare, det högsta värde som skulle ha fastställts för någon av dem. I beskattningsvärdet inräknas sålunda bl.a. fordonets anskaffningspris, ökat med kostnaderna för leveransen av fordonet till den skattskyldige. Avsikten är sålunda att bl.a. täckningsbidragen inom handelns olika led skall räknas in i beskattningsvärdet. Lagen betyder dock att beskattningsvärdet trots överlåtelser av ett fordon inte i något skede skall kunna vara lägre än vad det skulle ha varit för den person för vilken beskattningsvärdet hade varit högst. Avsikten är att hindra prisarrangemang i samband med överlåtelser av fordon i syfte att påverka skattens belopp.

19 §. I paragrafen föreslås ett stadgande som leder till samma slutresultat som enligt 18 § för de fall då det uppkommit solidariskt ansvar för skatt. Skatten kan inte vara lägre än vad den hade varit för överlåtaren av fordonet.

20 §. I paragrafen stadgas om förfarandet för

omräknande av ett penningbelopp som uppgetts i utländsk valuta till finska pengar. Härvid skall användas den av tullstyrelsen fastställda försäljningskursen för den nästista onsdagen i den kalendermånad som närmast föregick den månad under vilken bilskattedeklarationen avgetts eller annan kurs som fastställts av tullstyrelsen. Om deklaration inte har avgetts, skall den kurs tillämpas som skulle ha tillämpats vid den tidpunkt då deklarationen senast borde ha avgetts. Det är närmast fråga om den kurs som enligt den ovan nämnda regeln fastställts för den tidpunkt då fordonet tagits i bruk. Detta motsvarar praxis enligt EU:s rättsakter.

En viktig orsak till att kursen för en bestämd dag föreslås bli tillämpad är periodbeskattningen. Förfarandet säkerställer att samma valutakurs används för alla fordon som hör till samma period.

5 kap. Skattefrihet och nedsatt skatt

21 §. Paragrafen innehåller en förteckning över skattefria fordon som motsvarar förteckningen i 6 § i den gällande lagen om bil- och motorcykelskatt, med vissa mindre ändringar. Skattefria är brandbilar, ambulanser, invalidtaxi, veterinärbilar, lastbilar och sådana likbilar som används enbart för transport av lik och blomsteruppsättningar som hör till begravningsverksamheten. Fria från bilskatt är också husbilar vars egenmassa är minst 1 875 kg och bussar vars egenmassa är minst 1 875 kg. Till dessa delar är lagen likadan som i dag, förutom att viktgränsen när det gäller skattefrihet för husbilar och bussar har höjts med 75 kg. Det är dock fråga om lika tunga fordon som hittills. På grund av en ändring av 25 § förordningen om fordons konstruktion och utrustning hänförs till ett fordons egenmassa i dag också förarens vikt, som beräknas till 75 kg. Det föreslås att ur paragrafens 1 mom. slopas omnämmandet om skattefrihet för bilar som har byggts enbart för tävlingsändamål och endast används inom ett avstängt område och som inte registreras. Detta har blivit överflödigt på grund av att dessa fordon inte heller annars beskattas i det nya systemet.

I 2 mom. föreslås stadgat om beskattningen av servicebilar och vissa andra stora fordon. För servicebilar vars egenmassa är minst 1 875 kg skall skatten vara 35 % av beskattningsvär-

det. Stadgandet är detsamma som i dag. Ett nytt stadgande jämfört med den nuvarande lagen är förslaget att sådana fordon i kategori M_1 , dvs. personbilar, vars egenmassa är exceptionellt stor skall beskattas enligt lindrigare grunder än de som annars tillämpas på personbilar. För bilar i kategori M_1 vars egenmassa är minst 4 500 kg skall skatten vara 35 %. Bilar i kategori M_1 vars egenmassa är minst 6 000 kg skall vara skattefria.

Enligt det föreslagna 3 mom. skall varumotorcyklar och invalidmotorcyklar vara fria från skatt. Också detta motsvarar den nuvarande lagen. Vidare föreslås att omnämmandet om skattefrihet för motorcyklar som byggts inkom för tävlingsändamål och endast används inom ett avstängt område och som inte registreras, med hänvisning till vad som sagts i 1 mom. skall utelämnas ur den nya lagen som onödigt.

22 §. I paragrafen stadgas om skattefrihet inom bilbeskattningen i enlighet med Wienkonventionen om diplomatiska förbindelser och Wienkonventionen om konsulära förbindelser. Förslaget motsvarar de nämnda konventionerna, det motsvarande stadgande som skall ingå i tullagen och nuvarande praxis. Också utan ett uttryckligt stadgande i bilskattelagen skulle denna praxis tillämpas även inom det nya bilskattesystemet, eftersom de nämnda konventionerna har satts i kraft genom lag. Det föreslagna stadgandet är närmast informativt till sin natur.

23 §. I paragrafen stadgas om de förutsättningar under vilka skatten för en paketbil som är avsedd enbart för varutransport skall vara lägre än den allmänna skatten, dvs. 35 % av beskattningsvärdet. Det föreslås att paragrafen skall ha samma innehåll som 6 b § i den nuvarande lagen om bil- och motorcykelskatt, dock ändrad så att den nya grund för fastställande av fordonets egenmassa för vilken redögs ovan beaktas. Förutsättningar för lägre skatt är således att skillnaden mellan den största tillåtna totalmassan och fordonets egenmassa är minst 525 kg och att volymen av lastutrymmet är minst 3 m³, mätt på det sätt som stadgas i paragrafen, eller alternativt ett öppet lastutrymme av en viss minimistorlek.

Förutsättningarna för lägre skatt preciseras genom en lag som trädde i kraft den 15 juni 1990 och som gavs eftersom skattskyldigheten då i stor utsträckning kringgicks på grundvalen av de tidigare reglerna för mätning av paketbilar. De nuvarande reglerna, som också ingår

i förslaget, har inte medfört några motsvarande fenomen som kan betecknas som kringgående av skattskyldighet. Också på grund härav vore det ändamålsenligt om stadgandena togs in i den nya lagen i oförändrad form.

24 §. I paragrafen stadgas om när en paketbil kan anses som avsedd enbart för varutransport. Stadgandet gäller användning av tillfälliga sitsar i en paketbil som beskattas enligt en lägre skattesats. Med hänvisning till vad som sagts vid föregående paragraf föreslås att paragrafen till sitt innehåll skall vara likadan som den nuvarande 6 c §.

25 §. Med hänvisning till den allmänna motiveringen föreslås i paragrafen stadgat om när en person som flyttar till Finland skall ha rätt till ett skattefritt fordon. Enligt 24 § 1 mom. nedsätts skatten för ett till det personliga hushållet hörande skattepliktigt fordon som en sådan person för med sig med högst 50 000 mark, om de tre villkor som anges i lagrummet är uppfyllda. Villkoren är

1) att den inflyttande omedelbart före flyttningen har vistats utomlands under minst ett år utan avbrott,

2) att fordonet under minst sex månader omedelbart före inflyttningen har varit i den inflyttandes eller dennes makes ägo eller sådan besittning som leder till äganderätt och i den inflyttandes bruk, och

3) om den inflyttande tidigare skattefritt har fört in ett fordon till landet, att den för skattefri överlåtelse av fordonet stadgade eller bestämda tidsbegränsningen har gått ut före inflyttningen till Finland.

Förslaget innebär att bilskatten för ett fordon som införts som flyttgods sänks med högst 50 000 mark. Är beloppet av bilskatten mindre än så, kan fordonet således vara helt skattefritt. Om bilskattens belopp är större än 50 000 mark, skall den del av skatten som överstiger detta belopp uppbäras. Eftersom fordonet skall ha använts i utlandet i minst sex månader, kommer skatten i de flesta fallen att fastställas enligt stadgandena om beskattning av begagnade fordon. Eftersom endast ett skattepliktigt fordon kan komma i fråga, gäller lagen införsel av t.ex. en personbil, en paketbil eller en motorcykel. Däremot är det möjligt att som flyttgods införa t.ex. en skattefri moped och att samtidigt få skattenedsättning för en personbil. Nedsättning kan komma i fråga också om t.ex. en personbil införs samtidigt som en skattefri husbil. Förmånen är personlig, vilket innebär

att t.ex. var och en av personerna i samma familj med de begränsningar för vilka redogörs nedan kan medföra en bil. De villkor för skattenedsättning vilka anges i momentet motsvarar till sitt sakinnehåll huvudsakligen villkoren för tullfrihet, och samtidigt för skattefrihet, för fordon i 14 § i den gällande tullskattelagen, med den skillnaden att tidsfristerna i förslaget avviker från den gällande lagen. Nuvarande praxis vid tolkningen av lagen kan således huvudsakligen fortfarande tillämpas, med beaktande av de ändrade tidsfristerna.

I 2 mom. begränsas skattenedsättningen för fordon som införts som flyttgods så att den rätt som anges i 1 mom. inte tillkommer personer som vid inflyttningen är yngre än 18 år och personer som tidigare har bott i Finland och vistats utomlands främst på grund av studier.

26 §. I 25 § förutsätts att den inflyttande omedelbart före inflyttningen skall ha vistats utomlands under minst två år utan avbrott. I praktiken förekommer det dock situationer då den inflyttande t.ex. på grund av olika praktiska saker som måste ordnas och av andra motsvarande orsaker är tvungen att före flyttningen under en kortvarig tid vistas i Finland. Därför föreslås att i lagen tas in en paragraf som lindrar huvudregeln och enligt vilken skattenedsättning också beviljas när den inflyttande före inflyttningen på grund av arbete eller bostadsanskaffning eller av skäl som med beaktande av den inflyttandes omständigheter skall anses tvingande eller på grund av sedvanlig semesterresa eller därmed jämförbar kortvarig vistelse tillfälligt har varit i Finland. Ett motsvarande stadgande finns också i 14 § 3 mom. i den gällande tullskattelagen, varför nuvarande praxis i fråga om tolkningen kan utnyttjas också vid tolkningen av stadgandet i den nya lagen.

27 §. I paragrafen föreslås stadgat om begränsningar i fråga om överlåtelse och användning av ett fordon som införts som flyttgods. Ett fordon får enligt förslaget inte utan att det nedsatta skattebeloppet har betalats säljas, hyras ut eller på något annat sätt överlåtas eller upplåtas till någon annan och inte ens utan ersättning överlämnas för att begagnas av någon utanför den inflyttandes familj förrän fordonet har varit i den inflyttandes eller hans makes ägo eller sådan besittning som leder till äganderätt och i hans bruk under minst tre år, varav dock minst ett år i Finland.

Till en inflyttandes familj som avses i 1 mom.

hör hans make och makarnas ogifta barn som bor med honom i gemensamt hushåll. Härvid jämställs med make en person av motsatt kön som fortgående utan att ingå äktenskap lever med den inflyttande i gemensamt hushåll under förhållanden av äktenskapsliknande natur.

Också stadgandena i denna paragraf motsvarar den nuvarande lagstiftningen, med undantag av det föreslagna tidsfristarrangemanget. Nuvarande rättspraxis fortsätter således, anpassad enligt den nya tidsfristen.

28 §. På detta ställe i lagen stadgas om skattenedsättning som beviljas på basis av yrkesmässig användning. Bilskatten skall nedsättas med högst 57 000 mark för en bil som vid första registreringen registreras för beställningstrafik enligt 2 § 5 punkten lagen om tillståndspliktig persontrafik på väg. Ett ytterligare krav är att ägaren i huvudsak använder fordonet i sådan trafik. Vid anskaffningen av ett fordon kan man inte försäkra sig om att det sistnämnda kravet är uppfyllt, eftersom det är fråga om kommande användning av fordonet. Syftet med stadgandet är också att skatt skall kunna debiteras med stöd av lagens 47 §, om det framkommer att fordonet de facto inte huvudsakligen används i beställningstrafik. Skattemyndigheten kan redan när den behandlar ansökan om skattenedsättning skaffa utredning om att den som tar i bruk fordonet är verksam på detta område. Dessutom skall skattemyndigheten försäkra sig om att personen i fråga har sådant trafiktillstånd för bedrivande av beställningstrafik som nämns i 2 § 5 punkten lagen om tillståndspliktig persontrafik på väg och om att i fordonsregistret antecknas att fordonet används i sådan trafik.

Med tanke på sådana situationer att någon önskar inleda ovan nämnd trafik med ett fordon för vilket skatten redan har betalats, föreslås i 2 mom. stadgat att skatten kan nedsättas enligt 1 mom. genom ändringssökande eller rättelse. I praktiken innebär detta att skattenedsättning beviljas genom rättelse, när ett fordon som redan beskattats men som ännu inte registrerats för annat bruk börjar användas som taxi.

I 3 mom. stadgas att genom förordning utfärdas närmare bestämmelser om hurudan utredning som skall ges skattemyndigheten om förutsättningarna för användning av en bil huvudsakligen i tillståndspliktig persontrafik och om de övriga förutsättningarna för nedsatt skatt. Dessa utredningar skall liksom i dag

gälla bl.a. trafiktillståndet, äganderätten till bilen vid den första registreringen och anteckningen i fordonsregistret om att ett fordon används i yrkesmässig trafik.

29 §. Systemet för trafiktillstånd har ändrats så som framgår av allmänna motiveringen. Fordon antecknas inte längre i trafiktillståndet. Därför föreslås i lagen stadgat att skattenedsättning enligt 28 § för varje trafiktillstånd skall kunna beviljas bara en bil samtidigt. Detta betyder således att innehavaren av ett trafiktillstånd för tillståndet kan registrera endast en sådan bil åt gången för vilken skattenedsättning har beviljats. Härvid saknar det betydelse om den i 48 § stadgade tiden om tre år inom vilken skatten vid överlåtelse skall debiteras har gått ut eller inte för fordonet i fråga. I paragrafen stadgas att skattenedsättning kan beviljas på nytt först när anteckningen om att det fordon som beviljats skattenedsättning fortfarande används i yrkesmässig trafik av samma ägare, har strukits i fordonsregistret. Trafiktillståndet frigörs således för ny skattenedsättning när i registret har antecknats att den föregående bilen är i privat användning eller när den har sålts till en annan ägare. För tydlighetens skull föreslås att i lagen skall nämnas att förmånen kan beviljas på nytt redan före utgången av den tid som stadgas i 48 §, om anmälan som leder till debitering av skatt har gjorts till myndigheten om överlåtelse av fordonet.

30 §. Enligt gällande lagstiftning är ett fordon som förts ut ur landet och som på nytt skall införas i allmänhet s.k. flyttgods. Tull eller skatter uppbärs inte för fordonet, om ändringar inte har gjorts på det utomlands. Ändringar som höjer fordonets värde har kunnat beskattas till sitt värde. Också i den nya lagen är det nödvändigt att stadga om en motsvarande princip. Det är dock inte utförelsen ur landet och återinförelsen som är avgörande, utan det att fordonet stryks i registret och registreras på nytt.

För att det att ett fordon stryks i registret inte skall leda till att det beskattas på nytt, utom till den del det eventuellt har ändrats, föreslås att bilskatt för ett fordon för vilket bilskatt har uppburits enligt denna lag och som har strukits i registret, när fordonet registreras på nytt skall uppbäras endast till den del som dess belopp överstiger den tidigare uppburna skatt för fordonet som inte har återburits eller nedsatts. Förslaget innebär således att skatt i

dessa fall endast debiteras på den grunden att fordonet har byggts till eller dess konstruktion ändrats. Om fordonet när det på nytt registreras är likadant som då det ströks blir det inte fråga om några skattepåföljder. Om skatt har återburits för fordonet t.ex. på grund av användning som taxi eller invaliditet, anses beloppet av icke nedsatt skatt som den skatt som uppburits tidigare.

Det föreslås att fordonsförvaltningen skall sköta beskattningen enligt paragrafen, då den i någon mån kan jämföras med uppbörden av bilskatt på grund av ändring av ett fordon.

6 kap. Tillfällig skattefri användning

31 §. I paragrafen föreslås i anslutning till lagens 2 § 2 mom. stadgat om begränsning av användningen av ett utomlands registrerat fordon som används temporärt i Finland. Enligt paragrafen får fordonet inte säljas, hyras ut eller på något annat sätt överlåtas eller upplåtas och inte heller överlämnas för att begagnas av en person som är stadigvarande bosatt i Finland. Stadgandet är likadant som i dag och motsvarar också principerna i det direktiv av Europeiska gemenskaperna som nämns i allmänna motiveringen. Lagen innebär att ett fordon, förutom av den som fört in det, får användas av hans familjemedlemmar och av andra personer som själva är i den ställningen att de från utlandet skulle ha kunnat föra in ett fordon för tillfälligt bruk i Finland. Eftersom fordonet dock i första hand är avsett för eget bruk för den som fört in det, föreslås stadgat att också fordonet skall föras ut ur landet när han avlägsnar sig ur landet.

32 §. I praktiken kan det förekomma fall när den tid under vilken ett fordon normalt får användas tillfälligt av särskilda skäl är för kort. I lagen ges skattemyndigheten möjlighet att på ansökan förlänga denna tid med högst ett år. Ansökan om förlängning skall enligt förslaget göras före utgången av den tid som avses i lagens 2 § 2 mom. Avsikten är att tillstånd skall beviljas om t.ex. sökandens arbetsuppgifter eller andra motsvarande skäl förutsätter en längre vistelse eller längre tids användning här än vad som annars stadgas i lagen. Myndigheterna har omfattande prövningsrätt liksom i andra motsvarande fall nu för tiden.

För att möjligheten att förlänga tiden för

användning av ett fordon inte skall utnyttjas i spekulationssyfte, föreslås i 2 mom. att om tiden har förlängts med stöd av 1 mom, kan fordonet på nytt med stöd av 2 § 2 mom. användas skattefritt tidigast efter sex månader från utgången av den förlängda tiden.

33 §. Eftersom tillfällig skattefri användning av ett fordon med stöd av 2 § 2 mom. endast är tillåten för personer som är stadigvarande bosatta någon annanstans än i Finland, måste i lagen definieras hur en persons stadigvarande boningsort fastställs. Det föreslås att huvudregeln skall vara att med en persons stadigvarande boningsort avses den ort där personen bor under minst 185 dagar i ett kalenderår, beräknat enligt de personliga, yrkesmässiga och andra faktorer som binder honom till orten. Om en person vistas på orter i två eller flera stater, skall som hans stadigvarande boningsort betraktas den ort dit han av personliga orsaker regelbundet återvänder. Definitionen motsvarar definitionen i artikel 7 i EG:s direktiv om skattebefrielser inom gemenskapen för vissa transportmedel som tillfälligt införs från en annan medlemsstat (83/182/EEG).

I motsvarighet till nämnda artikel stadgas i 2 mom. att det inte skall anses att en persons stadigvarande boningsort ändras, om han vistas i Finland eller något annat land på grund av studier vid universitet eller någon annan läroanstalt. Stadgandet utvidgar möjligheten till skattefri användning av fordon när det är fråga om vistelse på grund av studier. Stadgandet kompletteras i 34 § 2 mom. för vilket redogörs i det följande. Det föreslagna stadgandet hänför sig också till 25 §, där införseln av från utlandet medförda bilar begränsas, om vistelsen i utlandet har grundat sig på studier där.

34 §. Artikel 5 i det direktiv som nämns i motiveringen till föregående paragraf förutsätter att den normala tidsgränsen för tillfällig användning inte tillämpas då personens bostad och arbetsplats är belägna i olika stater och arbetsresan förutsätter att gränsen överskrids. Om detta stadgas i 1 mom. Enligt paragrafen skall de tidsgränser för tillfällig användning som anges i 2 § 2 mom. inte tillämpas i fråga om ett fordon som är registrerat i en annan stat än Finland och tillhör en person som är stadigvarande bosatt i en annan stat än Finland, om personen arbetar i Finland och med fordonet regelbundet avlägsnar sig till sin boningsort i en annan stat.

Också i dessa fall skall de övriga begränsningarna i fråga om tillfällig användning tillämpas på fordonet, bl.a. stadgandena om överlåtelse i 31 § och om stadigvarande boningsort i 33 §. Om någon under en längre tid utan avbrott använder ett sådant fordon i Finland t.ex. under semestern, skall de maximitider som stadgas i 2 § 2 mom. tillämpas. Varken i lagen eller i den artikel i direktivet som den grundar sig på definieras närmare om den tidsfrist inom vilken en person måste bege sig till hemlandet. Avsikten är att denna tidsintervall skall vara förhållandevis kort. Inga exakta stadganden kan utfärdas om detta, eftersom bl.a. arbetsplatsens läge och arbetsuppgifternas natur kan inverka på saken. Om arbetsplatsen ligger nära gränsen och arbetstiden är normal, och om också boningsorten i det andra landet är på rimligt avstånd, kunde man i regel förutsätta att personen dagligen beger sig till boningsorten. Om arbetet förutsätter t.ex. längre perioder av jourtjänstgöring eller om andra särskilda drag är förknippade med saken, kunde det också godkännas att en person beger sig till sin boningsort någon annanstans än i Finland mera sällan än dagligen.

I 2 mom. stadgas i motsvarighet till det ovan nämnda direktivet om skattefri användning av ett fordon som registrerats någon annanstans än i Finland när det gäller personer som är stadigvarande bosatta i någon annan stat än Finland och som vistas här enbart på grund av studier vid ett universitet eller någon annan läroanstalt. Inte heller i dessa fall skall tidsgränserna enligt 2 § 2 mom. tillämpas. För att studiesyftet skall kunna utredas på tillbörligt sätt, stadgas i lagen att den som på denna grund skattefritt önskar använda ett fordon under en längre tid än den normala tiden för tillfällig användning, skall anmäla detta till skattemyndigheten före utgången av den normala tiden för skattefri användning. Dessutom skall han varje termin eller vid sådana andra tidpunkter som skattemyndigheten bestämmer inlämna utredning om sina studier. Avsikten är att skattemyndigheten skall kunna försäkra sig om att det är fråga om verkliga studier och inte om att personen t.ex. endast är inskriven vid en läroanstalt. Lagen förutsätter liksom direktivet att vistelsen grundar sig uteslutande på studier. Avsikten är således att kraven skall vara relativt höga på denna punkt. Det är inte meningen att t.ex. personer som arbetar här

skall kunna använda ett fordon skattefritt på denna grund, även om de studerar vid sidan av arbetet.

35 §. I paragrafen stadgas om ett antal sådana i praktiken ofta förekommande situationer där det är skäl att tillåta kortvarig skattefri användning av ett fordon även om användaren är stadigvarande bosatt i Finland. I lagen finns en uttömmande förteckning över dessa situationer. Ett gemensamt drag för dessa jämfört med de ovan nämnda fallen är att det här är fråga om sådan användning av fordon som är avsedd att vara kortvarig och som ofta är av engångskaraktär. Skattefri användning är möjlig i följande situationer.

Enligt 1 mom. 1 punkten kan också andra personer än sådana som är stadigvarande bosatta i utlandet skattefritt föra in ett fordon till Finland för service, reparation eller annan motsvarande behandling. Fordonet kan också flyttas korta sträckor i landet i detta syfte, t.ex. för provkörning som förutsätts av service. Avsikten är inte att genom stadgandet begränsa i vilken del av landet dessa åtgärder kan vidtas, utan att möjliggöra reparations- och serviceverksamhet i Finland när det gäller utländska fordon. Om användningen uppenbart är mera omfattande än vad som sagts ovan, skall skatt uppbäras.

Momentets 2 punkt avser fordon som har förts in av en person som är bosatt någon annanstans än i Finland. Vad som stadgas i 1 punkten skall också gälla dessa fordon. Det föreslås dock att den skattefria användningen i viss mån skall omfatta litet mera än enbart reparation och service av fordon. Om fordonet måste flyttas en kort sträcka och den som fört in fordonet inte själv kan flytta det, kan någon annan göra det för hans räkning. Eftersom i 31 § stadgas om förbud mot överlåtelse, är avsikten att det undantag som föreslås här uteslutande skall gälla annan flyttning korta sträckor än egentlig användning i trafik. Det är t.ex. tillåtet att flytta ett fordon på parkeringsplatsen vid en härbärgeringsrörelse, att flytta det från en olycksplats och att flytta det på annat motsvarande sätt. Lagrummet avser inte t.ex. transport av ett fordon till annan ort eller uträttande av ärenden med fordonet för dens räkning som har fört in det, eller annan motsvarande användning i trafik.

Enligt momentets 3 punkt är tillfällig användning enbart för försök, forskningsändamål, typbesiktning eller typgodkännande eller

kortvarig demonstration skattefritt. I denna punkt är det oftast fråga om sådana användningsändamål där importören är ett företag, varför stadgandena om tillfällig skattefri användning i lagens 2 § 2 mom. inte kan tillämpas. Inte heller här avses normal användning i nyttotrafik av ett fordon, utan sådan användning som hänför sig till de ovan nämnda begränsade ändamålen. T.ex. vid användning för forskningsändamål kan det vara fråga om såväl en utländsk som en inhemsk fordonstillverkare, också när användning i trafik i Lappland eller på annat håll i landet förutsätts. Skattemyndigheten skall från fall till fall avgöra när det är fråga om egentlig användning för forskningsändamål. Enbart testning i liten skala av ett fordon skall inte anses som sådan användning. Den användning som avses i detta lagrum begränsas också av att fordonet inte registreras i Finland. Lagen förutsätter också att fordonet förs ut ur landet när det inte längre används.

I momentets 4 punkt stadgas om möjlighet att flytta ett fordon som skall föras in i landet från införselorten till något annat ställe i landet eller till utförselorten utan att det registreras. Med skattemyndighetens tillstånd är en sådan flyttning av engångskaraktär skattefritt. Avsikten är att detta förfarande, som påminner om tullförpassning, skall möjliggöra flyttning av fordon i samband med import och transporter direkt genom landet på ett smidigt sätt utan att fordonet måste transporteras t.ex. med släpvagn.

Punkt 5 i momentet avser för sin del flyttning av ett fordon som redan finns i landet på motsvarande sätt från överlåtelseorten till utförselorten. Skattemyndighetens tillstånd krävs dock inte. Utfärdande av s.k. exportskyltar för ett fordon innebär enligt 11 kap. förordningen om registrering av fordon att fordonet registreras i Finland, även om fordonet i huvudsak används utomlands. Syftet med detta system är att möjliggöra flyttning av ett fordon från Finland till det land där fordonet egentligen skall användas. I den föreslagna nya lagen innebär det att ett fordon registreras i Finland att det omfattas av beskattningen här, vilket också gäller i fråga om exportregistreringen. I det aktuella lagrummet föreslås i avvikelse från stadgandena om lagens tillämpningsområde att exportregistrering i högst 60 dagar skall vara skattefritt. Härigenom möjliggörs skattefritt användning av exportregistret för dess egentliga

syfte. Skatten skall debiteras om fordonet inte stryks i exportregistret senast vid den tidpunkt om vilken stadgas i lagen.

Momentets 6 punkt gäller tillfällig skattefri användning av ett utomlands registrerat fordon som används enbart för tävlingsändamål. Stadgandet behövs på grund av att t.ex. i en del rallytävlingar används utomlands registrerade fordon så att det inte skall kunna anses vara fråga om egentlig införsel för användning i Finland för personligt behov enligt 2 § 2 mom. Den skattefria användningen är tillåten i högst 30 dagar, varefter fordonet skall föras ut ur landet. Fordonet får användas enbart för tävlingsändamål. Härmed avses själva tävlingen och nödvändig användning som ansluter sig direkt till den. Stadgandet behövs endast när tävlingen förutsätter att ett fordon används i trafik. Skattefri användning i en tävling som äger rum inom ett avstängt område är däremot möjlig redan på basis av lagens tillämpningsområde.

Momentets 7 punkt möjliggör skattefri användning när ett fordon som inte registreras i Finland förses med transportskyltar och används enbart för tävlingsändamål under en sammanhängande tid av högst sju dagar. Stadgandet möjliggör skattefrihet för t.ex. rallybilar eller motorcyklar som används i trialtävlingar, när användningen begränsar sig enbart till tävlingen.

I paragrafen utgår från att det att ett fordon förses med transportskyltar vid tillämpningen av paragrafen inte innebär att fordonet registreras i Finland.

I 2 mom. stadgas om de anmälningar som skall göras till skattemyndigheten om användning enligt 1 mom. Skattemyndigheten kan vid behov uppställa villkor och begränsningar för användning som avses i 1 mom. Skattemyndigheten kan t.ex. vid behov med stöd av 6 punkten begränsa användningen till endast en viss tävling eller med stöd av 3 punkten till en viss demonstration eller utställning. Dessa villkor skall då iaktas för erhållande av skattefrihet.

36 §. I paragrafen stadgas om följderna av att stadgandena om tillfällig skattefri användning inte iaktas. Enligt lagen skall fordonet i första hand föras ut ur landet. Fordonet kan också flyttas till ett friområde eller något annat ställe som tullmyndigheten bestämmer, förstöras under en myndighets tillsyn eller överlätas till staten utan kostnader för denna. Om inte

någon av dessa åtgärder vidtas, skall skatt betalas för fordonet. Avsikten är att skatt alltid skall debiteras om ett fordon som avses i 35 § 1 mom. 7 punkten används i större utsträckning än vad som stadgas där, och att man inte kan undgå skatten t.ex. genom att föra ut fordonet ur landet.

För att förtydliga stadgandena föreslås i 2 mom. att vad som sagts ovan skall tillämpas även om den person som använt fordonet tillfälligt har vistats så länge i Finland att han skall anses som stadigvarande bosatt här. Eftersom oklara situationer kan uppkomma i praktiken, ges skattemyndigheten dock rätt att tillåta utförsel av ett fordon skattefritt, även om tidsgränsen enligt 2 § 2 mom. överskrids. Skattemyndigheten kan utsätta en tidsfrist om högst en månad för utförsel av fordonet och samtidigt bestämma om användning av fordonet och om andra villkor under denna tid. Tidsfrist kan beviljas bara om det kan anses bero på misstag eller övermäktigt hinder att fordonet använts längre tid än vad stadgandena tillåter. Om det är uppenbart att syftet varit att undgå skatt eller om det är fråga om nonchalans eller användningen har pågått en lång tid efter att tidsfristen löpt ut, är följden debitering av skatt.

7 kap. Skattedeklaration och registrering av fordon

37 §. Med hänvisning till stadgandena om lagens tillämpningsområde föreslås i detta lagrum att den skattskyldige skall göra anmälan till skattemyndigheten (*bilskattedeklaration*) innan ett fordon registreras i Finland eller tas i bruk här. För fastställande av fordonets beskattningsvärde skall i deklarationen ingå uppgifter om de anskaffningskostnader som fordonet orsakat den skattskyldige och om fordonets utrustning, identifieringsuppgifter om fordonet samt andra uppgifter om sådant som inverkar på beskattningen.

I 2 mom. föreslås att genom förordning skall stadgas om bilskattedeklarationen, om dess innehåll samt om undantag från deklara-tions-skyldigheten.

38 §. I paragrafen anges huvudregeln för förfarandet inom bilbeskattningen, dvs. att skattemyndigheten, efter att den skattskyldige avgett bilskattedeklaration, verkställer beskattning och utfärdar tillstånd för den som sköter

fordonsregistreringsärenden att registrera fordonet. Den skattskyldige skall underrättas om tillståndet. Förfarandet enligt denna paragraf gäller andra fall än sådana som stadgas i 40 §, dvs. fordon som en registrerad skattskyldig på förhand anmält till fordonsregistret. Trots att paragrafen utgör en huvudregel som hänför sig till lagens uppbyggnad, kommer i praktiken förfarandet enligt 40 § att tillämpas på största delen av de fordon som skall beskattas.

Det föreslagna förfarandet motsvarar det nuvarande såtillvida att ett fordon för vilket skatt inte har betalats enligt 9 § förordningen om registrering av fordon inte heller hittills har kunnat godkännas i registret. Förslaget betyder att om saken nu stadgas också i bilskattelagen. Avsikten är att denna förutsättning skall klarläggas genom direkt dataöverföring mellan skattemyndigheten och den som sköter fordonsregistreringsärenden.

39 §. I paragrafen stadgas om registrerade skattskyldiga och om förutsättningarna för när tullstyrelsen kan bevilja en skattskyldig ställning som registrerad skattskyldig. Förutsättningen är att den skattskyldige utövar regelbunden affärsverksamhet som importör eller tillverkare av fordon. Det sistnämnda gäller inhemska tillverkare av fordon. En registrerad skattskyldig skall vara tillförlitlig och skall kunna göra de anmälningar som avses i denna lag i maskinläsbar form på det sätt som tullstyrelsen bestämmer. En registrerad skattskyldig skall ställa sådan säkerhet som tullstyrelsen fordrar. Den skattskyldige skall själv uppfylla dessa villkor, vilket dock inte hindrar denne från att i sin verksamhet använda t.ex. en speditorsfirma som ombud.

Om en skattskyldig inte längre kan anses uppfylla de villkor som enligt 1 mom. gäller en registrerad skattskyldig, kan tullstyrelsen enligt det föreslagna 2 mom. återkalla registreringen. I stadgandet avses bl.a. sådana fall då den skattskyldige har rester av obetald skatt eller om den skattskyldiges verksamhet inte annars uppfyller kravet på omsorgsfullhet, som är avsett att vara förhållandevis strängt. Tullstyrelsen kan när den bedömer tillförlitligheten fästa uppmärksamhet också vid annan verksamhet som den skattskyldige bedriver än sådan som direkt gäller bilbeskattningen.

40 §. Såsom konstaterats vid 38 § beskattas huvudparten av bilimporten i praktiken enligt den föreslagna 40 §. Denna paragraf gäller fordon beträffande vilka registrerade skattskyldiga

har gjort förhandsanmälan till fordonsregistret. Om förhandsanmälan stadgas närmare i 5 § förordningen om registrering av fordon. Dessa fordon får enligt lagens 40 § registreras för trafik utan det tillstånd av skattemyndigheten som avses i 38 §. Avsikten är att förordningen om registrering av fordon skall ändras så, att i den stadgas att en förutsättning för förhandsanmälan är att anmälaren är en sådan registrerad skattskyldig som avses i bilskattelagen. Härigenom säkerställs beskattningen av fordon, och inget separat tillstånd av skattemyndigheten krävs för registreringen. Förfarandet grundar sig på att en registrerad skattskyldig skall uppfylla kraven på tillförlitlighet och säkerhet samt på att skattemyndigheten skall ha möjlighet att övervaka registreringen av fordon. Det kan således stadgas att ett fordon får antecknas i registret för användning i trafik även innan en registrerad skattskyldig har avgett bilskattedeclaration.

Enligt det föreslagna 2 mom. skall för fordon som en registrerad skattskyldig har anmält för beskattning fastställas bilskatt för en period vars längd tullstyrelsen bestämmer. Tullstyrelsen bestämmer också tidpunkten för när skattedeclarationen skall avges. Avsikten är att arrangemanget i praktiken i stort sett skall motsvara den periodförtullning som tillämpats hittills.

Enligt 3 mom. skall en registrerad skattskyldig avge bilskattedeclaration för den period som avses i 2 mom. För varje period skall de fordon anmälas som under perioden registreras för användning i trafik eller annars tas i bruk eller vars äganderätt den registrerade skattskyldige överlåter under perioden utan att skattskyldigheten överförs. Om äganderätten har överförts för att fordonet skall ändras eller byggas om till ett sådant fordon som avses i 21 eller 28 §§ eller som det är fråga om paketbilschassier, får skattedeclarationen dock avges först när fordonet tas i bruk eller registreras.

Förslaget om att periodiseringen av betalningen av skatt skall grunda sig på överlåtelse av äganderätten utan att skattskyldigheten överförs, är nödvändigt med beaktande av innehållet i lagens 4 §. Syftet är att det genom att anmäla ett fordon för beskattning enligt när äganderätten överförs inte uppkommer något gemensamt ansvar för skatten, och att inte heller skattskyldigheten skall överföras så att köparen blir tvungen att exempelvis betala skatten på importörens andel av täckningsbi-

draget. Stadgandet enligt vilket skattedeklarationen i en del fall av byggande eller ändring av fordon får avges först när fordonet tas i bruk eller registreras trots att äganderätten överförs, behövs på grund av att det ofta är fråga om t.o.m. betydande ändring av ett fordon, där slutresultatet och dess verkningar på beskattningen på tillbörligt sätt kan utredas först när fordonet tas i bruk.

Eftersom avsikten är att vad som sagts ovan skall tillämpas framom lagens 4 §, är det för tydlighetens skull nödvändigt att uttryckligen stadga om detta i 4 mom. Om en registrerad skattskyldig i enlighet med 3 mom. har avgett bilskattedeklaration för ett fordon vars äganderätt har överlåtits utan att skattskyldigheten överförs, skall i fråga om ansvaret för skatten inte tillämpas vad som stadgas i 4 § 2 mom.

41 §. I paragrafen stadgas att när en annan än en registrerad skattskyldig har avgett bilskattedeklaration, skall skattemyndigheten fastställa skatten och meddela ett beskattningsbeslut i ärendet. Skatten skall betalas inom den tid som stadgas i 61 § 1 mom.

Skattemyndigheten utfärdar enligt 2 mom. tillstånd för registrering, när den skattskyldige visat att han har betalt skatten. I lagens övergångsstadganden bestäms för det fall att ADB-systemen inom tillståndsförfarandet till en början inte möjliggör en direktöverföring av tillstånd mellan skattemyndigheten och den som sköter fordonsregistreringsärenden att under 1995 samma förfarande vid behov kunde tillämpas som i dag, dvs. att ett verifikat på betald skatt som företes för den som sköter fordonsregistreringsärenden motsvarar det tillstånd av skattemyndigheten för registrering som avses i denna paragraf.

42 §. I paragrafen stadgas i fråga om andra fordon än sådana som tillhör registrerade skattskyldiga att ett fordon inte första gången får antecknas i registret om inte skattemyndigheten har utfärdat tillstånd för registrering av det. Den föreslagna paragrafen innebär att en regel som motsvarar 9 § förordningen om registrering av fordon ingår också i bilskattelagen.

43 §. För att överraskande situationer för de skattskyldiga skall kunna undvikas föreslås att någon annan än en registrerad skattskyldig som har avgett bilskattedeklaration skall kunna återta sin deklaration innan fordonet första gången har registrerats i Finland eller tagits i bruk här. Om beskattning redan har verk-

ställts, inställs den med anledning av anmälan, om skatten inte redan har betalats.

Avsikten är att beskattningen jämte alla dess verkningar skall kunna inställas tills den skattskyldige betalar skatten. Efter det kan det inte längre anses finnas något sådant behov. Det föreslås dock att i paragrafen också tas in ett stadgande om att skattemyndigheten enligt prövning i samband med tillämpningen av 1 mom. uppbär en lika stor avgift som den som skulle ha uppburits för förhandsbesked. Detta är nödvändigt för att paragrafen inte skall utnyttjas som ett kostnadsfritt substitut för sökande av förhandsbesked.

44 §. I paragrafen stadgas om rättelse i sådana fall när skattedeklaration har avgetts för ett fordon och fordonet vid tidpunkten för ibruktagandet eller första registreringen inte motsvarar situationen vid beskattningen. Det är närmast fråga om sådana fall när fordonet under denna tid ändrats så att det enligt 21, 23 och 28 §§ vid tidpunkten för ibruktagandet eller registreringen skall beskattas lindrigare än den skatt som redan betalats för fordonet. Beskattningen kan då på ansökan av den skattskyldige rättas så att den motsvarar de grunder enligt vilka skatt skulle uppbäras om fordonet skulle beskattas vid tidpunkten för registreringen eller ibruktagandet.

45 §. För att beskattningen skall kunna övervakas på ett tillbörligt sätt stadgas i paragrafen att skattemyndigheten för verkställande av beskattning och för tillsynen över denna har rätt att få tillgång till de uppgifter som finns i fordonsregistret. Kompletterande stadganden finns i förslagets 79 §, som gäller skyldighet för den som sköter fordonsregistreringsärenden och bl.a. polisen att göra anmälan till skattemyndigheten.

8 kap. Ändring av konstruktion, äganderätt eller användningssyfte

46 §. I likhet med gällande lag skall även den nya lagen innehålla stadganden i det fall att konstruktionen, äganderätten eller användningssyftet i fråga om ett fordon ändras så att fordonet under dessa förhållanden inte längre uppfyller villkoren för nedsatt skatt eller skattefrihet. I paragrafen föreslås bli stadgat att den som ägde fordonet då ändringen genomfördes inom en månad skall anmäla detta till fordonsförvaltningen. Även om anmälnings-

skyldigheten redan enligt huvudregeln gäller alla sådana fall där förutsättningarna för skattefrihet eller nedsatt skatt har upphört att existera, föreslås att några fall där anmälan skall göras nämns särskilt i lagen. Taxibilar som åtnjuter förmån enligt 28 § och invalidbilar enligt 51 § skall nämnas särskilt.

I 2 mom. skall för tydlighetens skull nämnas att en i 1 mom. nämnd ändring av en paketbils konstruktion även kan vara att bilens lastutrymme förses med andra sitsar eller anordningar för inmontering av sitsar än sådana som nämns i 24 §.

I 3 mom. stadgas om de omedelbara följderna av om anmälningsskyldigheten försummas. Om den anmälningsskyldighet som avses i denna paragraf försummas, skall polismyndigheten förhindra att fordonet används tills skyldigheten har fullgjorts eller skatten debiterats.

47 §. I paragrafen stadgas på samma sätt som i gällande lag om debitering av skatt vid konstruktionsändringar. I 1 mom. anges en huvudregel enligt vilken fordonsförvaltningen sedan den anmälningsskyldighet som nämns i förra paragrafen uppstått debiterar den som är skattskyldig enligt 4 § 4 mom. bilskattelagen för bilskatt.

I 2 mom. nämns särskilt debitering av skatt även då en taxibil inte längre i huvudsak används till sådan yrkestrafik som avses i 28 §. Skatten debiteras fordonets ägare eller hans rättsinnehavare. Detta följer redan av 1 mom. men ett särskilt omnämnande förhindrar felaktiga tolkningar av lagen.

I 3 mom. skall likaså ingå ett stadgande som kompletterar 1 mom. och som anger att skatt debiteras i varje fall om ett fordon som inte uppfyller villkoren för skattefrihet, skatteåterbäring eller skattenedsättning används i trafik. Som skattenedsättning betraktas då en tidigare beskattning av fordonet enligt en lindrigare skattesats oberoende av på vilken grund detta har skett. Stadgandet är detsamma som i gällande lag.

I praktiken bör ett preciserande stadgande främst i fråga om taxibilar och ibland även invalidbilar ges om överlåtelsesituationer i 3 mom. Om ett fordon inom en månad sedan det överlåtits av en person som har rätt till skattefrihet, rätt att använda en annan skattefri bil eller en annan bil som omfattas av nedsatt skatt eller rätt till en andra skatteåterbäring, registreras i en annan persons ägo som har rätt

till nämnda förmåner, verkställs dock inte debiteringen. Vad som stadgas ovan i denna paragraf tillämpas även på förvärvaren. Det sistnämnda innebär att de frister och påföljder som anges i lagen även gäller honom när han överlåter fordonet vidare.

I 4 mom. stadgas om hörande av den skattskyldige innan skatten debiteras. Enligt förslaget skall fordonsförvaltningen kunna bereda den skattskyldige tillfälle att ge utredning i saken. Om den betalningsskyldige inte inom en utsatt skäligen tid har gett utredning, skall fordonsförvaltningen debitera skatten. Enligt gällande lag är skyldigheten att höra den skattskyldige absolut. I flera fall är det dock i praktiken med avseende på den skattskyldiges rättsskydd onödigt att höra den skattskyldige på grund av att situationen är så klar. Det föreslås att skyldigheten att höra skall bli beroende av prövning.

48 §. I denna paragraf stadgas om till vilket belopp bilskatt upp bärs i de fall som avses i 47 § och om nedsättning av skatt som skall debiteras enligt hur länge fordonet har varit registrerat. I 1 mom. stadgas att i skatt debiteras det belopp som när bilen förtullades eller levererades skulle ha uppburits till fullt belopp minskat med den skatt som redan betalats för bilen. Alltså skall bl.a. den skattesats och det beskattningsvärde som skulle ha tillämpats om fordonet efter ändringen beskattats som nytt tillämpas. Om skatt tidigare har uppburits för fordonet, skall den avdras vid debiteringen.

I 2 mom. stadgas om registreringstidens verkningar för beloppet av den skatt som skall debiteras. När det gäller taxibilar, invalidbilar och ambulanser är nedsättningen 1/36 för varje hel månad som fordonet har varit registrerat. Från skatten för en räddningsbil, invalidtaxi, veterinärbil eller likbil avdras 1/48 för varje hel månad som bilen har varit registrerad. Stadgandena är desamma som i gällande lag.

Enligt 3 mom. skall skatten utom i de fall som avses i 2 mom. alltid debiteras till fullt belopp utan att den nedsätts på basis av hur länge fordonet varit registrerat. Stadgandet är detsamma som i gällande lag med den skillnaden att omnämnandet av tävlingsfordon stryks såsom obehövligt.

49 §. I denna paragraf stadgas inom vilken tid den debitering som avses i de föregående paragraferna skall verkställas. Enligt förslaget kan debiteringen verkställas oberoende av hur

lång tid som gått från den ändring som utgör grunden för skatten. Skatten skall dock debiteras senast inom tre år efter utgången av det år under vilket ändringen har kommit till skattemyndigheternas kännedom.

För att debiteringen i föregående moment inte skall förväxlas med den efterbeskattning som behandlas nedan föreslås ett förtydligande stadgande i 2 mom. om att när skatt på grund av samma ändring alljämt efter den beskattning som avses i 1 mom. skall uppbäras för fordonet eller beskattningen skall rättas tillämpas vad som nedan stadgas om skatterättelse och efterbeskattning.

9 kap. Skattelättnad

50 §. I paragrafen stadgas om befrielse från skatt och uppskov med skattebetalningen på samma sätt som i skattelagstiftning i allmänhet. Skattelättnad kan på ansökan beviljas av särskilda skäl. Tull- och skattestyrelsen behandlar ansökningarna beroende på om beskattningen hör till tullförvaltningens eller fordonsförvaltningens behörighet. Finansministeriet kan dock överta avgörandet av ett principiellt viktigt ärende. Stadgandet motsvarar i sak gällande stadgande.

51 §. Här skall lagen innehålla stadganden om skattåterbäring på grund av invaliditet. Lagen skulle även till denna del motsvara gällande lag med den lilla skillnaden att administrativa ändringar beaktas i paragrafen och att det inte längre skall vara någon skillnad mellan behandlingen av en ansökan som gäller en importerad bil och en ansökan som gäller en i landet tillverkad bil.

52 §. Användningen av ett fordon kan med stöd av stadgandena i denna paragraf tillåtas i de fall där användningen förbjudits med stöd av bilskattelagen. Den distriktstullkammare eller fordonsförvaltning som uppburit skatten kan på ansökan av särskilda skäl helt eller för en viss tid återta sitt beslut om förhindrande av användning. Ansökan kan göras av både bilens ägare och innehavare.

53 §. I paragrafen stadgas att när fordonsskatt återbärs med stöd av 50 och 51 §§ nedsätts inte det mervärdesskattebelopp som betalats på bilskatten på grund av detta. Om det finns behov att genom skattelättnad återbära även denna skatt skall ärendet behandlas med stöd av mervärdesskatteagen.

10 kap. Förfarande och myndigheter

Skattemyndigheter

54 §. I paragrafen stadgas om fördelningen av myndighetsbefogenheterna vid bilbeskattningen. Enligt 1 mom. ankommer det på tullverket att verkställa sådan bilbeskattning som skall verkställas innan ett fordon första gången registreras eller tas i bruk. Tullstyrelsen beslutar om den interna fördelningen av befogenheter och uppgifter inom tullverket.

Fordonsförvaltningen sörjer för sådan bilbeskattning som efter den första registreringen eller det första ibruktagandet av ett fordon skall verkställas på grund av ändring av fordonets konstruktion eller användningssyfte eller äganderätten till fordonet.

Den allmänna ledningen av och tillsynen över bilbeskattningen ankommer på tullstyrelsen. Skattestyrelsen sörjer dock för den allmänna ledningen av och tillsynen över den bilbeskattning som ankommer på fordonsförvaltningen.

55 §. I paragrafen stadgas om bevakande av statens fördel. Detta ankommer i fråga om beskattning som sköts av tullverket på tullverkets tullombud. Vid den bilbeskattning som ankommer på fordonsförvaltningen bevakas statens fördel av statsombudet vid Nylands länskatteverk.

Skatterättelse och efterbeskattning

56 §. Paragrafen innehåller stadganden om rättelse till skattetagarens fördel. Det är här fråga om rättelse av ett räknefel eller av ett därmed jämförbart misstag. Stadgandet motsvarar gängse praxis vid beskattning. Rättelsen till skattetagarens fördel skall göras inom ett år från ingången av kalenderåret efter det år då skatten eller skatteåterbäringen fastställdes eller borde ha fastställts utgående från den skattskyldiges deklaration.

57 §. I paragrafen stadgas om efterbeskattning. Förutsättningarna och tidsfristen för den är desamma som i allmänhet även i annan lagstiftning som gäller indirekt beskattning. I paragrafen hänvisas dock inte som förutsättning för efterbeskattning till ett fall där den skattskyldige undgått skatt genom att inte göra sin skattedeklaration. Vid bilbeskattning är det uttryckligen meningen att det i detta fall inte

skall vara fråga om efterbeskattning utan om sedvanlig beskattning. Till detta hänvisas i fråga om den beskattning som fordonsförvaltningen verkställer genom stadgandena i 49 § och i allmänhet genom stadgandena i 57 § 2 mom.

I 2 mom. stadgas i nämnda syfte att om bilskattebeskrivning inte har lämnats för ett fordon som antecknats i registret eller är i användning kan beskattningen utan hinder av 1 mom. verkställas oberoende av under vilken tid fordonet har funnits i registret eller använts. Skatten skall då debiteras senast inom tre år efter utgången av det kalenderår under vilket myndigheterna fått vetskap om användningen av fordonet.

58 §. Enligt paragrafen skall den skattskyldige beredas tillfälle att bli hörd innan en rättelse eller efterbeskattning till skattetagarens fördel verkställs.

59 §. I denna paragraf ingår stadganden om skatteförhöjning. Grunderna för skatteförhöjning är desamma som vid annan beskattning. Förhöjningen kan enligt 2 mom. i fall av grovt förfarande vara högst tredubbel. Avsikten är att skatten skall kunna höjas även i andra situationer än i samband med efterbeskattning. En förhöjning kan också bli aktuell om ett fordon används utan att sådan anmälan som avses i 37 och 46 §§ görs, även om beskattningen i dessa fall inte sker i form av efterbeskattning.

60 §. Det vore även nödvändigt att stadga om skattetillägg i lagen. I skattetillägg påförs enligt paragrafen en mark för varje fullt belopp av etthundra mark för varje kalendermånad från ingången av den månad inom vilken skatten senast borde ha betalats till utgången av månaden före den förfallodag som sätts ut för skatten. Stadgandet motsvarar gängse praxis vid beskattning.

Skatteuppbörd

61 §. I paragrafen stadgas om förfallodagar vid bilbeskattning. Vid beskattning i form av periodbeskattning infaller förfallodagen 10 dagar efter dagen för beskattningsbeslutet. Detta motsvarar praxisen inom tullverksamhet. Förfallodagen för beskattning som verkställs efter rättelse, efterbeskattning och konstruktionssändringar är 30 dagar efter dagen för beskattningsbeslutet.

62 §. På den skatt som är obetald efter förfallodagen skall enligt paragrafen betalas dröjsmålsränta och restavgift enligt vad som stadgas i lagen om dröjsmålsränta och restavgift på skatt.

63 §. Denna paragraf innehåller stadganden om uppbörd av skatt som är obetald efter förfallodagen och om andra påföljder på grund av obetald skatt. Huvudregeln är att obetald skatt oavsett eventuella besvär skall utsökas enligt vad som stadgas i lagen om indrivning av skatter och avgifter i utsökningsväg.

I 2 mom. stadgas att användningen av ett fordon kan hindras om skatt inte har betalats för fordonet. För att det inte skall vara beroende av tolkning vem som kan hindras från att använda fordonet stadgas i paragrafen att användningen av fordonet kan hindras även i det fall att fordonet har övergått till en annan ägare eller innehavare än den skattskyldige. Avsikten är alltså att användningen av ett fordon alltid skall kunna förhindras om skatten inte har betalats. I paragrafen skall även stadgas att användningen tillåts om den skattskyldige eller någon annan än den skattskyldige har betalat skatten. Om någon annan än den skattskyldige betalar skatten i enlighet med detta stadgande i det syftet att användningen av fordonet åter skall tillåtas, skall betalningen av skatten inte anses vara ogrundad, dvs. sådan som kan återbäras till betalaren.

I praktiken kan det förekomma fall där snabba och grundliga åtgärder behövs för att uppbörden av bilskatt skall säkerställas. I detta avseende kan bestämmas att ett fordon skall omhändertaras av skattemyndigheterna tills beskattningen verkställts och den debiterade skatten har betalats eller tills den tidsfrist som nämns i 36 § 2 mom. gått ut. För att skatten vid behov skall kunna uppbäras för fordonet kan ett omhändertaget fordon enligt förslaget säljas på auktion. I det fallet går man tillväga i enlighet med vad som stadgas om tullauktion i tullagen. Bilskatten betalas till staten efter auktionskostnader och tull. Om skatten efter detta fortfarande är obetald, är avsikten att fordonet alltjämt skall omfattas av vad som stadgas om förhindrande av användning. Försäljning på auktion innebär alltså inte att den bilskatt som överskrider försäljningspriset slopas. I den händelse att fordonet inte blir sålt på auktionen, föreslås bli stadgat att fordonet skall kunna förstöras.

64 §. Skatt, skatteförhöjning och skattetillägg

uppbärs enligt paragrafen i hela mark utan beaktande av överskjutande penningbelopp.

65 §. På skatt som skall återbäras skall enligt paragrafen betalas stadgas ränta.

66 §. Paragrafen skall innehålla en hänvisning till tillämpning av lagen om skatteuppbörd vid bilbeskattning. Denna lag tillämpas om inte något annat stadgas i bilskattelagen eller med stöd av den.

Förhandsbesked

67 §. Enligt paragrafen kan förhandsbesked ges vid bilbeskattning på samma sätt som vid annan beskattning. Förhandsbesked meddelas av tullstyrelsen eller fordonsförvaltningen. Avsikten är att båda skall kunna lämna förhandsbesked om beskattning som ankommer på dem.

Ändringssökande

68 §. Paragrafen innehåller ett stadgande om skatterättelse till den skattskyldiges fördel. Stadgandet är detsamma som i övrig indirekt beskattning.

69 §. I paragrafen stadgas om sökande av ändring. Ändring i beslut av distriktstullkammaren eller fordonsförvaltningen söks genom besvär hos länsrätten i Nylands län. Förfarande och tidsfrister skall motsvara de som i fråga om indirekt beskattning allmänt har trätt i kraft vid ingången av december 1994.

70 §. Denna paragraf innehåller vissa procedurstadganden som skall iakttas vid ändringssökande och som bl.a. gäller avgivande och anskaffning av svaromål och utredningar.

71 §. Paragrafen gäller anförande av besvär över länsrättens beslut hos högsta förvaltningsdomstolen. Detta förutsätter enligt gängse praxis vid indirekt beskattning ett tillstånd av högsta förvaltningsdomstolen. Förutsättningarna för beviljandet av tillstånd är skall likaså vara desamma som i den övriga beskattningen.

72 §. Ändring får även i förhandsbesked sökas genom besvär, varvid man enligt paragrafen skall tillämpa vad som stadgas om ändringssökande i förvaltningsärenden.

73 §. I paragrafen stadgas om skatteåterbäring då beskattningen har ändrats genom beslut

av länsrätten eller högsta förvaltningsdomstolen.

74 §. Här stadgas att bilskatten oavsett besvär skall betalas inom utsatt tid.

Särskilda stadganden

75 §. I paragrafen föreslås bli stadgat att då en proposition om ändring av bilskatten har avlåtits till riksdagen, statsrådet har rätt att bestämma att skatten skall uppbäras i enlighet med propositionen. Denna befogenhet, som även finns intagen i den nuvarande lagen, har i allmänhet använts för att undvika marknadsstörningar då propositioner som har avsett en sänkning av bilskatten har avlåtits.

Om sådan skatt som betalats i enlighet med ovan nämnda statsrådsbeslut är större än den skatt som sedermera fastställts, skall ett belopp som motsvarar skillnaden enligt 2 mom. på ansökan återbäras till den skattskyldige. Stadgandet motsvarar gällande stadgande.

76 §. Enligt paragrafen kan ett fordon användas skattefritt om det när denna lag träder i kraft i ett avtal med en främmande stat som binder Finland har kommit överens om frihet från bilskatt eller bil- och motorfordonsskatt. Avsikten är att trygga att internationella förpliktelser följs om skattefriheten för fordon grundar sig på sådan internationell överenskommelse som förpliktar Finland då bilskattelagen träder i kraft. Skattefriheten kan förverkligas direkt med stöd av överenskommelser om de bringats i kraft i Finland genom lag. Eftersom vissa internationella överenskommelser har trätt i kraft genom en norm på lägre än lagnivå, skall tillämpningen av skattelättnaderna enligt dessa överenskommelser säkerställas genom att inta en förpliktelse om detta i bilskattelagen. Efter att den föreslagna lagen trätt i kraft skall de statsfördrag som gäller skattelättnader i enlighet med regeringsformen bringas i kraft genom lag.

77 §. Denna paragraf innehåller stadganden i fall av skatteflykt. I 1 mom. finns ett stadgande i den händelse att ett förhållande eller en åtgärd har givits sådan rättslig form som inte motsvarar sakens egentliga natur eller syfte. Ett dylikt stadgande är allmänt även i den övriga skattelagstiftningen.

I 2 mom. ingår ett motsvarande stadgande i den händelse att klassificeringen av eller andra tekniska bestämmelser för ett fordon utnyttjas

så att sådan fordonsklassificering som påverkar beskattningen och fordonets faktiska natur och användning avviker från varandra för att beskattning skall kunna undvikas. Fordonet beskattas enligt vilken fordonsgrupp användningen av fordonet de facto skall anses motsvara. Ett dylikt stadgande har även ingått i gällande lag om bil- och motorcykelskatt. Som ett exempel på en situation där stadgandet kunde ha tillämpats kan nämnas användningen av mättningsregeln för paketbilar innan bilskatte-lagen ändrades den 15 juni 1990.

Ett stadgande som kompletterar stadgandet om skattesmitning i denna paragraf och främst gäller fastställande av beskattningsvärde ingår i 17 § i förslaget.

78 §. Om tullombudet eller statsombudet anser att den skattskyldige bör påföras skatt skall distriktstullkammaren eller fordonsförvaltningen på begäran av ombudet fatta beslut i saken. På detta sätt skulle ärendet kunna anhängiggöras för att övervaka statens fördel även då skatt inte har debiterats.

79 §. Det föreslås att i lagen tas in en mängd stadganden som gäller skattemyndigheternas rätt att få uppgifter. I denna paragraf stadgas att för tillsynen över att bilskatten har betalats skall den som sköter fordonsregisterärenden, den som förrättar besiktning och polisen anmäla till tullmyndigheten eller fordonsförvaltningen, om i registret eller i användning upptäcks ett fordon för vilket skatt uppenbarligen inte har betalats eller som i fråga om konstruktion, användningssyfte eller äganderätt har ändrats så att skatt eventuellt borde betalas för fordonet.

Besiktningen av fordon håller allt mer på att omfattas av öppen konkurrens. Paragrafen förpliktar alla som arbetar inom denna bransch att lämna uppgifter om beskattningen till skattemyndigheterna oberoende av i vilken form besiktningen verkställs.

80 §. Skattemyndigheterna skall enligt paragrafen ha rätt att inspektera ett fordon. Det kan även förordnas att fordonet skall uppvisas för den som sköter fordonsregisterärenden. Denna skall då lämna begärda uppgifter om fordonet till skattemyndigheten.

81 §. Enligt denna paragraf är den skattskyldige skyldig att vid anfordran uppvisa sin bokföring, sin korrespondens och andra uppgifter som behövs vid beskattningen. Skattemyndigheten kan låta en sakkunnig granska dessa.

I 2 mom. stadgas i synnerhet i anslutning till tillfällig användning av ett fordon om att den skattskyldige skall lämna behövliga bevis på sin stadigvarande boningsort och andra omständigheter som inverkar på beskattningen.

I 3 mom. stadgas om den omfattande skyldighet som varje näringsidkare har att lämna uppgifter till skattemyndigheten om inköp och eventuell vidareförsäljning av fordon. Denna skyldighet gäller näringsidkaren även då han inte själv är skattskyldig.

82 §. Enligt paragrafen skall skyldigheten att lämna uppgifter även gälla den som överfört skattskyldigheten. Ovan nämnda 81 § 3 mom. skall gälla den som överfört skattskyldigheten, om han är näringsidkare. Det förslag som stadgas gäller även andra som överför skattskyldigheten.

83 §. Paragrafen utvidgar ytterligare skyldigheten att lämna uppgifter. Var och en skall lämna sådana uppgifter om beskattningen av någon annan som han förfogar över och som inte gäller ett ärende om vilket han enligt lag har rätt att vägra att vittna.

84 §. För att den omfattande skyldigheten att lämna uppgifter, om vilken stadgades i paragraferna ovan, även skall fullgöras i praktiken kan skattemyndigheterna enligt denna paragraf vid vite förelägga vederbörande att fullgöra sin skyldighet.

85 §. Utöver att det i 63 § stadgas om förhindrande av användningen av fordon då den skatt som debiterats för fordonet inte betalats, föreslås det bli stadgat i lagen att om ett sådant skattepliktigt fordon används eller är registrerat för vilket skattedeklaration inte har avgetts eller anmälan inte gjorts kan skattemyndigheten bestämma att användningen av fordonet skall hindras. Stadgandet kompletterar 63 § så att förbudet kan meddelas genast myndigheterna får kännedom om ett dylikt fordon. Liksom även enligt 63 § i förslaget skall användningen hindras oberoende av vem som äger eller innehar fordonet när användningen förhindras. Avsikten är även enligt denna paragraf att användningen av fordonet skall tillåtas sedan skatten betalats. Om någon annan än den skattskyldige betalar skatten för att åter kunna ta fordonet i bruk, skall betalningen inte betraktas som sådan att den kan återbäras utan grund även om det är fråga om skatt som betalats för någon annans del. Skattemyndigheterna skall ha prövningsrätt när det gäller förhindrandet av användningen av ett fordon

och något behov av att vidta åtgärden skall inte föreligga om man kan anta att skatten ändå betalas. Avsikten är att den strängare linjen skall följas då skatten efter förfalldagen fortfarande inte har betalats.

86 §. I denna paragraf skall stadgas om sekretess. I bilskattelagen skall ingå motsvarande sekretessstadganden som i den övriga beskattningen. Överlåtelse av uppgifter och handlingar för vissa användningsändamål skall regleras på samma sätt som i den övriga beskattningen.

87 §. Enligt denna paragraf gäller tystnadsplikten alla som i tjänst eller offentlig syssla eller annars har fått veta om någon annans transaktioner eller vad som yttrats om dem vid skattemyndigheten eller en besvärinstans. Detta gäller bl.a. sådana sakkunniga som skattemyndigheten anlitar och alla dem till vilka uppgifter lämnas enligt 86 §.

88 §. Enligt föregående paragrafer har skattemyndigheten inte någon rätt att lämna uppgifter om bilbeskattningen av ett visst fordon till en utomstående. Bl.a. i samband med köp av ett fordon kan det dock föreligga ett behov att utreda om skattskyldigheten för fordonet har överförts eller om skattemyndigheten gett tillstånd för registrering av fordonet. Denna information kan med avseende på köparens rättsskydd vara nödvändig i synnerhet om det är fråga om köp av ett fordon som inte är registrerat. Lagen innehåller stadganden om både förhindrande av användningen av fordonet och om att ansvar för skatten kan uppstå. Därför föreslås det bli stadgat att tullverket kan lämna uppgift om att skattskyldigheten har överförts eller om skattemyndighetens tillstånd för registrering av ett fordon även till andra än den skattskyldige om informationen behövs för registrering av fordonet. Stadgandet innebär att informationen inte nödvändigtvis måste ges om den som begärt den inte har intressen i anslutning till ett eventuellt ibruktage av bilen. Dylig information behöver inte vanligen ges om en bil som redan registrerats, eftersom utgångspunkten är att skatten då är betald eller åtminstone debiterad så att solidariskt ansvar för skatten enligt 4 § inte kan uppstå.

89 §. I paragrafen skall ingå en sådan hänvisning till strafflagsförfattningar som motsvarar allmän praxis i det fall att bilskatten lagstridigt undvikits och stadgas om böter för

bilskatteförseelser som gäller försummelse av vissa anmälningsskyldigheter.

90 §. Här skall ingå en hänvisning till strafflagens stadganden om brott mot tystnadsplikten.

91 §. I paragrafen skall finnas ett stadgande enligt vilket ett fordons massa vid tillämpningen av denna lag skall fastställas enligt de grunder om vilka stadgas i vägtrafikstadgandena. Med detta avses stadgandena i 25 § förordningen om fordons konstruktion och utrustning.

92 §. Paragrafen skall innehålla ett sedvanligt omnämnande enligt vilket närmare stadganden om tillämpningen av denna lag ges genom förordning. Trafikministeriet kan dock utfärda närmare föreskrifter om sådan utrustning av fordon som avses i 15 §.

Ikraftträdelse- och övergångsstadganden

93 §. Enligt 1 mom. skall lagen träda i kraft vid en tidpunkt som bestäms genom förordning. Ikraftträdandet avses ske samtidigt som Finland blir medlem i Europeiska gemenskapen.

I 2 mom. stadgas om på vilka fordon den nya lagen skall tillämpas. Enligt förslaget skall lagen tillämpas på fordon som tas i bruk eller registreras i Finland första gången den dag då lagen träder i kraft eller senare, om inte annat följer av 3 mom. Med hänvisningen till 3 mom. avses att fastän ett fordon registreras eller tas i bruk sedan den nya lagen trätt i kraft, skall den nya lagen inte tillämpas, om fordonet redan har beskattats enligt den nuvarande lagen.

Lagen skall även tillämpas på fordon som första gången tagits i bruk eller registrerats innan lagen trädde i kraft, om fordonets konstruktion eller användningssyfte eller äganderätten till fordonet ändras så, att skatt med stöd av denna lag bör uppbäras på grund av ändringen. Därmed avses sådana ändringar som företas sedan den nya lagen trätt i kraft.

Enligt 3 mom. skall lagen om bil- och motorcykelskatt (482/67) jämte ändringar upphävas. Lagen om bil- och motorcykelskatt skall likväl tillämpas vid beskattningen av införsel eller tillverkning av sådana fordon som innan den föreslagna lagen trätt i kraft har utlämnats från tullkontroll eller levererats eller på ett sätt som inverkar på beskattningen har ändrats i fråga om konstruktion, användningssyfte eller

äganderätt. I det sistnämnda fallet är den faktiska tidpunkten för ändringen av avgörande betydelse. Om den skattskyldige inte kan visa annat, skall det anses att en på beskattningen inverkan ändring har skett vid den tidpunkt då den kom till skattemyndighetens kännedom. Lagen innebär bl.a. att tidsfristerna för överlåtelse av invalidbilar och taxibilar m.m. skall fortsätta att löpa utan ändringar när den nya lagen trätt i kraft.

94 §. I denna paragraf stadgas om vissa övergångsperioder. Det föreslagna 1 mom. skall gälla beskattningen av fordon som införts i samband med inflyttning på det sätt som avses i 25—27 §§. Övergångsperioden för dessa fordon föreslås gälla till utgången av 1996. På begäran av den inflyttande skall på det fordon som han för med sig, i stället för stadgandena i denna lag, tillämpas vad som stadgas i lagen om bil- och motorcykelskatt och i 14 och 14 a §§ tullskattelagen, sådana stadgandena lyder den 31 december 1994, om inflyttningen till Finland sker senast den 31 december 1996.

I 2 mom. stadgas om fordon som finns i landet med stöd av temporär tullfrihet. Gällande stadganden om dessa fordon samt om tidsfrister ingår i 17 och 18 §§ tullskattelagen. Det föreslås att även dessa fordon som redan finns i landet när den nya lagen trätt i kraft skall få användas skattefritt på det sätt som stadgas i de nämnda lagrummen så länge som de nuvarande tidsfristerna tillåter det. Detta skall gälla också tidsfrister som förlängts genom beslut av tullmyndigheten. När den nya lagen trätt i kraft skall dylika förlängningar av tidsfrister inte längre kunna beviljas med stöd av tullskattelagen.

För tydlighetens skull föreslås i 3 mom. ett omnämnande om att även 16 a § tullskattelagen, som gäller diplomatbilar, skall tillämpas i dess nuvarande lydelse ända till utgången av den tidsfrist som nämns där.

Stadganden om andra övergångsperioder behövs inte, eftersom ändringar i fråga om konstruktion eller användningssyfte regleras på det sätt som nämns i anslutning till föregående paragraf. Den nya lagen innehåller dessutom i detta avseende huvudsakligen samma stadganden som gällande lag. Om den nya lagen dock i fråga om något fordon som finns i registret förutsätter en strängare beskattning än vad den gamla lagen förutsatte, skall fordonet beskattas bara om det efter ikraftträdandet av den nya lagen har ändrats så att det borde beskattas

strängare. Ett fordon som bibehålls oförändrat skall enligt de nämnda övergångsstadgandena inte beskattas när den nya lagen träder i kraft.

95 §. I denna paragraf stadgas om de verkningar det har på bilbeskattningen att definitionen av egenmassa och totalmassa ändras i vägtrafikstadgandena. I den nya lagen bygger stadgandena om massa på den ändring av 25 § förordningen om fordons konstruktion och utrustning som träder i kraft den 1 januari 1995. För fordon som redan finns i registret bestäms dock inte massan på nytt. Därför föreslås att de tal som anges i lagen om bil- och motorcykelskatt skall tillämpas i dessa fall. Detta skall gälla närmast bestämmandet av paketbilars bärförmåga och vissa massor som nämns i 1 och 21 §§. Om massan av ett fordon som redan finns i registret i något enskilt fall har bestämts på nytt sätt, skall de tal som anges i den nya bilskattelagen tillämpas.

96 §. För att det skall vara möjligt att säkerställa att förfarandena fungerar sedan den nya lagen trätt i kraft, föreslås att tullstyrelsen skall kunna bestämma att andra förfaranden än vad som stadgas i den föreslagna lagen vid behov skall kunna tillämpas vid bilbeskattningen till utgången av 1995. Enligt ett särskilt stadgande skall 41 och 42 §§ till utgången av 1995 tillämpas så att ett verifikat på betald skatt motsvarar skattemyndighetens tillstånd för registrering. Detta stämmer överens med nuvarande praxis, som således skall fortgå tills man kan övergå till ADB-baserad dataöverföring.

2. Närmare stadganden och bestämmelser

Avsikten är att utfärda administrativa stadganden i en bilskatteförordning. Förordningen skall innehålla stadganden om bl.a. skattedeklarationen och vissa andra anmälningar som skall göras enligt lagen. I bilskatteförordningen skall även ingå de stadganden som behövs om det förfarande som skattemyndigheten och den som sköter fordonsregistreringsärenden skall iakttas sinsemellan bl.a. i ärenden som gäller skattemyndighetens tillstånd för registrering.

I bilskatteförordningen skall dessutom stadgas om de närmare förutsättningarna för att fordon som nämns i 21 § skall vara skattefria eller berättiga till nedsatt skatt. Avsikten är att stadgandena om dessa förutsättningar i bilskat-

teförordningen skall motsvara gällande stadganden i 3 kap. förordningen om fordons konstruktion och utrustning, vilka stadganden gäller tillägsdefinitioner för konstruktionskrav, för beskattning av fordon och deras användning samt för körkortsbestämmelser. Dessutom skall ett stadgande om den definition av lågemissionsfordon som ingår i 27 § i den nämnda förordningen ingå i bilskatteförordningen med tanke på beskattningen.

Förordningen om registrering av fordon bör ändras så att där fordras att den som har rätt att förhandsanmäla fordon till registret även

skall vara registrerad skattskyldig enligt bilskattelagen.

3. Ikraftträdande

Lagen föreslås träda i kraft vid en tidpunkt som bestäms genom förordning. Avsikten är att lagen skall träda i kraft samtidigt som Finland blir medlem i Europeiska gemenskaperna.

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

Bilskattelag

I enlighet med riksdagens beslut stadgas:

1 kap.

Lagens tillämpningsområde

1 §

För personbilar (kategori M_1), paketbilar (kategori N_1) och sådana andra bilar vilkas egenmassa är mindre än 1 875 kilogram, för motorcyklar (kategori L_3 och L_4) samt för andra fordon i kategori L skall, innan fordonet registreras eller tas i bruk i Finland, bilskatt betalas till staten så som stadgas i denna lag.

Beträffande frågan om vilket slags motorfordon som skall anses vara en sådan bil eller motorcykel eller ett sådant annat fordon i kategori L som avses i 1 mom. och till vilken kategori av motorfordon ett fordon skall hänföras tillämpas de grunder om vilka stadgas med stöd av vägtrafiklagen (267/81).

2 §

I denna lag avses med ibruktagande i Finland att ett fordon används i trafik inom finskt territorium även i sådana fall då fordonet inte är registrerat i Finland.

Om en fysisk person som är stadigvarande bosatt i en annan stat än Finland temporärt till landet för in ett fordon som är registrerat i en annan stat än Finland och använder det enbart

för sina egna behov under en sammanhängande eller inte sammanhängande tid av högst sex månader inom loppet av en tolv månadersperiod eller under en sådan längre tid som distriktstullkammaren bestämmer med stöd av 32 §, betraktas detta dock inte som skattepliktig användning av fordon, förutsatt att användningen inte har samband med att fordonet köps till Finland.

I 6 kap. stadgas om skattefri användning av fordon i vissa fall och om begränsningar av skattefri användning.

3 §

Ett tidigare i landet registrerat fordon skall beskattas på nytt såsom ett fordon som tas i bruk eller registreras första gången, om det tas i bruk sedan minst 50 procent av delarna i fordonet har bytts ut. Har ett fordon importerats begagnat, beskattas det på nytt, om minst 25 procent av dess delar byts ut. Trafikministeriet bestämmer hur den procentuella andelen skall beräknas.

Den andel som avses i 1 mom. beräknas utgående från det fordon som första gången tagits i bruk eller registrerats i Finland (*stamfordon*) utan att senare ändringar av fordonet beaktas. Ett fordon som inlösts med stöd av

försäkring och anmälts för avregistrering på grund av att det förstörts kan dock inte anses som stamfordon, om det på nytt tas i bruk eller antecknas i registret.

2 kap.

Skattskyldighet

4 §

Skyldig att betala bilskatt är importören av ett fordon eller tillverkaren av ett fordon som är tillverkat i Finland. Skattskyldigheten kan likväl överföras med iakttagande av vad som stadgas i 2 mom., varvid mottagaren är skattskyldig.

Angående överföring av skattskyldighet skall uppgöras ett skriftligt avtal. Den som överför skattskyldighet skall anmäla överföringen till skattemyndigheten. Om anmälan försummas, ansvarar den som överlätit fordonet och förvärvaren eller flera överlåtare och förvärvare gemensamt för skatten. Med överlåtelse av ett fordon avses att äganderätten och annan besittningsrätt till fordonet överläts.

Kan det inte påvisas vem som är importör, tillverkare eller annars skattskyldig enligt 1 mom., skall den skattskyldige vara den som låtit registrera fordonet eller tagit det i bruk eller, om dessa inte kan påvisas eller skatten inte kan indrivras hos dem, ägaren till ett fordon som är i användning.

När ett fordons konstruktion eller någon annan faktor som inverkar på beskattningen ändras efter registrering eller beskattning, är den person skattskyldig som är fordonets ägare när fordonets konstruktion, användningssyfte eller någon annan faktor som inverkar på skattegrunderna ändras eller, om den ovan nämnda ägaren inte kan påvisas, den person som ägde fordonet när ändringen kom till skattemyndighetens kännedom.

5 §

Den som är skyldig att betala bilskatt är även skyldig att betala mervärdesskatt av bilskatten till det belopp som stadgas i mervärdesskattelagen (1501/93).

Den myndighet som uppbär bilskatten debiterar i samband med uppbörderna av denna den mervärdesskatt som avses i 1 mom., varvid i tillämpliga delar iaktas vad som i denna lag stadgas om bilskatt.

Medvärdesskatt uppbärs inte av bilskatt som

debiteras på den grund som anges i 51 § 3 mom.

3 kap.

Beloppet av skatten

6 §

I bilskatt betalas beloppet av bilens beskattningsvärde, minskat med 4 600 mark. Skatten skall likväl alltid vara minst 50 procent av bilens beskattningsvärde.

Skatten på en bil som tagits i bruk utomlands, utom sådana bilar som avses i 10 §, skall likväl alltid vara minst lika stor som skatten på en motsvarande ny bil. Om det vid den tidpunkt då bilskattedeklaration avges har förflutit minst 25 år från utgången av det år under vilket bilen tillverkades, skall i skatt betalas 30 procent av bilens beskattningsvärde.

7 §

För ett fordon som importerats begagnat uppbärs skatt såsom för ett motsvarande nytt fordon, dock så att skatten nedsätts med 0,5 procent för varje hel kalendermånad räknat från den tidpunkt då fordonet i sex månader varit registrerat eller i bruk till den tidpunkt då skattedeklarationen avges. Om tidpunkten för fordonets första registrering eller första ibruktagande inte kan utredas på ett tillförlitligt sätt, räknas användningstiden från utgången av tillverkningsåret. Skatten nedsätts bara för de 150 första månader fordonet använts.

Om något motsvarande nytt fordon inte kan påvisas, fastställs skatten utgående från skatten på ett nytt fordon med närmast motsvarande tekniska och övriga egenskaper. Är den tid som fordonet varit i användning kortare än den tid som beräknats enligt 1 mom., kan skatten fastställas enligt den faktiska användningstiden. Blir skatten enligt beskattningsvärdet för ett fordon som importerats begagnat högre än den skatt som skulle fastställas enligt 1 mom., fastställs skatten enligt fordonets beskattningsvärde.

Skatten på ett fordon som tillverkats av begagnade delar är 90 procent av skatten på ett motsvarande nytt fordon eller ett nytt fordon med närmast motsvarande tekniska och övriga egenskaper.

Denna paragraf tillämpas inte på fordon för vilka skattedeklaration avges när minst 25 år har förflutit från utgången av tillverkningsåret.

8 §

Skatten på motorcyklar bestäms enligt motorns cylindervolym utgående från motorcykelns beskattningsvärde som följer:

Motorns cylindervolym i kubikcentimeter	Skatt i procent av motorcykelns beskattningsvärde
högst 130	20 procent
131—255	30 „
256—355	40 „
356—505	50 „
506—755	60 „
756 eller mera	70 „

Skatten på en motorcykel som tagits i bruk utomlands, utom sådana motorcyklar som avses i 10 §, skall alltid vara minst lika stor som skatten på en motsvarande ny motorcykel.

Om det när en motorcykel utlämnas från tullkontroll har förflutit minst 25 år från utgången av det år under vilket den tillverkades, betalas skatt enligt motorns cylindervolym så, att skatten är 30 procent av den skatt som beräknas enligt grunderna i 1 mom.

Fordon i kategorierna L_1 och L_2 är befriade från skatt. För andra fordon i kategori L upp bärs skatten på samma sätt som för motorcyklar. Skatten på ett eldrivet fordon i kategori L är 30 procent av beskattningsvärdet.

9 §

Om bilskattedeklaration avges när mer än ett år förflutit från tillverkningen av ett annat fordon än ett sådant som importerats begagnat, höjs den skatt som skall betalas enligt 6 eller 8 § med 20 procent. På samma sätt förfars, om bilskattedeklaration avges för ett i landet fabriksmässigt tillverkat fordon när mer än ett år förflutit från tillverkningen.

10 §

Ett fordon anses vid import vara begagnat, om mer än 10 000 kilometer har körts med fordonet enligt en tillförlitlig utredning och det har varit registrerat utomlands längre tid än sex månader.

4 kap.

Beskattningsvärde

11 §

Grunden för beskattningsvärdet för ett im-

porterat fordon är fordonets anskaffningsvärde för den skattskyldige minskat med de belopp som anges i 16 §.

Anskaffningsvärdet i fråga om ett importerat fordon är

1) för ett fordon som importerats såsom icke-gemenskapsvara enligt Europeiska gemenskapens tullkodex (Europeiska gemenskapernas råds förordning (EEG) nr 2913/92), det tullvärde som avses i tullkodexen och i Europeiska gemenskapernas råds förordning (EEG) nr 2454/93 om tillämpningsföreskrifter för tullkodexen, samt

2) för ett fordon som importerats såsom gemenskapsvara, ett värde som bestäms med iakttagande i tillämpliga delar av vad som stadgas i 1 punkten.

Beskattningsvärdet skall inbegripa alla kostnader som fordonet direkt eller indirekt har orsakat den skattskyldige före beskattningen då det levererats till Finland eller till den skattskyldiges första lager i Finland, samt den tull som eventuellt skall betalas för fordonet.

För ett fordon som tillverkats här i landet är beskattningsvärdet, om tillverkaren är skattskyldig, fordonets pris på tillverkningsplatsen, vilket bestäms enligt fordonets tillverkningskostnader.

I beskattningsvärdet inräknas dock inte värdet av sedvanlig iståndsättning av fordonet i försäljningssyfte eller värdet av sådan utrustning för högst 500 mark som fordonet i samband därmed försetts med. Registreringsavgift för fordonet och avgift för registreringskylltar räknas inte in i beskattningsvärdet.

12 §

Mervärdesskatt som den skattskyldige betalt för ett fordon enligt mervärdesskattelagen räknas inte in i det beskattningsvärde som utgör grund för bilskatten.

13 §

I ett fordons beskattningsvärde inräknas inte värdet av ändringsarbete och utrustning som skett i Finland före den första registreringen av ett fordon och som beror på att en paket- eller lastbil ändras till personbil eller utrustas till servicebil eller på att ett paketbilsunderrede utrustas med lastkorg eller lastflak.

14 §

När ett fordon ändras så att den typkod som ingår i registeruppgifterna borde ändras om

fordonet typbesiktas på nytt, kan skatt uppberas för värdet av ändringsarbetet eller utrustningen även i sådana fall då ändringen skett inom högst fyra år från utgången av det år då skatt första gången uppburits för fordonet. Skatten skall påföras den som äger fordonet vid tiden för ändringen.

Fordonsförvaltningen verkställer debitering som avses i 1 mom.

15 §

När beskattningsvärdet för ett fordon fastställs, anses till fordonet höra åtminstone den utrustning som, i enlighet med vad som stadgas särskilt, fordras för att fordonet skall kunna godkännas för trafik samt sådan annan utrustning som enligt typgodkännande eller en utredning publicerad i det land där fordonet är tillverkat hör till dess standardutrustning, och i bil dessutom värmeaggregat.

16 §

Beskattningsvärdet för en bil minskas med 400 mark, om bilen är utrustad med avfrostningsanordning för bakrutan och strålkastar rengörare.

För en personbil som är försedd med ottomotor med låga halter av utsläpp avdras 4 500 mark från beskattningsvärdet. Avdraget beviljas endast för en bil som inte har tagits i bruk utomlands. Genom förordning stadgas om när ett fordon bör anses ha låga halter av utsläpp.

17 §

Har anskaffningsvärdet för ett fordon avtalats eller fastställts så att det är uppenbart lägre än det sedvanliga anskaffningsvärdet för ett motsvarande fordon eller har någon annan åtgärd som inverkar på beskattningsvärdet vidtagits uppenbarligen i det syfte att den skatt som påförs skall minska, kan det belopp för vilket skatt skall betalas bestämmas enligt uppskattning.

De kostnader som skall läggas till beskattningsvärdet kan uppskattas, om den skattskyldige inte lämnar någon tillförlitlig utredning.

18 §

Vad som stadgas om bestämmande av beskattningsvärdet tillämpas även då skattskyldigheten har överförs. Beskattningsvärdet

skall dock vara minst lika stort som det hade varit för den som överfört skattskyldigheten.

19 §

När beskattningsvärdet bestäms i sådana fall då ett fordon har överlåtits i Finland utan att skattskyldigheten överförts, skall vad som stadgas ovan iakttas, dock så att skatten inte får vara lägre än vad den hade varit för den som överlätit fordonet eller, om det finns flera överlåtare, den överlåtare för vilken skatten hade varit högst.

20 §

Belopp i utländsk valuta omräknas i finskt mynt enligt säljkursen för den nästsista onsdagen i den kalendermånad som omedelbart föregick den månad under vilken bilskattedeclarationen avges eller en sådan annan av tullstyrelsen fastställd omräkningskurs som den dag bilskattedeclarationen avges tillämpas när tullvärdet av importerade varor bestäms. Om bilskattedeclaration inte har avgetts, används den kurs som skulle ha tillämpats vid den tidpunkt då deklARATIONEN senast borde ha avgetts.

5 kap.

Skattefrihet och nedsatt skatt

21 §

Fria från bilskatt är, på de villkor som stadgas genom förordning, räddningsbilar, ambulanser, invalidtaxi, veterinärbilar, lastbilar, sådana likbilar som används enbart för transport av lik och blomsteruppsättningar som hör till begravningsverksamheten. Fria från bilskatt är på de villkor som stadgas genom förordning också husbilar vars egenmassa är minst 1 875 kilogram och bussar vars egenmassa är minst 1 875 kilogram.

För servicebilar vars egenmassa är minst 1 875 kilogram är skatten 35 procent av beskattningsvärdet. För bilar i kategori M₁ vars egenmassa är minst 4 500 kilogram är skatten 35 procent. Bilar i kategori M₁ vars egenmassa är minst 6 000 kilogram är skattefria.

Fria från skatt är varumotorcyklar och invalidmotorcyklar.

22 §

Skattefria är fordon som försedda med särskilda registreringsskyltar är avsedda för officiellt bruk av främmande maktens diplomatiska

beskickningar och andra beskickningar i samma ställning eller utsända konsulers konsulat i Finland eller för privat bruk av diplomatiska representanter, utsända konsulter eller administrativ och teknisk personal av utländsk nationalitet vid nämnda beskickningar eller sådana medlemmar av deras familjer som hör till deras hushåll, enligt vad som bestäms i Wienkonventionen om diplomatiska förbindelser (FördrS 4/70) och Wienkonventionen om konsulära förbindelser (FördrS 50/80).

Ett fordon som avses i 1 mom. får inte utan att skatt har betalats säljas eller på något annat sätt upplåtas eller uthyras eller ens utan ersättning överlämnas för att begagnas av andra än till motsvarande skattefria fordon berättigade beskickningar eller personer innan tre år har förflutit från den dag då fordonet registrerades för ifrågavarande ändamål.

Om en person som avses i 1 mom. flyttar från Finland innan den i 2 mom. stadgade tiden har gått ut och här säljer ett fordon som har varit i hans bruk, skall i skatt betalas en trettiosjättedel för varje hel eller ofullständig månad som återstår av tiden.

Utrikesministeriet avgör om förutsättningar enligt de konventioner som nämns i 1 mom. föreligger.

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:

- 1) volymen av dess enhetliga lastutrymme, uträknad enligt 2 mom., är minst 3 kubikmeter,
- 2) längden av dess öppna lastutrymme, bestämd enligt 3 mom., är minst 1,85 meter eller
- 3) dess täckta lastutrymme har en inre höjd av minst 1,30 meter och en inre längd av minst 0,80 meter och längden av dess öppna lastutrymme, bestämd enligt 3 mom., är minst 1,50 meter.

Volymen av en paketbils lastutrymme beräknas på följande sätt:

- 1) *Lastutrymmets yta* mäts rektangulärt på tre nivåer så att man beaktar lastutrymmets golvnivå, nivån 60 centimeter ovanför denna och den nivå där lastutrymmets höjd mäts. Längden av de nämnda rektanglarna utgörs av avståndet mellan de lodräta nivåer som förlägs i begynnelse- och slutpunkterna av den

rektangel som först börjar och först slutar. Nivåerna, som bestämmer de rektanglar som används vid mätningen av ytorna, skall vara parallella. Rektanglarna skall ligga så att konstruktionerna i bilens lastutrymme inte skär dem, med undantag av de konstruktioner som nämns i 3 punkten. Avståndet mellan den lägsta och den högsta nivån skall vara minst 1,30 meter och längden av den översta rektangeln minst 1,20 meter och dess bredd i förhållande till bilens mittlinje symmetriskt minst 0,80 meter. Om mer än 40 procent av ytan av rektangeln på den lägsta nivån utgörs av konstruktioner som skär denna nivå, placeras den ovanom dessa konstruktioner.

2) *Lastutrymmets höjd* är avståndet mellan den lägsta och högsta av de nivåer som används vid fastställandet av ytorna.

3) *Lastutrymmets volym* är lika med produkten av medeltalet av de ytor som nämns i 1 punkten och den höjd som nämns i 2 punkten, minskad med volymen av konstruktioner i fordonet som beror på hjulhus, motor eller kraftöverföring och som skär det lägsta planet.

Längden av lastutrymmet hos en paketbil med öppet lastutrymme mäts vid utrymmets övre kant på ett 1,20 meter brett område från utrymmets framvägg till dess bakvägg. Om lastutrymmet lägre ner utan att hjulhusen beaktas är kortare än det mått som erhållits på detta sätt, anses detta kortare mått som lastutrymmets längd.

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.

24 §

En paketbil kan anses vara avsedd enbart för varutransport, om

1) den inte utöver förarsitsen och de högst två fasta sitsar som finns bredvid denna är utrustad med sitsar eller anordningar för fastgörande av sitsar, med undantag av en sits, avsedd för tillfällig bruk, i paketbilar vilkas lastutrymme uppgår till minst 7 kubikmeter, och dessutom en sits för tillfälligt bruk för varje full kubikmeter i lastutrymmet som överstiger 7 kubikmeter,

2) det maximala antalet sitsar för tillfälligt bruk är tre och

3) de sitsar som är avsedda för tillfälligt bruk har placerats med ryggen mot färdriktningen omedelbart bakom förarsitsen och sitsarna bredvid denna.

Utan hinder av 1 mom. kan en paketbil anses vara avsedd enbart för varutransport, trots att i den utöver de i 1 mom. 1 punkten nämnda fasta sitsarna finns godtagbara anordningar för fastgörande av rullstol och i lastutrymmet den på detta sätt utrustade paketbilen transporterar en person som varaktigt använder rullstol. Då det avgörs om en paketbil vars lastutrymme är minst 7 kubikmeter enligt 1 mom. kan anses vara avsedd enbart för varutransport, jämföras de ovan nämnda anordningarna med sitsar som är avsedda för tillfällig bruk.

Vid tillämpningen av denna paragraf bestäms volymen av en paketbils lastutrymme på det sätt som stadgas i 23 § 2 mom.

25 §

Om en person som flyttar till Finland för med sig ett till det personliga hushållet hörande skattepliktigt fordon, nedsätts skatten för detta fordon med högst 50 000 mark, förutsatt

1) att han omedelbart före inflyttningen har vistats utomlands under minst ett år utan avbrott,

2) att fordonet under minst sex månader omedelbart före inflyttningen har varit i den inflyttandes eller dennes makes ägo eller sådan besittning som leder till äganderätt och i den inflyttandes bruk och,

3) om den inflyttande tidigare skattefritt har infört ett fordon, att den för skattefri överlåtelse av fordonet stadgade eller bestämda tidsbegränsningen har utgått före inflyttningen till Finland.

Den rätt som anges i 1 mom. tillkommer inte

personer som vid inflyttningen är yngre än 18 år och personer som tidigare har bott i Finland och vistats utomlands främst på grund av studier.

26 §

Utan hinder av vad som i 25 § 1 mom. 1 och 2 punkten stadgas om den inflyttandes vistelse och om användning av fordon i utlandet, beviljas nedsättning av skatten även när den inflyttande före inflyttningen på grund av arbete eller bostadsanskaffning eller av skäl som med beaktande av den inflyttandes omständigheter skall anses tvingande eller på grund av sedvanlig semesterresa eller därmed jämförbar kortvarig vistelse tillfälligt har varit i Finland.

27 §

Ett fordon som med stöd av 25 § har införts till landet skattefritt får inte utan att det nedsatta skattebeloppet har betalats säljas, hyras ut eller på något annat sätt överlåtas eller upplåtas till någon annan och inte ens utan ersättning överlämnas för att begagnas av någon utanför den inflyttandes familj förrän fordonet har varit i den inflyttandes eller hans makes ägo eller sådan besittning som leder till äganderätt och i hans bruk under minst tre år, varav dock minst ett år i Finland.

Till en inflyttandes familj som avses i 1 mom. hör hans make och makarnas ogifta barn som bor med honom i gemensamt hushåll. Härvid jämföras med make en person av motsatt kön som fortgående utan att ingå äktenskap lever med den inflyttande i gemensamt hushåll under förhållanden av äktenskapsliknande natur.

28 §

För en bil som vid första registreringen registreras för beställningstrafik enligt 2 § 5 punkten lagen om tillståndspliktig persontrafik på väg (343/91) och som ägaren i huvudsak använder i sådan trafik nedsätts bilskatten med 57 000 mark.

Vad som nedan stadgas om ändringssökande och rättelse skall tillämpas även då en bil, för vilken skatten redan har betalats, tas i bruk så som nämns i 1 mom.

Genom förordning stadgas om utredande av förutsättningarna för användning av ett fordon i tillståndspliktig persontrafik och andra i 1 mom. stadgade förutsättningar för beviljande av nedsatt skatt.

29 §

En förmån som avses i 28 § kan för varje trafikstillstånd som avses i de nämnda paragraferna beviljas bara en bil samtidigt. Om anteckningen om yrkesmässig användning av fordonet stryks i fordonsregistret eller fordonet överläts till en annan innehavare av trafikstillstånd och denne använder fordonet i yrkesmässig trafik, kan innehavaren av trafikstillstånd på nytt beviljas den nämnda förmånen. Har till myndigheterna gjorts en sådan anmälan om överlåtelse av fordonet som leder till debitering av skatt, kan förmånen beviljas på nytt redan före utgången av den tid som stadgas i 48 §.

30 §

Om ett fordon, för vilket bilskatt har uppburits enligt denna lag, har avregistrerats och sedan registreras på nytt i Finland, uppbärs bilskatt bara till den del som dess belopp överstiger den tidigare uppburna skatt för fordonet som inte har återburits eller nedsatts.

Fordonsförvaltningen verkställer debitering som avses i 1 mom.

6 kap.

Tillfällig skattefri användning

31 §

Ett fordon som med stöd av 2 § 2 mom. temporärt har införts till landet får inte säljas, hyras ut eller på något annat sätt överlätas och inte heller överlämnas för att begagnas av en person som är stadigvarande bosatt i Finland.

32 §

På ansökan kan distrikttullkammaren på de villkor som den bestämmer med högst ett år förlänga den tid som i 2 § 2 mom. anges för tillfällig användning. Ansökan om förlängning skall göras innan tiden löper ut.

Om tiden har förlängts med stöd av 1 mom., kan fordonet på nytt med stöd av 2 § 2 mom. användas skattefritt tidigast efter sex månader från det den förlängda tiden löpt ut.

33 §

Med en persons stadigvarande boningsort avses den ort där personen bor under minst 185 dagar per kalenderår, beräknat enligt sådan personlig, yrkesmässig och annan anknytning som han har till orten. Om en person vistas på orter i två eller flera stater, skall som hans

stadigvarande boningsort betraktas den ort dit han av personliga orsaker återkommer regelbundet.

Den stadigvarande boningsorten skall inte anses ha förändrats för en person som vistas i Finland eller i något annat land på grund av studier vid universitet eller någon annan läroanstalt.

34 §

I fråga om ett fordon som är registrerat i en annan stat än Finland och tillhör en person som är stadigvarande bosatt i en annan stat än Finland tillämpas inte de tidsgränser för tillfällig användning som anges i 2 § 2 mom., om personen arbetar i Finland och med fordonet regelbundet avlägsnar sig till sin boningsort i en annan stat.

När en person, som enbart på grund av studier vid universitet eller någon annan läroanstalt vistas i Finland och är stadigvarande bosatt i en annan stat, temporärt till Finland för in ett fordon som är registrerat i en annan stat, tillämpas inte heller de tidsgränser som i 2 § 2 mom. anges för tillfällig användning. Den som med stöd av detta moment önskar använda ett fordon i Finland under längre tid än vad som stadgas i 2 § 2 mom. är dock skyldig att anmäla detta till skattemyndigheten före utgången av den tid som anges i den nämnda paragrafen. Dessutom skall han varje termin eller vid sådana andra tidpunkter som skattemyndigheten bestämmer lämna utredning om sina studier.

35 §

Skatt skall inte betalas, om

1) någon annan än en person som avses i 2 § 2 mom. temporärt för in ett fordon till landet enbart för service, reparation eller annan behandling och inte heller när fordonet för vidtagande av dessa åtgärder flyttas korta sträckor i landet,

2) ett fordon som med stöd av 2 § 2 mom. temporärt har införts till landet flyttas korta sträckor i det syfte som nämns i 1 punkten eller i något motsvarande syfte och den person som avses i 2 § 2 mom. tillfälligt inte själv kan köra fordonet,

3) ett fordon som inte registreras i Finland temporärt införs eller tas i bruk och detta sker enbart för försök, forskningsändamål, typbesiktning, typgodkännande eller kortvarig demonstration,

4) ett importerat fordon utan att det registreras i Finland med tillstånd av skattemyndigheten flyttas från införselorten till någon annan ort i landet eller till utförselorten,

5) ett fordon utan att det i Finland registreras för trafik används endast för att i utförselsyfte flyttas från överlåtelseorten till utförselorten eller om det antecknats i exportregistret och används för ovan avsedd flyttning under högst 60 dagar,

6) ett utomlands registrerat fordon temporärt förs in till landet för högst 30 dagar enbart för tävlingsändamål och därefter förs ur landet eller

7) ett fordon som inte registreras i Finland förses med transportskyltar och används enbart för tävlingsändamål under en sammanhängande tid av högst sju dagar.

I andra fall än sådana som avses i 2 § 2 mom. skall temporär införsel och tillfällig användning omedelbart anmälas till skattemyndigheten. I fråga om användning enligt 1 mom. görs ingen anmälan i ett fall som avses i 2 punkten; i ett fall som avses i 5 punkten skall bara vid utförseln av fordonet anmälan göras till tullmyndigheten på gränsövergångsstället och i ett fall som avses i 7 punkten anmäls bara det första ibruktagandet av fordonet. Skattemyndigheten kan uppställa andra villkor och begränsningar för användning som avses i 1 mom.

36 §

Ett fordon skall föras ur landet, flyttas till friområde eller något annat ställe som tullmyndigheten bestämmer, förstöras under en myndighets tillsyn eller överlätas till staten utan kostnader för denna, senast när förutsättningarna för tillfällig skattefri användning har upphört eller när den utsatta tiden har löpt ut. Annars skall skatt betalas för fordonet. Om ett fordon som avses i 35 § 1 mom. 7 punkten används på något annat sätt än vad som anges i lagrummet, kan dock fordonet inte utan att skatt har betalats föras ut ur landet, överföras till friområde eller något annat ställe som tullmyndigheten bestämmer, förstöras eller överlätas till staten.

Vad som stadgas i 1 mom. tillämpas även, om en person som avses i 2 § 2 mom. skall anses som stadigvarande bosatt i Finland enligt denna lag. I detta fall eller om den tidsgräns som stadgas i 2 § 2 mom. annars överskrids, kan skattemyndigheten utsätta en tidsfrist om

högst en månad för utförsel av fordonet samt vid behov bestämma om användningen av fordonet och andra villkor under denna tid. Tidsfrist kan beviljas bara om det kan anses bero på misstag eller övermäktigt hinder att fordonet använts längre tid än vad stadgandena tillåter.

7 kap.

Skattedeklaration och registrering av fordon

37 §

Innan ett fordon registreras i Finland eller här tas i bruk, skall den skattskyldige göra anmälan till skattemyndigheten (*bilskattedeklaration*). För fastställande av fordonets beskattningsvärde skall i deklarationen ingå uppgifter om de anskaffningskostnader som fordonet orsakat den skattskyldige och om fordonets utrustning, identifieringsuppgifter om fordonet samt uppgifter om sådant som inverkar på beskattningen.

Genom förordning stadgas om bilskattedeklarationen, om dess innehåll samt om undantag från deklarationsskyldigheten.

38 §

Sedan den skattskyldige avgett bilskattedeklaration verkställer skattemyndigheterna beskattning så som stadgas nedan och utfärdar i andra fall än sådana som avses i 40 § tillstånd för den som för fordonsregistret att registrera fordonet och underrättar den skattskyldige om detta.

39 §

Tullstyrelsen kan som registrerad skattskyldig godkänna en sådan importör eller tillverkare av fordon som utövar regelbunden affärsverksamhet. En registrerad skattskyldig skall vara tillförlitlig och skall kunna göra de anmälningar som avses i denna lag i maskinläsbar form på det sätt som tullstyrelsen bestämmer. En registrerad skattskyldig skall ställa sådan säkerhet som tullstyrelsen fordrar.

Om en skattskyldig inte längre kan anses uppfylla de villkor som enligt 1 mom. gäller en registrerad skattskyldig, kan tullstyrelsen återkalla registreringen.

40 §

Ett fordon beträffande vilket en registrerad skattskyldig har gjort förhandsanmälan till

fordonsregistret får registreras för användning i trafik utan skattemyndighetens tillstånd som avses i 38 §. Ett fordon får antecknas i registret för användning i trafik även innan en registrerad skattskyldig har avgett bilskattedeklaration.

För fordon som en registrerad skattskyldig har anmält för beskattning fastställs bilskatt för en period vars längd tullstyrelsen bestämmer. Tullstyrelsen bestämmer även den tidpunkt när skattedeklarationen skall avges.

En registrerad skattskyldig skall avge bilskattedeklaration för den period som avses i 2 mom. För varje period skall de fordon anmälas som under perioden registreras för användning i trafik eller annars tas i bruk eller vars äganderätt den registrerade skattskyldige överlåter under perioden utan att skattskyldigheten överförs. Om äganderätten har överförts i syfte att ändra eller bygga om ett fordon till ett sådant som avses i 21 eller 28 §§ eller om det är fråga om ett paketbilsunderrede, får skattedeklarationen likväl avges först när fordonet tas i bruk eller registreras.

Om en registrerad skattskyldig i enlighet med 3 mom. har avgett bilskattedeklaration för ett fordon vars äganderätt har överlåtit utan att skattskyldigheten överförts, skall i fråga om ansvaret för skatten inte tillämpas vad som stadgas i 4 § 2 mom.

41 §

När en annan än en registrerad skattskyldig har avgett bilskattedeklaration fastställer skattemyndigheten skatten och meddelar ett beskattningsbeslut i ärendet. Skatten skall betalas inom den tid som anges i 61 §.

Skattemyndigheten utfärdar tillstånd för registrering, när den skattskyldige som avses i 1 mom. visat att han har betalt skatten.

42 §

Ett fordon får inte första gången antecknas i registret, om inte skattemyndigheten i sådana fall som avses i 41 § har utfärdat tillstånd för registrering av fordonet.

43 §

En oregistrerad skattskyldig som har avgett bilskattedeklaration för ett fordon kan 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 inte ännu betalats.

Om beskattningen återkallas på det sätt som stadgas i 1 mom., uppbärs hos den skattskyldige samma avgift som för förhandsbesked.

44 §

Om ett fordon för vilket skattedeklaration avgetts eller skatt betalats, vid den första registreringen av fordonet antecknas i registret såsom ett fordon som på grunder som avses i 21—23 §§ eller 28 § beskattas lindrigare eller är skattefritt, skall beskattningen på ansökan av den skattskyldige rättas så att den motsvarar de grunder enligt vilka skatten skulle ha uppburits om fordonet hade beskattats vid tidpunkten för registreringen eller ibruktagandet.

45 §

Skattemyndigheten har för verkställande av beskattning och för tillsynen över denna rätt att få tillgång till de uppgifter som finns i fordonsregistret.

8 kap.

Ändring av konstruktion, äganderätt eller användningssyfte

46 §

Har konstruktionen, äganderätten eller användningssyftet i fråga om ett fordon som enligt denna lag är skattefritt eller berättigar till nedsatt skatt ändrats så att fordonet eller dess användningssyfte inte längre motsvarar förutsättningarna för skattefrihet eller nedsatt skatt, är den som ägde fordonet då konstruktionen eller användningssyftet ändrades skyldig att inom en månad göra anmälan om detta till fordonsförvaltningen. Anmälan skall göras också i alla de fall då fordonet har beskattats lindrigare än vad som stadgas i 6 § 1 mom., 21 § eller någon annanstans i denna lag, om förutsättningarna för skattefrihet eller nedsatt skatt på grund av ändringen av konstruktionen eller användningssyftet helt eller delvis upphör. Anmälan skall också göras om fordon som avses i 28 eller 51 §§.

Som en i 1 mom. nämnd ändring av en paketbils konstruktion anses även att bilens lastutrymme förses med andra sitsar eller anordningar för inmontering av sitsar än sådana som nämns i 24 §.

Har anmälningskyldigheten enligt denna pa-

ragraf försumrats, skall polismyndigheten hindra att fordonet används tills skyldigheten har fullgjorts eller skatten debiterats.

47 §

Om ett fordon för vilket skatt inte skall betalas enligt denna lag eller för vilket nedsatt skatt skall betalas anmäls eller borde anmälas för registrering såsom något annat fordon än ett som är skattefritt enligt denna lag eller som beskattas enligt en lägre skattesats än enligt 6 § 1 mom., skall bilskatten av fordonsförvaltningen påföras den som är skattskyldig enligt 4 § 4 mom.

Om ett fordon som berättigar till nedsatt skatt enligt 28 § 1 mom. anmäls eller borde anmälas till fordonsregistret för annan användning än sådan som berättigar till nedsatt skatt enligt de nämnda lagrummen, skall bilskatten av fordonsförvaltningen påföras den ägare som har använt fordonet så som stadgas i 28 § eller hans rättsinnehavare.

Stadgandena i 1 och 2 mom. om debitering av skatt skall iakttas också annars då ett fordon som inte längre motsvarar förutsättningarna för skattefrihet, skatteåterbäring eller skattenedsättning används i trafik. Som skattenedsättning betraktas härvid tidigare beskattning av fordonet enligt en lindrigare skattesats, oberoende av på vilken grund detta har skett. Om ett fordon inom en månad sedan det överlåtits av en person som har rätt till skattefrihet, rätt att använda ett fordon som omfattas av nedsatt skatt eller rätt till skatteåterbäring, registreras i en annan persons ägo som har rätt till nämnda förmåner, verkställs dock inte debiteringen. Vad som stadgas ovan i denna paragraf tillämpas även på förvärvaren.

Innan skatten debiteras, skall fordonsförvaltningen bereda den betalningsskyldige tillfälle att ge utredning i saken. Om den betalningsskyldige inte inom en utsatt skäligen tid har gett utredning, skall fordonsförvaltningen debitera skatten.

48 §

Den skatt som i de fall som avses i 47 § skall debiteras för ett skattefritt fordon och för ett fordon för vilket skatten har nedsatts eller återburits är det belopp som vid den första beskattningen hade bort uppbäras i full skatt för fordonet, minskat med den skatt som redan har betalats för det.

Den skatt som skall debiteras för en bil för vilken skatten har nedsatts med stöd av 28 eller 51 § eller för en ambulans minskas med en trettiosjättedel för varje hel månad som fordonet har varit registrerat. Från skatten för en räddningsbil, invalidtaxi, veterinärbil eller likbil som avses i 21 § 1 mom. avdras en fyrtioåttendedel för varje hel månad som bilen har varit registrerad.

Har konstruktionen, användningssyftet eller äganderätten i fråga om ett skattefritt eller enligt nedsatt skattesats beskattat fordon, med undantag av fordon som avses i 2 mom., ändrats så som stadgas ovan, skall skatt dock alltid debiteras till fullt belopp minskat med den skatt som redan har betalats för fordonet. Detta skall tillämpas också om ett fordon till typen har ändrats från att ha varit högre beskattat till att vara lägre beskattat och på nytt till att vara högre beskattat. Vid debiteringen beaktas då som betald skatt endast det belopp som skulle ha uppburits för fordonet vid tillämpning av skattegrunderna enligt den lindrigare skattesatsen.

49 §

Om skatt skall uppbäras enligt 47—48 §§ för ett fordon för vilket inte har gjorts anmälan som avses i 46 §, kan skatten debiteras oberoende av hur lång tid som förflutit sedan den ändring som utgör grund för beskattningen. Skatten skall dock debiteras senast inom tre år från utgången av det år då ändringen kom till skattemyndighetens kännedom.

Skall efter den beskattning som nämns i 1 mom. på grund av samma ändring ännu uppbäras skatt för fordonet eller beskattningen rättas, tillämpas vad som nedan stadgas om skatterättelse och efterbeskattning.

9 kap.

Skattelättnad

50 §

Om tullverket har uppburit skatt, kan tullstyrelsen av särskilda skäl på ansökan och på de villkor som den bestämmer nedsätta eller helt avlyfta sådan bil- och motorcykelskatt, dröjsmålsränta, restavgift samt ränta med anledning av uppskov som betalats eller skall betalas. Om fordonsförvaltningen har påfört skatten, avgör skattestyrelsen ansökan.

Finansministeriet kan dock överta avgörandet av ett principiellt viktigt ärende som avses i 1 mom.

Om tullverket har debiterat skatt, kan tullstyrelsen av särskilda skäl på ansökan och på de villkor som finansministeriet bestämmer bevilja uppskov med betalningen av skatten. Skattestyrelsen kan bevilja uppskov med betalningen av skatt som fordonsförvaltningen debiterat. Finansministeriet kan överta avgörandet av ett uppskovsärende. Ministeriet bestämmer då uppskovsvillkoren i sitt beslut på ansökan.

I beslut som givits med stöd av denna paragraf får ändring inte sökas genom besvär.

51 §

Har vid första registreringen av en bil som ägare eller innehavare registrerats en invalid, vars av rörelse- eller synskada orsakade varaktiga invaliditetsgrad är minst 80 procent och i vars personliga bruk bilen kommer, eller en invalid, vars varaktiga invaliditetsgrad utgör minst 60 procent och för vilken anskaffningen av en bil fyller ett väsentligt behov för att han skall kunna sköta sin tjänst, sitt arbete eller sina yrkesutbildningsstudier, skall Helsingfors distriktstullkammare på ansökan på de villkor som den ställer bestämma att skatten skall återbetalas av statens medel, dock högst 22 400 mark. Om sökanden genom anteckning i körkortet eller på något annat sätt tillförlitligt styrker att han bör använda bil med automatväxel, återbetalas i skatt, under ovan nämnda förutsättningar, högst 29 600 mark. Har bilen varit i innehavarens bruk, återbetalas skatten först sedan denne har blivit registrerad som bilens ägare. Ansökan kan göras innan sökanden blivit registrerad som bilens ägare, men den skall göras inom 6 månader från det sökanden antecknades i registret som bilens ägare. I annat fall har rätten till återbäring förverkats.

När vid första registreringen av en bil som ägare eller innehavare har registrerats en invalid, vars rörelseförmåga på grund av att han saknar det ena eller båda benen eller på grund av deras bristande funktion är så nedsatt att hans varaktiga invaliditetsgrad är minst 40 procent, skall Helsingfors distriktstullkammare på ansökan och på de i 1 mom. stadgade villkoren bestämma att av statens medel skall återbetalas 60 procent av skatten, dock högst 14 600 mark. Återbäring beviljas endast för en

bil vars anskaffning fyller ett väsentligt behov för invaliden för att han skall kunna sköta sin tjänst, sitt arbete eller sina yrkesutbildningsstudier. Ansökan kan göras innan sökanden blivit registrerad som bilens ägare, men den skall göras senast inom den tid som nämns i 1 mom.

Den som med stöd av 1 eller 2 mom. återfått skatt, skall, om fordonet överläts för något annat än i 1 eller 2 mom. avsett bruk, betala i denna lag avsedd skatt och anmäla överlåtelsen till fordonsförvaltningen med iakttagande av 46 §.

Fordonsförvaltningen skall efter att ha mottagit en anmälan enligt 3 mom. debitera fordonets överlåtare skatten, varvid 47 och 48 §§ skall iakttagas i tillämpliga delar.

52 §

Har användningen av ett fordon hindrats med stöd av denna lag, kan den distriktstullkammare som påfört skatten eller fordonsförvaltningen, på ansökan och på de villkor som den bestämmer, av särskilda skäl för en bestämd tid eller helt återkalla sitt beslut om hindrande av att fordonet används. Ansökan kan göras av den som är ägare eller innehavare av fordonet.

I beslut som givits med stöd av denna paragraf får ändring inte sökas genom besvär.

53 §

Om den skatt som uppburits för ett fordon har återburits med stöd av 50 eller 51 §§, nedsätts inte på grund härav beloppet av den mervärdesskatt som betalats på bilskatten.

10 kap.

Förfarande och myndigheter

Skattemyndigheter

54 §

Den bilbeskattning som skall verkställas innan ett fordon första gången registreras eller tas i bruk ankommer på tullverket. Tullstyrelsen beslutar om den interna fördelningen av befogenheter inom tullverket.

Fordonsförvaltningen ombesörjer sådan bilbeskattning som efter den första registreringen eller det första ibruktagandet av ett fordon skall verkställas på grund av ändring av fordonets konstruktion eller användningssyfte eller äganderätten till fordonet.

Den allmänna ledningen av och tillsynen

över bilbeskattningen ankommer på tullstyrelsen. Skattestyrelsen ombesörjer dock den allmänna ledningen av och tillsynen över den bilbeskattning som ankommer på fordonsförvaltningen.

55 §

Vid beskattning som avses i 54 § 1 mom. bevakar tullverkets tullombud statens fördel. Vid den bilbeskattning som ankommer på fordonsförvaltningen bevakas statens fördel av statsombudet vid Nylands länskatteverk.

Skatterättelse och efterbeskattning

56 §

Har bilskatten eller en del därav, på grund av ett räknefel eller ett därmed jämförbart misstag eller på grund av att skattemyndigheten till någon del inte har prövat saken, utan den skattskyldiges förskyllan inte blivit påförd, eller har skatt av samma orsak återburits till ett för högt belopp, skall skattemyndigheten, om ärendet inte annars är anhängigt eller avgjort genom beslut med anledning av besvär, rätta sitt beslut (*rättelse till skattetagarens fördel*). Rättelsen skall göras inom ett år från ingången av kalenderåret efter det år då skatten eller skatteåterbäringen fastställdes eller med stöd av den skattskyldiges anmälan borde ha fastställts.

57 §

Har en skattskyldig inlämnat bristfällig, vilseledande eller oriktig skattedeklaration eller annan uppgift eller handling, på grund av vilket bilskatten helt eller delvis blivit opåförd eller återburen till ett för högt belopp, skall skattemyndigheten ålägga den skattskyldige att betala den skatt som av nämnd orsak inte påförts honom (*efterbeskattning*). Efterbeskattning skall verkställas inom tre år från utgången av det kalenderår under vilket skatten med stöd av den skattskyldiges anmälan borde ha fastställts eller för mycket skatt ha bestämt att återbäras.

Om ett fordon för vilket bilskattedeklaration inte har avgetts finns i registret eller är i bruk, kan beskattningen likväl utan hinder av 1 mom. verkställas oberoende av hur länge fordonet funnits i registret eller varit i bruk. Skatten skall dock debiteras senast inom tre år

från utgången av det kalenderår då det kom till skattemyndighetens kännedom att fordonet används.

58 §

Innan skatterättelse enligt 56 § eller efterbeskattning enligt 57 § 1 mom. verkställs skall den skattskyldige beredas tillfälle att bli hörd.

59 §

Bilskatten kan höjas (*skatteförhöjning*)

1) med högst 30 procent, om den skattskyldige har inlämnat skattedeklaration eller annan uppgift eller handling i felaktigt eller väsentligen bristfälligt skick, eller om han helt eller delvis försummat sin skyldighet att lämna uppgifter,

2) med högst 50 procent, om den skattskyldige uppsåtligen eller av grov vårdslöshet har inlämnat ofullständig, vilseledande eller oriktig skattedeklaration eller annan uppgift eller om han försummat att lämna uppgifter för beskattningen eller annars försummat sin skyldighet att lämna uppgifter och det sagda förfarandet varit ägnat att medföra att den skattskyldige skulle ha kunnat undgå skatt.

Om det förfarande som avses i 1 mom. 2 punkten, med beaktande av storleken av den nytta som därigenom kunnat uppnås och andra omständigheter som inverkar på saken, bör anses såsom grovt, skall skatten höjas med minst 50 procent och högst till det tredubbla beloppet.

60 §

Om ett skattepliktigt fordon har tagits i bruk eller antecknats i registret och bilskatt inte har betalats på behörigt sätt eller om fordonet borde ha beskattats enligt strängare grunder, fastställs skattetillägg för den odebiterade skatten.

I skattetillägg påförs en mark för varje fullt belopp av etthundra mark för varje kalendermånad från ingången av den månad inom vilken skatten borde ha betalats till utgången av månaden före den förfallodag som sätts ut för skatten.

Skattetillägg påförs inte för skatteförhöjning.

Skatteuppbörd

61 §

Förfallodagen för skatt som påförts enligt 40 eller 41 §§ är 10 dagar efter dagen för beskattningsbeslutet.

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.

62 §

På den skatt som är obetald efter förfalldagen skall dröjsmålsränta och restavgift betalas på det sätt som stadgas om dröjsmålsränta och restavgift på skatt (145/76).

63 §

Om skatten inte har betalats på förfalldagen, skall den oavsett besvär utsökas jämte stadgad dröjsmålsränta och restavgift så som lagen om indrivning av skatter och avgifter i utsökningsväg (367/61) stadgar.

Har skatten inte betalats på förfalldagen, kan användningen av fordonet hindras. Användningen av fordonet kan hindras även i sådana fall då fordonet övergått till en annan ägare eller innehavare än den skattskyldige. Skattemyndigheten kan begära handräckning av polisen för hindrande av att fordonet används. Användningen av fordonet skall tillåts om den skattskyldige eller annan ha betalt skatten.

Vid behov kan det bestämmas att skattemyndigheten skall omhändertaga fordonet tills beskattningen har verkställts och den debiterade skatten har betalats eller tills den tidsfrist som nämns i 36 § 2 mom. har löpt ut. Ett fordon som omhändertagits av skattemyndigheten kan antingen säljas på auktion, varvid tillämpas vad som i tullagen (/) stadgas om tullauktion, eller förstöras. Bilskatten betalas till staten sedan auktionskostnaderna och tull betalats. Fordonet kan registreras först när bilskatten är helt betald.

64 §

Skatt debiteras och återbärs i hela mark utan beaktande av överskjutande pennibelopp. Detsamma gäller skatteförhöjning och skattetillägg.

65 §

På skatt som skall återbäras som följd av ändringssökande betalas stadgad ränta. Röntan räknas från betalningsdagen.

66 §

Om inte något annat stadgas i denna lag eller

med stöd av den, iaktas vid uppbörd, indrivning och återbäring av bilskatt i tillämpliga delar vad som i lagen om skatteuppbörd (611/78) eller med stöd av den stadgas eller bestäms.

Förhandsbesked

67 §

Är saken av synnerlig vikt för sökanden, kan tullstyrelsen eller fordonsförvaltningen på ansökan meddela förhandsbesked om hur bilskattelagen skall tillämpas vid beskattningen av hans fordon.

I ansökan skall den fråga specificeras om vilken förhandsbesked önskas och den utredning läggas fram som behövs för att ärendet skall kunna avgöras.

Förhandsbesked meddelas för viss tid, dock högst till utgången av kalenderåret efter det år då beskedet meddelades. Ett förhandsbesked som har vunnit laga kraft skall, på yrkande av den som har fått beskedet, iaktas under den tid för vilken det har meddelats.

Ärenden som gäller förhandsbesked skall i tullstyrelsen, fordonsförvaltningen, länsrätten och högsta förvaltningsdomstolen behandlas som brådsökande.

Ändringssökande

68 §

Konstaterar skattemyndigheten på grund av den skattskyldiges rättelseyrkande, med anledning av besvär eller av annan orsak att bilskatt har fastställts till för stort belopp eller återburits till för litet belopp, skall skattemyndigheten rätta sitt beslut, om inte ärendet avgjorts genom ett beslut med anledning av besvär (*rättelse till den skattskyldiges fördel*).

Rättelse kan göras inom tre år från ingången av kalenderåret efter det år då skatten fastställdes eller bestämts att återbäras samt även senare på skriftligt yrkande som den skattskyldige framställer inom nämnda tid.

69 §

Ändring i beslut som distriktstullkammaren eller fordonsförvaltningen fattat med stöd av denna lag söks genom besvär hos länsrätten i Nylands län. Besvärsmått på statens vägnar har tullombudet vid distriktstullkammaren eller det statsombud som avses i 55 §. Ändring skall

sökas skriftligen, och besvärsskriften skall före utgången av besvärstiden tillställas den myndighet som verkställt beskattningen. Om det beslut som överklagas har erhållits i elektronisk form eller i någon annan form som lämpar sig för automatisk databehandling, skall till besvärsskriften fogas en utskrift av beslutet i vanlig läsbar form.

Besvärstiden är tre år från ingången av kalenderåret efter det år då bilskatten fastställdes eller bestämts att återbäras, dock alltid minst 60 dagar från delfäendet av beslutet. När besvär anförs över distriktstullkammarens eller fordonsförvaltningens beslut om något annat än fastställande eller återbäring av skatt är besvärstiden 30 dagar från delfäendet av beslutet. För tullombudet och statsombudet är besvärstiden 30 dagar från det att beslutet fattades.

Stadgandena om grundbesvär i lagen om indrivning av skatter och avgifter i utskökningsväg tillämpas inte på ärenden som avses i denna lag.

70 §

Distriktstullkammaren eller fordonsförvaltningen skall, då besvär anförts av tull- eller statsombudet, bereda den skattskyldige samt, då besvär anförts av den skattskyldige, bereda tullombudet eller statsombudet tillfälle att avge bemötande och vid behov även genmäle.

Om skattemyndigheten på det sätt som avses i 68 § rättar sitt beslut i enlighet med den skattskyldiges yrkande förfaller besvären till denna del.

Till den del som skattemyndigheten anser att det yrkande som den skattskyldige framställer i sina besvär inte ger anledning att rätta beslutet skall skattemyndigheten avge utlåtande med anledning av besvären och bereda den skattskyldige tillfälle att bemöta utlåtandet inom utsatt tid.

Tull- eller statsombudets besvärsskrift och besvärsskrift enligt 3 mom. av den skattskyldige skall jämte bemötanden, genmälen och utlåtanden samt de övriga handlingar som uppkommit i ärendet utan dröjsmål sändas till länsrätten i Nylands län.

71 §

Ändring i länsrättens utslag får sökas genom besvär hos högsta förvaltningsdomstolen, om högsta förvaltningsdomstolen beviljar besvärstillstånd.

Besvärstillstånd kan beviljas, om

1) det för lagens tillämpning i andra liknande fall eller för en enhetlig rättspraxis är av vikt att ärendet avgörs av högsta förvaltningsdomstolen,

2) det på grund av ett uppenbart fel som inträffat i ärendet finns särskilda skäl för högsta förvaltningsdomstolen att avgöra ärendet eller

3) det föreligger vägande ekonomiska eller andra skäl att bevilja besvärstillstånd.

Besvärstillstånd kan även beviljas så att det gäller endast en del av det överklagade länsrättsutslaget.

Besvär skall anföras inom 60 dagar från delfäendet av länsrättens utslag. Besvärsskriften, i vilken ansökan om besvärstillstånd skall ingå, skall inom besvärstiden tillställas högsta förvaltningsdomstolen eller länsrätten i Nylands län. Besvär rätt på statens vägnar har tullombudet vid tullstyrelsen. I fråga om beslut som fattats av fordonsförvaltningen förs statens talan av statsombudet vid Nylands länskatteverk.

72 §

I förhandsbesked som tullstyrelsen eller fordonsförvaltningen meddelat får ändring sökas genom besvär hos högsta förvaltningsdomstolen i den ordning som stadgas i lagen om ändringssökande i förvaltningsärenden (154/50). Besvär rätt på statens vägnar har i dessa fall tullombudet vid tullstyrelsen eller det statsombud som avses i 55 §.

I beslut genom vilket bestämts att förhandsbesked inte meddelas får ändring inte sökas genom besvär.

73 §

Har bilskatt genom länsrättens utslag avlyfts eller nedsatts, skall distriktstullkammaren eller fordonsförvaltningen, oberoende av att ändring söks, betala den överbetalda skatten till den skattskyldige.

Har högsta förvaltningsdomstolen med anledning av besvär som anförts av tullombudet eller statsombudet ändrat länsrättens utslag, skall en kopia av högsta förvaltningsdomstolens utslag tillställas distriktstullkammaren eller fordonsförvaltningen, som utan dröjsmål skall debitera den skattskyldige det överbetalda beloppet.

74 §

Bilskatt skall oavsett besvär betalas inom stadgad tid.

Särskilda stadganden

75 §

När en proposition om ändring av bilskatten har avlåtits till riksdagen, har statsrådet rätt att bestämma att skatten skall uppbäras i enlighet med propositionen.

Är skatt som har betalats i enlighet med 1 mom. större än den skatt som sedermera fastställts, skall ett belopp som motsvarar skillnaden på ansökan återbäras till den skattskyldige.

76 §

Ett fordon kan användas skattefritt i det fall att om frihet från bilskatt eller bil- och motorcykelskatt har avtalats i ett sådant avtal med en främmande stat som är förpliktande för Finland när denna lag träder i kraft.

77 §

Har något förhållande eller någon åtgärd givits en rättslig form som inte motsvarar sakens egentliga natur eller syfte, skall vid verkställandet av beskattning förfaras som om riktig form hade iakttagits i saken.

Om det anses att ett fordon för undgående av skatt har byggts eller ändrats så, att det till sin konstruktion och sina egenskaper avviker från de normala egenskaperna hos fordon i ifrågavarande kategori, kan skatt uppbäras för fordonet enligt det fordonsslag som fordonet eller användningen av det i verkligheten bör anses motsvara, även om fordonet enligt vederbörande klassificering eller stadgandena i denna lag vore skattefritt eller beskattat enligt en lägre skattesats.

78 §

Om tullombudet eller statsombudet anser att den skattskyldige bör påföras skatt, skall distriktstullkammaren eller fordonsförvaltningen på begäran av ombudet fatta beslut i saken.

79 §

För tillsynen över att bilskatten har betalats skall den som sköter fordonsregistreringsärenden, den som förrättar besiktning och polisen, om i registret eller i användning upptäcks ett

fordon för vilket skatt uppenbarligen inte har betalats eller som i fråga om konstruktion, användningssyfte eller äganderätt har ändrats så att skatt eventuellt skall betalas för fordonet, anmäla därom till tullmyndigheten eller fordonsförvaltningen.

80 §

Skattemyndigheten har rätt att granska ett fordon eller förordna att fordon skall uppvisas för granskning hos den som sköter besiktning av fordon, varvid den sistnämnda till skattemyndigheterna skall lämna begärda uppgifter.

81 §

På anfordran skall den skattskyldige för skattemyndigheten eller en sakkunnig och ojävig person som skattemyndigheten förordnar uppvisa sin bokföring, sin korrespondens och andra uppgifter som behövs vid beskattningen för granskning samt även biträda vid granskningen.

När den skattskyldige åberopar stadgandena om tillfällig skattefri användning av ett fordon, skall han till skattemyndigheterna inge erforderliga bevis på sin stadigvarande boningsort samt gällande andra omständigheter som inverkar på beskattningen.

Varje näringsidkare skall på begäran lämna uppgifter till skattemyndigheten om inköp och eventuell återförsäljning av fordon.

82 §

Skattemyndigheten har rätt att av den som överfört skattskyldigheten eller, om det finns flera överförare, av alla dessa få tillgång till uppgifter och handlingar som behövs när beskattningsvärdet bestäms.

Den som överfört skattskyldigheten eller den som kan vara ansvarig för betalningen av skatt skall på anfordran för skattemyndigheten förete de uppgifter och handlingar som avses i 1 mom. samt sin bokföring.

83 §

Var och en skall på uppmaning av skattemyndigheten lämna uppgifter om annans beskattning samt sådana uppgifter om annan som behövs i fullföljdsärendet vilket beror på beskattning av nämnda slag, om han förfogar över handlingar av vilka uppgifterna framgår eller annars känner till dem, förutsatt att uppgifterna inte gäller något om vilket han enligt lag har rätt att vägra vittna.

Skattemyndigheten har rätt att granska eller i enlighet med 81 § låta granska handlingar som hör till affärsverksamheten och andra handlingar ur vilka de uppgifter som nämns i 1 mom. kan framgå.

84 §

Den som inte i enlighet med detta kapitel har lämnat uppgifter eller företett material kan av tullstyrelsen eller fordonsförvaltningen vid vite åläggas att fullgöra sin skyldighet.

85 §

Har bilskattebeskrivning inte avgivits eller anmälan om ändring av konstruktionen eller om någon annan omständighet som inverkar på beskattningen inte gjorts för ett fordon som antecknats i registret eller är i bruk, kan skattemyndigheten förordna att användningen av fordonet genast skall förhindras. Användningen skall förhindras även om den som borde ha betalt skatten har överlåtit fordonet till en annan ägare. Om en senare ägare betalar skatten, kan användning av fordonet åter tillåtas. Skattemyndigheten kan tillåta att fordonet används fram till förfallodagen för den skatt som skall debiteras.

86 §

Uppgifter och handlingar som lämnats eller företetts för bilbeskattningen skall hållas hemliga. De får inte i protokoll eller beslut redovisas i större utsträckning än vad som är nödvändigt.

Utan hinder av 1 mom. får uppgifter och handlingar likväl lämnas till skattemyndigheterna och av dessa kallade sakkunniga samt, då syftet är skattetillsyn, skatteuppörd, prövning av besvär över beskattning och väckande av åtal eller utsökning, även till behöriga myndigheter och deras företrädare. Under de förutsättningar som stadgas i 5 kap. 1 § tvångsmedslagen (450/87) skall beskattningshandlingarna eller uppgifter som framgår av dem ställas till en häktningsberättigad tjänstemans förfogande också för utredning av andra brott än skattebrott.

Tullstyrelsen, skattestyrelsen eller fordonsförvaltningen kan även bestämma att handlingar i statistiskt eller vetenskapliga utredningar skall göras tillgängliga för personer eller myndigheter som bedriver forskning på området. Likaså kan länsrättens och högsta förvaltningsdomstolens beslut publiceras i oförändrad eller

förkortad form, dock med utelämnande av parternas namn. Uppgifterna får inte lämnas vidare eller används utan skattemyndighetens tillstånd för något annat syfte än det för vilket de har lämnats, om inte något annat stadgas.

87 §

Ingen får röja eller utnyttja vad han i tjänst, offentlig syssla, i fall som avses i 86 § 3 mom. eller annars genom skattedeklaration eller genom andra uppgifter som lämnats för beskattningen har fått veta om annans affärstransaktioner, inte heller vad som har yttrats om dem vid bilskattemyndigheten eller i en besvärinstans.

88 §

Tullverket kan lämna uppgift om överföring av skattskyldighet eller om skattemyndighetens tillstånd för registrering av ett fordon även till någon annan än den skattskyldige, om uppgiften behövs för registrering av fordonet.

89 §

Om straff för lagstridigt undandragande av bilskatt och för försök därtill stadgas i 29 kap. 1—3 §§ strafflagen.

Den som trots uppmaning av myndighet underlåter att på behörigt sätt fullgöra den anmälningsskyldighet eller skyldighet att lämna uppgifter som stadgas i 4 § 2 mom., 35 § 2 mom., 46 § 1 mom. eller 51 § 3 mom. eller i bilskatteförordningen skall för *bilskatteförseelse* dömas till böter.

90 §

Om straff för brott mot den tystnadsplikt som åligger tjänstemän och offentligt anställda arbetstagare stadgas i 40 kap. 5 § strafflagen.

Bryter någon annan än en tjänsteman eller en offentligt anställd arbetstagare olovligen mot den tystnadsplikt som stadgas i 87 §, skall han för *brott mot skyldighet att hemlighålla bilskatteuppgifter* dömas till böter eller fängelse i högst sex månader.

91 §

Med ett fordons egenmassa avses i denna lag den egenmassa som bestäms enligt stadganden som utfärdas med stöd av vägtrafiklagen och med totalmassa den totalmassa som bestäms enligt vägtrafikstadgandena.

92 §

Närmare stadganden om verkställigheten av

denna lag utfärdas genom förordning. Trafikministeriet utfärdar dock vid behov närmare föreskrifter om den fordonsutrustning som avses i 15 §.

Ikraftträdelse- och övergångsstadganden

93 §

Denna lag träder i kraft vid en tidpunkt som bestäms genom förordning.

Lagen tillämpas på fordon som första gången tas i bruk eller registreras i Finland den dag då lagen träder i kraft eller senare, om inte annat följer av 3 mom. Lagen tillämpas även på fordon som första gången tagits i bruk eller registrerats innan lagen trädde i kraft, om fordonets konstruktion eller användningssyfte eller äganderätten till fordonet ändras så, att skatt på grund av ändringen bör uppbäras med stöd av denna lag.

Genom denna lag upphävs lagen av den 14 november 1967 om bil- och motorcykelskatt (482/67) jämte senare ändringar. Lagen om bil- och motorcykelskatt skall dock tillämpas vid beskattningen av sådana importerade eller i Finland tillverkade fordon som har utlämnats från tullkontroll, levererats eller i fråga om konstruktion, användningssyfte eller äganderätt på ett sätt som inverkar på beskattningen ändrats innan denna lag trädde i kraft.

94 §

På ett fordon som en till landet inflyttande person för med sig kan på yrkande av den skattskyldige i stället för denna lag tillämpas stadgandena i lagen om bil- och motorcykelskatt samt i 14 och 14 a §§ tullskattelagen

(575/78), sådana de nämnda stadgandena lyder den 31 december 1994, om inflyttningen till Finland sker senast den 31 december 1996.

På fordon som med stöd av temporär tullfrihet finns i landet när denna lag träder i kraft skall i stället för denna lag stadgandena i lagen om bil- och motorcykelskatt och i 17 och 18 §§ tullskattelagen, sådana de nämnda stadgandena lyder den 31 december 1994, tillämpas tills de tidsfrister som anges i de nämnda stadgandena löpt ut. Den nya lagen skall börja tillämpas genast när tidsfristerna löpt ut.

På sådana i 16 a § tullskattelagen avsedda fordon som finns i landet när denna lag träder i kraft skall den nämnda lagen och lagen om bil- och motorcykelskatt tillämpas tills den tidsfrist som anges i 16 a § tullskattelagen löpt ut.

95 §

När denna lag tillämpas på ett fordon för vilket skatt har uppburits enligt lagen om bil- och motorcykelskatt och vars egenmassa och totalmassa har antecknats i registret enligt de grunder som gällde den 31 december 1994, skall i fråga om fordonets egenmassa och totalmassa samt skillnaden mellan dem tillämpas de tal som anges i lagen om bil- och motorcykelskatt.

96 §

Tullstyrelsen kan vid behov bestämma att andra förfaranden än de som följer av denna lag skall tillämpas vid bilbeskattningen till utgången av 1995. Till den nämnda tidpunkten tillämpas 41 och 42 §§ så, att ett verifikat över betald skatt motsvarar beskattarens tillstånd för registrering.

Helsingfors den 30 november 1994

Republikens President
MARTTI AHTISAARI

Minister *Ilkka Kanerva*

