

FINANSUTSKOTTETS BETÄNKANDE 46/2002 rd

Regeringens proposition med förslag till lag om ändring av bilskattelagen

INLEDNING

Remiss

Riksdagen remitterade den 7 januari 2003 en proposition med förslag till lag om ändring av bilskattelagen (RP 271/2002 rd) till finansutskottet för beredning.

Motioner

Utskottet har behandlat följande motioner:

- LM 58/1999 rd — Raimo Vistbacka /saf: Lag om ändring av 51 § bilskattelagen (rem. 1.6.1999)
- LM 19/2000 rd — Esa Lahtela /sd m.fl.: Lag om ändring av 51 § bilskattelagen (rem. 29.3.2000)
- LM 83/2000 rd — Marja-Liisa Tykkyläinen /sd m.fl.: Lag om ändring av 51 § bilskattelagen (rem. 7.9.2000)
- LM 148/2000 rd — Tuija Nurmi /saml m.fl.: Lag om ändring av 6 § bilskattelagen (rem. 29.11.2000)
- LM 10/2002 rd — Timo Kalli /cent m.fl.: Lag om ändring av 24 § bilskattelagen (rem. 27.2.2002)
- LM 179/2002 rd — Petri Salo /saml m.fl.: Lag om ändring av 3 § bilskattelagen (rem. 23.1.2003)

- AM 14/2000 rd — Tuija Nurmi /saml: Sänkt bilskatt (rem. 21.3.2000)
- AM 181/2000 rd — Klaus Bremer /sv m.fl.: Tillsättandet av en arbetsgrupp för att bereda en totalreform av bil- och trafikbeskattningen (rem. 31.5.2000)
- AM 210/2000 rd — Jukka Gustafsson /sd: Sänkt skatt på begagnade bilar (rem. 13.9.2000)
- AM 186/2002 rd — Antti Rantakangas /cent: Likvärdig skatt på begagnade importbilar (rem. 23.1.2003)

Utlåtanden

I enlighet med riksdagens beslut har trafikutskottet lämnat utlåtande i ärendet. Utlåtandet (TrUU 21/2002 rd) ingår som bilaga till betänkandet.

Beredning i delegation

Ärendet har beretts i finansutskottets skattedelegation.

Sakkunniga

Skattedelegationen har hört

- finansminister Sauli Niinistö, överdirektör Lasse Arvela, äldre regeringssekreterare Heikki Kuitunen och konsultative tjänstemannen Merja Sandell, finansministeriet

- lagstiftningsråd Arja Manner, justitieministeriet
- biträdande avdelningschef Reino Lampinen, kommunikationsministeriet
- referendarieråd Marina Äimä, högsta förvaltningsdomstolen
- specialforskare Jan Nybondas, Konkurrentverket
- direktör Reijo Virtanen, tullskattechef Marko Koski och tullsekreterare Karolina Lehto, Tullstyrelsen
- verkställande direktör Pentti Rantala, Autoalan Keskusliitto ry
- verkställande direktör Pasi Nieminen, Automobilförbundet rf
- verkställande direktör Pekka Puputti, Bilimportörerna rf

- verkställande direktör Mikael Teerilahti, Suomen Autoalan Tietopalveluverkko Oy, Autodata
- professor Esko Linnakangas, Lapplands universitet
- forskare Santtu Turunen, Helsingfors universitet.

Skriftliga utlåtanden har lämnats av

- Invalidförbundet rf
- Skattebetalarnas Centralförbund
- MP-Kauppiaat ry
- Muunneltujen moottoripyörien yhdistys MMAF ry
- Suomen Motoristit ry
- Tekniska Handelsförbundet.

Dessutom har finansministeriet den 5 februari 2003 sänt detaljmotiveringen.

PROPOSITIONEN OCH MOTIONERNA

Propositionen

I propositionen föreslås att man gör de ändringar av bilskattelagen som förutsätts av Europeiska gemenskapernas domstols dom om att bestämma skatten på som begagnade importerade fordon. Samtidigt skulle vissa andra ändringar i nya fordons beskattning genomföras.

Det allmänna detaljhandelsvärdet för motsvarande bilar i Finland skulle utgöra grund för beskattningen av både nya och som begagnade importerade personbilar. Andra fordon för vilka bilskatt uppbärs skulle fortfarande beskattas enligt en importprisbaserad skattemodell, dock så att de justeringar görs som gemenskapsrätten förutsätter.

Beloppet av den bilskatt som uppbärs på nya personbilar skulle i genomsnitt sänkas med cirka en sjättedel jämfört med nuläget, varvid bilskattens andel av bilens konsumentpris inklusive skatt skulle sjunka till i genomsnitt 25 procent. Inga avsevärda ändringar skulle göras av beskattningen i fråga om fordon av olika prisklasser i förhållande till varandra. Beskattningen av bensin- respektive dieseldrivna bilar skulle också förbli oförändrad. Beloppet av den skatt

som uppbärs på bilar som importeras som begagnade skulle sjunka på det sätt som förutsätts i domstolens dom. Dessutom skulle skatten på begagnade personbilar sänkas på motsvarande sätt som skatten på nya personbilar.

Lagen avses träda i kraft så snart som möjligt efter det att den har antagits och blivit stadfäst. I vissa avseenden skulle lagen tillämpas redan från den 1 januari 2003 så att beskattningen från detta datum kunde rättas efter lagens ikraftträdande till att motsvara den nya lagen. Beskattningen av begagnade fordon skulle från den 1 januari 1999 rättas till att motsvara denna lag.

Lagmotionerna

I lagmotion LM 58/1999 rd föreslås att bilskatten ändras i fråga om återbäring av bilskatt så att grunden i 50 § "av särskilda skäl" intas i 1 och 2 mom. 51 §. Då kunde en handikappad som har s.k. korta anställningar få skatteåterbäring också under den tid som han eller hon är som aktiv arbetssökande i Arbetskraftsbyrån.

I lagmotion LM 19/2000 rd föreslås att 51 § bilskattelagen ändras så att de maximibelopp av skattelättnad som beviljas på grund av invalidi-

tet höjs att motsvara förhöjningen av Statistikcentralens index för import av maskiner, anordningar och transportmedel.

I lagmotion LM 83/2000 rd föreslås att 51 § bilskattelagen ändras så att behovsprövning i anslutning till arbete eller studier inte skall gälla invalider med en invaliditetsgrad på minst 60 procent.

I lagmotion LM 148/2000 rd föreslås att 6 § bilskattelagen ändras så att bilskatten differentieras på grund av skador som bilen orsakar miljön såsom avgasutsläpp som närmare bestäms genom förordning.

I lagmotion LM 10/2002 rd föreslås att bestämmelsen om paketbilslastutrymme i 24 § 2 mom. bilskattelagen ändras så att en paketbil kan anses vara avsedd enbart för varutransport, trots att i den utöver de fasta sitsarna och sitsen för tillfälligt bruk finns godtagbara anordningar för fastgörande av rullstol samt en sits för tillfälligt bruk för varje full kubikmeter i lastutrymmet som överstiger tre kubikmeter och i lastutrymmet på minst tre kubikmeter i den på detta sätt utrustade paketbilen transporteras en person som varaktigt använder rullstol.

I lagmotion LM 179/2002 rd föreslås att bilskattelagen ändras så att när det har förflutit 25 år eller mer från det att fordonet togs i bruk beskattas fordonet på nytt, om 65 procent eller mer av delarna har bytts ut. Om karossen på ett for-

don som har utrustats med självbärande kaross byts ut beskattas fordonet på nytt, dock kan stommen i självbärande karossstruktur på ett fordon över 25 år bytas ut utan ny beskattning.

Åtgärdsmotionerna

I åtgärdsmotion AM 14/2000 rd föreslås att regeringen vidtar åtgärder för att sänka bilskatten.

I åtgärdsmotion AM 181/2000 rd föreslås att regeringen utan dröjsmål tillsätter en politisk arbetsgrupp, vars uppgift är att bereda ett förslag till en totalreform av bil- och trafikbeskattningen. Utredningen bör fästa särskild uppmärksamhet vid trafikpolitiska, miljöpolitiska, trafikekonomiska samt trafiksäkerhetssynpunkter. För utredningen bör sättas en bakre gräns.

I åtgärdsmotion AM 210/2000 rd föreslås att regeringen vidtar åtgärder för att sänka priserna på katalysatorbilar så att de motsvarar verkligheten och underlätta importen av begagnade katalysatorbilar.

I åtgärdsmotion AM 186/2002 rd föreslås att regeringen vidtar åtgärder för att de som har skaffat en begagnad importbil via bilfirma skall få likvärdig ställning med de som har skaffat bil direkt från utlandet genom att ålägga bilfirman att överföra skatteåterbäringen på den verkliga skattebetalaren, det vill säga köparen av bilen.

UTSKOTTETS ÖVERVÄGANDEN

Allmän motivering

Utskottet föreslår att regeringens proposition godkänns med ändringar.

De viktigaste ändringsförslagen sammanhänger med det sätt på vilket lagen är utformad och bestämmelsernas precisionsnivå. Utskottet föreslår att bestämmelserna om värdering utifrån modeller inte tas in i lagen utan att de används som hjälp i förvaltningen. Enbart denna åtgärd minskar i stor utsträckning den svårbegriplighet som propositionen har kritiserats för från synnerligen auktoritativt håll också i offentligheten. Samtidigt blir det möjligt att föreskri-

va om värderingsgrunderna på ett begripligare sätt.

De viktigaste ändringsförslagen berör följande enskilda bestämmelser:

- Skattebeloppet skall räknas utifrån det skattepliktiga priset i en konsumentprisbaserad modell. Ändringen påverkar inte skattenivån.
- Den konsumentprisbaserade beskattningen föreslås omfatta också motorcyklar.
- Skattenivån för nya motorcyklar och s.k. city-paketbilar föreslås bli sänkt så att den motsvarar skattenivån för nya personbilar.

- Skattesänkningen (koefficient 0,85 enligt modellen i 6 b §) på fordon som tillverkats före 2003 och som skall beskattas som begagnade föreslås bli slopad.
- Definitionen på begagnade bilar föreslås reviderad så att den gällande sex månaders gränsen slopas från den 1 januari 2004.
- Den s.k. mögelskattebestämmelsen föreslås slopad.
- Bestämmelsen om att det allmänna konsumentpriset på en personbil skall innehålla minst 9 % distributionskostnader stryks.
- Den nya möjligheten till rättelse då det gäller beskattningsuppgifter föreslås slopad.
- Ingen särskild värderingsnämnd inrättas.

Oavsett de föreslagna ändringarna bibehålls propositionens viktigaste riktlinjer och de preciseringar som bygger på EG-rätten. Detta innebär att nya och efter 2002 tillverkade, såsom begagnade importerade personbilar i fortsättningen skall beskattas utgående från det allmänna konsumentpriset och att värdet på bilarna fastställs utifrån den allmänna prisnivån och att systemet där beskattningen sker utifrån importpriset frångås. Utskottet föreslår att man använder begreppet allmänt värde i detaljhandeln i stället för allmänt konsumentpris. I sak betyder allmänt värde i detaljhandeln samma sak som det allmänna konsumentpriset men det för snarare tankarna till ett allmänt värde än till ett enskilt pris.

Med undantag för motorcyklar skall de fordon som nämns i propositionen också i fortsättningen beskattas utifrån ett värde som baserar sig på anskaffningspriset. Avsikten är att lagen skall tillämpas retroaktivt från den 1 januari 2003. Med undantag för de ovan nämnda avvikelserna kommer skattenivån att motsvara de som framförs i propositionen.

Europarättens betydelse

I propositionen och i den detaljmotivering som i efterskott fogats till propositionen ingår en omfattande utredning om vilka krav Europarätten ställer på beskattningen av begagnade bilar. Bestämmelserna skall utformas så att de i alla situationer garanterar ett icke-diskriminerande resultat. Denna utgångspunkt framgår både av pro-

positionen och av sakkunnigutlåtandena inför utskottet.

Modellerade värden som utgångspunkt för värderingen. De experter på Europarätt, konkurrensmyndigheterna och representanterna för högsta förvaltningsdomstolen som utskottet har hört har ansett att avgörande för diskrimineringsaspekterna är resultatet, inte förfarandet. Det är sålunda resultatet, inte utformningen av bestämmelserna som avgör om regleringen kan anses motsvara Europarätten. Det har inte heller ansetts tillräckligt att beskattningen i snitt inte diskriminerar någon utan drivet till sin spets innebär EG-domstolens krav att beskattningen inte i ett enda fall får leda till ett diskriminerande resultat. Lagens bestämmelser måste alltså utformas så att ett icke-diskriminerande resultat kan garanteras på lagnivå.

Värderingen av personbilar sker också enligt propositionen utifrån ett modellerat värde och inte utifrån bilens verkliga värde. Modelleringen baserar sig uteslutande på uppgifter om bilar som sålts affärsmässigt. I praktiken anskaffas uppgifterna av ett enda privat företag, som har samlat in uppgifter och överlåter dem mot betalning. Handel med bilar konsumenter emellan lämnas helt utanför uppgiftssamlandet.

Flera av de sakkunniga som utskottet har hört har framfört att det föreslagna förfarandet leder eller kan leda till att värderingsnivån ständigt ligger för högt, varvid också skatten blir för stor och därmed diskriminerande. Eftersom värderingen baserar sig på förpliktande föreskrifter i lag blir följderna att själva lagen är diskriminerande. Lagen skulle då åsidosättas t.ex. genom ett domstolsavgörande till förmån för Europarätten som äger direkt tillämpning. Beskattningen skulle då verkställas utan någon inhemsk normbas enbart inom ramen för ett förvaltningsförfarande och i strid med grundlagen.

Utskottet menar att det är problematiskt att basera värderingen på ett modellerat värde dels med avseende på grundlagen, dels med avseende på en eventuell anhopning av skatteåterbäringsyrkanden. Om lagen t.ex. först efter några år från ikraftträdandet konstateras ha en diskri-

minerande struktur hinner många felaktiga beskattningsbeslut fattas. Antalet skatteåterbärningar kan då bli betydande och den gällande återbäringsprocenten om 9 % ökar detta belopp väsentligt. Den föreslagna regleringen innebär därför också en fiskal risk.

Propositionen utgår från att de föreslagna bestämmelserna inte kan leda till diskriminering. Utskottet anser ändå att den ovan relaterade kritiken är så betydelsefull att det föreslår att lagen inte skall utgå från en värdering utifrån modellerade värden.

Ändringsförslaget är snarare strukturellt än praktiskt: Det centrala också i utskottets förslag till bestämmelser är att värderingen sker utifrån en enhetlig, allmän prismetod. Begreppet allmänt värde i detaljhandeln definieras i det stora hela på samma sätt som begreppet allmänt konsumentpris i lagförslaget, men det förstnämnda begreppet binds varken på författningsnivå eller på något annat sätt vid statistiska faktorer eller förfaringsätt. På detta sätt undviks eventuella konflikter med Europarätten som annars kunde döla sig i lagens struktur.

Med allmänt värde i detaljhandeln avses enligt förslaget det allmänna försäljningspriset för konsumenten vid beskattningstidpunkten. Om detta värde inte finns att tillgå, bestäms det allmänna värdet i detaljhandeln utifrån det allmänna begärda priset. Detta pris skall emellertid minskas med ett belopp som motsvarar sedvanlig rabatt. Eftersom prisbegreppet utgår från det allmänna värdet i detaljhandeln, är det faktiska priset på den bil som beskattas med andra ord inte avgörande. Inte heller tillfälliga inköpsposter, bilföretagens inköpspris, specialerbjudanden eller motsvarande prisuppgifter som bygger på ett litet sampel eller lokala förhållanden räcker till för att definiera den allmänna prismetoden. Det här är en av de viktigaste frågorna vid övergången till en konsumentprisbaserad beskattning både med tanke på ett jämlikt bemötande av de skattskyldiga och skatteintäkterna.

I det praktiska arbetet är det skäl att använda sig av bästa möjliga tillgängliga material för att påvisa den allmänna prismetoden. Uppgifterna kan analyseras och behandlas på det sätt som be-

skrivs i propositionen. Det är emellertid viktigt att informationen används som ett hjälpmedel i beslutsfattande och att informationen inte som sådan är detsamma som resultatet. På detta sätt använd kan uppgifterna vid behov öppet visas för kunderna och vara en del av beslutsmotiveringen. Tullen och andra aktörer i bilbranschen är fria att utveckla egna databaser för att de bakgrundsuppgifter som värderingen bygger på skall vara så representativa som möjligt.

Definitionen av ett begagnat fordon. Definitionen i regeringens proposition av ett begagnat fordon har i praktiken bibehållits oförändrad. Endast några samfundsrättsliga justeringar har gjorts. Ett fordon anses sålunda vara begagnat endast om det har varit registrerat eller i bruk en längre tid än sex månader.

I detaljmotiveringen i regeringens proposition går man noga in på varför bestämmelsen bör bibehållas. Det anses att bestämmelsen inte strider mot Europarätten eftersom värdeminskningen på fordonet beaktas ända från början då beskattningen gäller ett över sex månader gammalt fordon. Även vissa av de sakkunniga som utskottet hörde förfäktade den åsikten att bestämmelsen kan kvarstå i lagen. Å andra sidan har det krävts att bestämmelsen slopas eftersom den begränsar importen. Även kommissionen fäste avseende vid detta.

Specialregleringen i beskattningen av under sex månader gamla fordon har samband med den anskaffningsvärdebaserade beskattningen och möjligheten att spekulera med den. Bestämmelsens rättspolitiska grund ändrar i detta avseende då merparten av de fordon som skall beskattas i framtiden omfattas av den konsumentprisbaserade beskattningen. Med beaktande av detta och de ställningstaganden som förordat ett slopande av bestämmelsen föreslår utskottet att bestämmelsen slopas efter en kort övergångstid, dvs. från den 1 januari 2004. Ändringsförslaget påverkar inte tolkningen av mervärdesskattebestämmelserna. Ett importerat fordon betraktas således också i fortsättningen i mervärdesbeskattningen som begagnat först efter en tid om sex månader.

Allmän bestämmelse om icke-diskriminering. Eftersom propositionen har beretts enbart som tjänsteuppdrag vid finansministeriet koncentrerade utskottet vid hörandet av sakkunniga på de krav som Europarätten, grundlagen och konkurrensrätten ställer på lagstiftningen, i den mån detta var möjligt med beaktande av den tid som stod till buds och propositionens omfattning. Under hörandet betonade många sakkunniga behovet av en uttrycklig allmän bestämmelse om icke-diskriminering.

Det är inte brukligt i finländsk lagstiftning att i lagar ta in allmänna konstaterande principiella yttranden, som hur som helst gäller. Den allmänna strävan är och har varit att bestämmelsernas innehåll utformas på ett sätt som motsvarar de allmänna principerna.

Utskottet anser det befogat att följa detta traditionella sätt att stifta lagar bl.a. för att det underlättar en samordnad tolkning av författningarna. I propositionen har därför inte intagits någon allmän princip om icke-diskriminering. Eftersom beskattningen av gamla begagnade bilar i vissa fall av nödvång kommer att basera sig på bristfälliga uppgifter, konstateras det i de enskilda bestämmelser som gäller sådana fall att det belopp som överskrider jämförelseskatteandelen inte uppbärs.

Bevisbördan. Utskottet har också diskuterat behovet av att ta in en särskild bestämmelse om bevisbördan i lagen. Uttrycket "om det kan påvisas", som förekommer i propositionen, har ansetts ottydligt särskilt i fråga om vem som skall lägga fram den krävda bevisningen. Uttrycket har även ansetts möjliggöra en överföring av bevisbördan på den skattskyldige.

Utskottet föreslår ingen särskild bestämmelse i lagen om bevisbördan. Detta beror för det första på att det inte är förnuftigt att påföra någon börda av att bevisa en negativ omständighet dvs. för att påvisa icke-diskriminering. Eftersom å andra sidan värderingens utgångspunkt är det faktiska värdet, dvs. det allmänna konsumentpriset, gäller det närmast att värdera i vilken mån det gängse priset har påvisats och i de fallen är myndigheten skyldig att för egen del re-

dovisa de uppgifter som ligger till grund för avgörandet. Till den del det är behövligt för att avgöra en parts beskattning har han eller hon också med stöd av den allmänna partsoffentligheten rätt att ta del också av uppgifter om gamla cifpriser. Enligt utskottet behövs det ingen särskild bevisbördebestämmelse för dessa speciella situationer, utan frågan kan avgöras utifrån allmänna förvaltningsrättsliga principer.

Grundlagens betydelse

Detaljerad reglering. Förpliktelsen i grundlagen att föreskriva om skatter genom lag har utöver de ovan anförda synpunkterna varit av betydelse för diskussionen om hur detaljerad regleringen bör vara. Den mycket detaljrika regleringen i propositionen gör lagförslaget ottydligt för en vanlig medborgare.

Det är förstäeligt att bestämmelserna blir invecklade då det fenomen som de reglerar också är komplicerat och förutsätter särskilda kunskaper. Ett typiskt exempel på detta är beskattningen av derivater. Nu är det emellertid fråga om en i princip enkel beskattning av varmanskonsumtionsnyttighet, som på ett eller annat sätt berör de flesta medborgare. För att rättssäkerheten skall fungera borde regleringen därför vara så begriplig som möjligt. Propositionen är visserligen detaljerad men i stället onödigt komplicerad.

Den detaljrika regleringen motiveras i regeringens proposition med grundlagen. De föreslagna bestämmelserna gäller till alla delar materiella frågor som måste regleras genom lag. När regleringen utgår från ett modellerat värderingssätt finner utskottet detta motiverat. Eftersom beskattningens resultat har bundits vid uppgifter som fås fram genom modelleringen bör också modelleringens delfaktorer regleras genom lag. Men då modelleringsprincipen frångås som utgångspunkt för beskattningen blir situationen en annan. Den centrala frågan blir då om grunderna för fastställande av skatten enligt den nya regleringen anges tillräckligt exakt.

En beskattning som baserar sig på det allmänna värdet i detaljhandeln innebär i praktiken att man använder sig av det allmänna gängse värdet. Ett gängse värde kan aldrig modelleras.

Också de bästa modellerade formlerna anger bara historiska fakta och ett framtida väntevärde om förhållandena bibehålls oförändrade. Sker det förändringar i förhållandena avviker det modellerade värdet oundvikligen från verkligheten.

Det gängse värdet kan med andra ord inte med några som helst lagformuleringar beskrivas noggrannare eftersom det gängse värdet fluktuerar på marknaden. Det är alltså fråga om ett noggrant begrepp även om det inte alltid är så lätt att fastslå. Utskottet anser därför att också grunderna för bestämmande av skatten har fastställts genom lag.

Dessutom anser utskottet att kravet på bestämmelser i lag och en mycket ingående reglering är två olika saker. Också en ingående reglering kan strida mot grundlagen om de viktigaste elementen i beskattningen, skatteplikten och grunderna för skatten, saknas eller är alltför otydliga för att medborgarna själva skall ha en åtminstone principiell möjlighet att själva kontrollera det rätta skattebeloppet. Också av denna anledning föreslår utskottet att lagstiftningen inte skall bygga på modelleringar och statistik. Samtidigt kommer vi närmare den typ av lagstiftning som har ett materiellt förhållande till frågans art och annan skattelagstiftning.

Myndigheternas prövningsrätt. De ändringar som utskottet föreslår innebär att reglerna blir mer generösa i jämförelse med regeringens förslag. Därmed aktualiseras också frågan om myndigheternas prövningsrätt. Beskattningens koppling till lagstiftningen kräver bland annat att också myndigheternas prövningsrätt är bunden, alltså grundar sig på lag. Därför måste lagen vara tillräckligt exakt för att detta skall vara möjligt på det praktiska planet.

Även om förslaget i betänkandet är generösare än det ursprungliga förslaget ges myndigheterna en fast ram för sin prövningsrätt, påpekar utskottet. Så måste till exempel värdet på en bil läggas fast utifrån en samordnad nivå såsom utskottet säger ovan. Det måste gå att påvisa att nivån är allmänt förekommande och den måste kunna motiveras öppet. Avsteg från den information som är resultatet av värderingen strider

mot lag om det inte går att påvisa att det finns tydliga skäl för ett avsteg. Besluten fattas således utifrån bunden laglighetsprövning också i enskilda fall. För att kravet på jämlik behandling av alla medborgare skall uppfyllas är det viktigt att det finns ett samordnat kunskapsunderlag.

Beskattning i två steg. I 56 a § föreslås ett nytt rättelseförfarande. Enligt förslaget skall beskattningen kunna verkställas på nytt om det i efterskott visar sig att de prisuppgifter eller den åldersgottgörelse som skatten baserar sig på är felaktig. Rättelse skall kunna göras inom sex månader från den först verkställda beskattningen antingen till den skattskyldiges eller till skattetagarens förmån. Rättelse skall vara möjlig också när de gällande villkoren för skatterättelse eller efterbeskattning inte uppfylls.

I propositionen anser regeringen att en sådan tvåstegsbeskattning är nödvändig för den konsumentprisbaserade skattemodellen. Detta för att skatten skall kunna verkställas på grundval av de värden som råder vid beskattningstidpunkten. Om värdet hänförs till någon annan tidpunkt blir slutresultatet felaktigt, särskilt i tider då priserna sjunker. Dessutom vore systemet mottagligt för prismanipulering. Med hjälp av rättelseförfarandet går det således att slå fast ett så riktigt skattebelopp som möjligt under alla förhållanden. Dessutom ger förfarandet ett visst administrativt spelrum i bråda tider utan att statens skatteintäkter blir lidande.

Vid utfrågningen var de sakkunniga försiktiga i sina uttalanden om förfarandet. Det ifrågasattes om förfarandet är förenligt med grundlagen. Enligt de sakkunniga är det otillfredsställande att skattebeloppet är öppet i ett halvår även om den skattskyldige har uppfyllt alla sina skyldigheter och skatten redan en gång har verkställts på grundval av de gällande skattebestämmelserna.

På grund av den korta behandlingstiden har utskottet inte kunnat begära uttåtande om förslaget av grundlagsutskottet. Men rättelseförfarandet och dess förhållande till grundlagen bör utredas närmare, anser utskottet. Därför föreslår ut-

skottet att reglerna inte införs i detta sammanhang. Vidare framhåller utskottet att de gällande bestämmelserna om skatterättelse tillåter att skatten rättas till exempel när ett för stort belopp har tagits ut. För att underlätta den administrativa bördan när lagen träder i kraft föreslår utskottet dessutom att tullmyndigheten skall kunna ge en skattskyldig tillstånd att använda fordonet under tre månader utan att betala skatt. Närmare bestämmelser om detta ingår i ikraftträdelsebestämmelsen.

Fiskala synpunkter

Ovan går utskottet närmare in på de fiskala riskerna med modellering av beskattningen och påpekar att riskerna är avsevärda. Dessutom behandlar utskottet i ett mer generellt perspektiv den fiskala effektiviteten hos lagen och i synnerhet de ingående reglernas konsekvenser för skatteinkomsterna. På ett praktiskt plan är det enligt utskottet viktigast att lagen är begriplig och lätt att verkställa och övervaka. Det kan visa sig att lagen blir för tung om bestämmelserna är alltför detaljerade, och att det bara är en schimär att de garanterar att skatter kommer in. Detta talar för enkla och tydliga regler.

Skattesmitning. En skattemodell som baserar sig på ett allmänt detaljhandelsvärde är mer mottagligt för prismanipulering än en modell som baserar sig på importpriset, vilket regeringen också säger i propositionen. Riskerna hänger i synnerhet samman med nya fordon, alltså kärnan i beskattningen av bilar, och de ekonomiska konsekvenserna kan vara stora. Enligt vad utskottet har erfart är det inte ovanligt med en del andra metoder som tillämpas för att få ner skatten. Ett exempel på detta är att kilometerställningen har manipulerats.

Öppna regler inbjuder lätt till missförstånd. Syftet med lagen är i vilket fall som helst att alla skattskyldiga skall behandlas lika. Därför är en öppen reglering intimt förknippad med ett effektivt och välfungerande regelverk mot kringgående av skatt. Det är enda sättet att effektivt garantera att de skattskyldiga behandlas lika.

I den gällande bilskattelagen ingår bestämmelser som avser skattesmitning i 17 och 77 §. Det är ytterst sällan som bestämmelserna har tillämpats. Men det finns anledning att omvärdera deras betydelse när skattereformen träder i kraft, framhåller utskottet. Det är angeläget att osund skattekonkurrens kan åtgärdas med hjälp av bestämmelserna till exempel när priset, något annat vederlag eller betalningstiden har definierats eller någon annan åtgärd vidtagits i det uppenbara syftet att komma undan skatten. Med regelverket kan man komma åt de komplicerade metoder vars enda syfte är att påverka prisnivån för att skatten skall bli lägre.

Ärendets behandling i utskottet

Enligt ett meddelande från finansministeriet den 19 september 2002 var det meningen att propositionen skulle lämnas över till riksdagen inom några veckor för att den skulle hinna behandlas under riksdagens höstsession. Propositionen lämnades slutligen till riksdagen den 30 december 2002 och utan detaljmotivering. Detaljmotiveringen kom den 5 februari 2003, alltså en vecka innan utskottet var klart med sitt betänkande. Utskottet hade således bara den allmänna motiveringen att tillgå vid behandlingen och utfrågningen av de sakkunniga.

På grund av den korta behandlingstiden har utskottet till exempel inte kunnat begära utlåtande från grundlagsutskottet. Ett utlåtande hade varit till nytta i de frågor som nämns ovan, men också för att utreda hur grundlagen ställer sig till att Suomen Autoalan Tietopalveluverkko Oy har status som lagstadgad kunskapsproducent. De bestämmelser som är tolkbara tas inte med i utskottets förslag.

Trots den korta behandlingstiden och de oundvikliga bristerna i lagförslaget anser utskottet det viktigt att lagen kan sättas i kraft. Samma ståndpunkt har också företrätts av Tullstyrelsen och en rad företrädare för bilbranschen. Utskottet föreslår därför att propositionen godkänns med ändringar.

Fortsatt behandling. En del av fordonsparken kommer fortfarande att omfattas av de import-

prisbaserade skattebestämmelserna. En av de viktigaste grupperna är paketbilar. Frågorna kring denna bilgrupp har haft så stor räckvidd att de inte har kunnat behandlas i detta sammanhang. Också skatten på vissa andra grupper, till exempel flytt-, veteran- och hobbybilar, stortaxi och invalidbilar kräver fortsatta utredningar. I yttrandena till utskottet har det också påpekats till exempel att klassificeringen av motorcyklar är föråldrad. Vidare har konsekvenserna av den övergripande reformen av fordonslagen inte beaktats i de föreslagna bestämmelserna om ändring av bilskattelagen.

Med hänvisning till synpunkterna ovan föreslår utskottet att det så snart som möjligt startar en ny utredning av bilskatterna. Målet bör vara att riksdagen föreläggs en proposition redan i år. Noteras bör att den fortsatta behandlingen ända från början skall bygga på en bred expertis. Extra stort avseende bör fästas vid utredning av Europarätten.

I propositionen lägger regeringen inte fram några miljöaspekter på frågan. Där sägs rent allmänt bland annat att det finns ett direkt samband mellan koldioxidutsläppen och bilarnas bränsleförbrukning och att kväveoxid- och kolväteutsläppen är de faktorer som spelar den största rollen för utvecklingen inom fordonstekniken. I vilken takt fordonsparken förnyas är således en avgörande fråga för möjligheterna att minska utsläppen.

Utskottet föreslår heller inga särskilda bestämmelser för att öka miljöstyrningen trots att vissa isolerade förslag kan ha en förnyande effekt på fordonsparken. I tidigare uttalanden har utskottet ansett en förnygring av fordonsparken vara önskvärd både av miljöhänsyn och av säkerhetsskäl (FiUB 4/2001 rd).

I sin strategi för bilskatterna från den 9 september 2002 (Meddelande från kommissionen till rådet och Europaparlamentet: Beskattning av personbilar i Europeiska unionen — möjligheter till åtgärder på nationell nivå och på gemenskapsnivå (KOM(2002)431 slutlig) utgår kommissionen från att bilskatten är ett hinder för den inre marknadens funktion. Kommissionen rekommenderar att bilskatten sänks gradvis med

siktet inställt på att skatten rent av skall kunna undanröjas under en övergångsperiod på fem till tio år. Vidare föreslår utskottet att medlemsstaterna skall ta in medel bland annat med hjälp av årliga vägtrafikskatter och till viss del också genom bränsleskatter. Den generella rekommendationen är att större miljöhänsyn skall tas i beskattningen och att skatterna skall ha större direkta kopplingar till CO₂-utsläppen.

Rekommendationerna från kommissionen ger anledning att se bilskatterna i ett vidare perspektiv än bara de tekniska synpunkterna. Enligt utskottet är detta en principiell fråga med så stor räckvidd att det behövs ett särskilt projekt fristående från den aktuella tekniska översynen av lagstiftningen, som kräver en snabb tidsplan.

Med hänvisning till det ovanstående föreslår utskottet ett uttalande. I uttalandet fokuserar utskottet uppmärksamheten på den fortsatta beredningen och påpekar att innehållet är viktigt och att projektet brådskar.

Dessutom föreslår utskottet ett uttalande som syftar till att ge tullen tillräckliga resurser för att verkställa bilbeskattningen.

Detaljmotivering

3 §. Bestämmelsen svarar till sitt innehåll mot propositionen. Men den har preciserats såtillvida att den gäller alla fordon lika, dvs. bilar som importerats till Finland både som nya och begagnade. Vidare har bemyndigandet att utfärda förordning preciserats så att det framgår vilka frågor kommunikationsministeriet skall beakta när det utfärdar en förordning.

5 §. Bestämmelsen svarar till innehållet mot propositionen. Tabellen har korrigerats med procentsatserna för import enligt de tidigare mervärdesskattelagarna/omsättningsskattelagarna på det sätt som finansministeriet föreslagit.

6 §. Utskottet föreslår att bestämmelsen utöver personbilar och fordon som kan jämföras med dem skall omfatta också motorcyklar och andra skattepliktiga fordon i kategori L. För att göra saken genomskinligare föreslås skatten bli be-

räknad på de skattepliktiga priserna. Omvandlingen från skattefria till skattepliktiga värden har gjorts så att det inte inverkar på skattenivån.

Skattesatserna på motorcyklar har med stöd av en utredning från Tullstyrelsen fastställts så att de genomsnittliga skatteandelarna, som beräknats utifrån beskattningsuppgifterna för 2002, har nedsatts med en sjättedel. Därmed svarar skattenedsättningen mot den nedsättning som föreslagits för personbilar.

Utskottet föreslår att de fasta avdragen fortsatt bibehålls i skatteuträkningen. Därmed beräknas skatten med hjälp av skattesatsen och de fasta avdragen, precis som i propositionen. Denna modell bibehåller de progressiva inslagen i bilskatten och stöder upphandling av förmånliga, energisnåla bilar.

Vad gäller fordon som beskattas som begagnade tillämpas bestämmelsen på fordon tillverkade efter 2002 med de preciseringar som anges i en övergångsbestämmelse.

6 a §. Bestämmelsen svarar mot 6 b § i propositionen, där formeln dock har ersatts med en definition i ord. Avsikten har varit att göra bestämmelsen lättläsligare och begripligare. Vidare föreslås koefficienten 0,85 i formeln bli slopad. Den behövs inte för att säkerställa icke-diskriminering och den är inte lämplig av miljöskäl eftersom den snarare främjar import av begagnade fordon. Som framgår av den allmänna motiveringen ser utskottet gärna att bilparken i Finland genomgår en förnygring.

Bestämmelsen gäller storleken på skatten på fordon som tillverkats före 2003 och som skall beskattas som begagnade. Den skall tillämpas på personbilar, motorcyklar och fordon som beskattas på motsvarande grunder. Vidare skall bestämmelsen tillämpas på paketbilar och andra fordon som beskattas enligt motsvarande bestämmelser utifrån 8 § 2 mom. För dessa fordon fungerar bestämmelsen som ett slags jämförelsekalkyl och innebär att skatt inte skall kunna tas ut till ett större belopp än vad som föreskrivs här.

Enligt utredning till utskottet är ett begagnat fordon exakta tillverkningstidpunkt ofta svår eller omöjlig att bestämma. Däremot finns det

oftast uppgift om när fordonet första gången tagits i bruk utomlands, eftersom uppgiften vanligen ingår i registreringshandlingarna. Det händer också att skattesatsen måste beräknas utifrån beskattningsuppgifterna eller prisuppgifterna från flera fordonsmodeller. Därför bör de gamla skattegrunderna kunna utredas i ett bredare perspektiv än vad regeringen föreslår och de bör inte vara strängt bundna vid fordonets tillverkningstidpunkt.

I tullens bilskattenedatabaser finns uppgifter sedan 1995 om skatterna på nya fordon. Men de räcker inte ensamma till för att den skatteandel som avses i bestämmelsen skall kunna beräknas utan det behövs också uppgift om priset på fordonet som nytt. Först herefter kan skattens proportionella andel beräknas på priset på fordonet när det var nytt. Denna proportionella andel skatt i värdet på ett nytt fordon skall vara lika stor som den proportionella andelen skatt i värdet i detaljhandeln på ett fordon som beskattas som begagnat.

Det kräver mycket arbete och tid att utreda de skatteandelar som avses i paragrafen. För en enskild person är det besvärligt eller nära nog omöjligt att utreda skattesatsen på grund av att författningarna om bilbeskattning ofta förändras och tillgången till gamla prisuppgifter och uppgifter om anskaffningsvärdet är mycket dålig. Därför föreslår utskottet att skatteandelarna sammanställs till en tabell. Tullen skall fastställa procentsatserna för varje fordonsmodell i tabellen så fort utredningsarbetet är klart. Tabellen skall publiceras och träda i kraft 14 dagar från publiceringen. Tabellen kompletteras i takt med att skatteandelarna bli utredda.

I 3 mom. föreslås ingå de genomsnittliga skatteandelarna utifrån beskattningsuppgifterna för 2002. De skall tillämpas i det läget när skatteandelen för det behöriga fordonet ännu inte har publicerats i tabellen. Beskattningen skall korrigeras på initiativ av myndigheterna om det senare framgår att skatteandelen var lägre än procentsatsen. Det kan också hända att fordonet är så sällsynt att ett sådant ännu aldrig har införts som nytt i Finland. I så fall är det åtminstone inte i alla fall motiverat att använda uppgifter som

samlats in om andra bilmärken. Den genomsnittliga procentsatsen i 3 mom. föreslås också bli tillämpad när en kortare tid än 14 dagar har förflutit sedan tabellen publicerades och skattesatsen enligt tabellen är större än procentsatsen enligt 3 mom.

I 4 mom. föreslås en bestämmelse om icke-diskriminering i linje med EG-domstolens beslut.

7 §. Bestämmelsen svarar mot 7 a § i propositionen. Där föreskrivs om skatten på bl.a. ett sådant nytt fordon i kategori N₁ som inte uppfyller villkoren för skattenedsättning i 23 och 24 § i bilskattelagen. Hit hör till exempel s.k. city-paketbilar. Utskottet föreslår att skattesatsen också på dem nedsätts lika mycket som skattesatsen på nya personbilar och motorcyklar, dvs. med omkring en sjättedel. Vidare föreslås en del språkliga preciseringar i bestämmelsen för att det tydligare skall framgå vilka fordon den gäller.

Propositionens 7 § är en allmän bestämmelse som anger hur åldersgottgörelse beräknas. Utskottet föreslår att denna allmänna bestämmelse stryks och att det föreskrivs om åldersgottgörelsen direkt i de behöriga paragraferna.

7 a—7 c §. Bestämmelserna föreslås bli strukna. 7 a § har beaktats i utskottets förslag i 8 §, 7 b § i 9 § och 7 c § i 6 a och 8 §.

8 §. Bestämmelsen svarar mot 7 a § i propositionen. Där föreskrivs om skatten på paketbilar som beskattas som begagnade och andra fordon som avses i 10 a § 2 mom. Bestämmelsens räckvidd omfattar därmed paketbilar med nedsatt skatt som beskattas som begagnade, andra fordon som är berättigade till nedsatt skatt och fordon enligt 7 § som beskattas som begagnade.

I bestämmelsen har möjligheten till justering av åldersgottgörelsen enligt modell slopat. Utskottet anser att icke-diskriminering i beskattningen, vilket den schablonmässiga åldersgottgörelsen uppenbart avsett, kan garanteras effektivare genom att det i samband med beskattningen av paketbilar regelmässigt görs en utredning enligt 6 a § om den skatt som maximalt får tas ut.

Eftersom 6 a § enligt lydelsen gäller andra fordon än paketbilar skall det i 2 mom. föreskrivas om de skattesatser (skatteandelar) som tillämpas i situationer enligt 6 a § 3 mom.

Föreslagna 8 § 3 mom. gäller villkoren för nedsättning av skatten på paketbilar. På dem tillämpas 23 och 24 § i bilskattelagen oberoende av när fordonet är tillverkat. Bestämmelsen avgör därmed bara frågan om fordonet är berättigat till gällande särskilda nedsättningar. Däremot inverkar det inte på skattebehandlingen av begagnade paketbilar på annat sätt. Om alltså skatten på motsvarande paketbil i Finland en gång har varit 0 procent, är skatten på likadan paketbil som nu skall beskattas som begagnad också 0 procent. Bestämmelsen svarar mot 7 a § 2 mom. i propositionen.

Propositionens 8 § gäller beskattningen av motorcyklar. Tillägget att skatten på ett fordon som tagits i bruk alltid skall vara minst lika stor som skatten på motsvarande nya fordon föreslås bli slopat och övriga bestämmelser om motorcyklar bli intagna i utskottets förslag till 6 och 6 a §.

9 §. Bestämmelsen svarar mot 7 b § i propositionen. I den föreslås bara en del språkliga preciseringar.

Regeringens förslag till 9 § gäller de bilar och motorcyklar som skall beskattas som nya och i fråga om vilka mer än 12 eller 24 månader har förflutit sedan utgången av tillverkningsmånaden i det ögonblick då bilskattedeklarationen görs. Bestämmelsen bör ses mot bakgrunden av konsumentskyddsaspekter, som framgår av propositionens motivering. Men vid utfrågningen av sakkunniga i utskottet framfördes det en del kritik mot bestämmelsen på gemenskapsrättsliga grunder. Utskottet föreslår att denna s.k. mögelparagraf helt slopas.

10 §. Av de skäl som nämns i den allmänna motiveringen har utskottet strukit tidsgränsen sex månader i definitionen på en begagnad bil. Enligt ikraftträdelsebestämmelsen skall sexmånadersgränsen fortfarande gälla under en övergångsperiod, dvs. till slutet av 2003. I framtiden

betraktas en bil som begagnad om den varit registrerad och i användning. Med detta avses sådan faktisk användning som inverkar på bilens värde och efter vilket bilen inte längre kan betraktas som ny.

Den föreslagna bestämmelsen inverkar inte på definitionen på ett begagnat fordon i momsbeskattningen.

10 a §. Paragrafen är en likadan nyckelbestämelse som i propositionen. I 1 mom. föreskrivs vilka fordon som skall beskattas enligt den modell som bygger på det allmänna värdet i detaljhandeln. Med avvikelse från propositionen föreslås också motorcyklar bli beskattade enligt denna modell. I momentet uppräknas också noggrannare än i propositionen vilka fordonsgrupper modellen med det allmänna värdet i detaljhandeln gäller. Avsikten har varit att göra bestämmelserna läsligare i den mån det varit möjligt med hänsyn till gällande fordonsklassificering och det grundläggande upplägget i bilskattelagen.

I 2 mom. föreskrivs om fordonsgrupper som skall beskattas på basis av anskaffningsvärdet. Skillnaden mot propositionen är att fordonsgrupperna klart har räknats upp i momentet.

Bestämmelsens 3 mom. svarar i sak mot propositionen. Lydelsen har preciserats på vissa punkter på grund av begreppet allmänt värde i detaljhandeln.

11 §. Bestämmelsen gäller beräkning av beskattningsvärdet av en ny paketbil och andra nya bilar i 10 a § 2 mom. I sak är innehållet likadant som i 11 § i propositionen, men där har gjorts vissa preciseringar. Dessutom har 4 mom. i propositionen flyttats till slutet av paragrafen.

11 a §. Paragrafen hänför sig till beskattning av paketbilar. Beskattningsvärdet av en motsvarande ny paketbil måste kalkyleras på det sätt som beskrivs i paragrafen, eftersom paketbilar fortsatt kommer att omfattas av beskattning baserad på anskaffningsvärde. De verkliga beskattningsvärdena på nya paketbilar (anskaffningsvärdena) är fortfarande affärshemligheter. Beskattningsvärdet på en ny paketbil som motsvarar en

begagnad paketbil är 46 procent av motsvarande nya paketbils allmänna värde i detaljhandeln. Procentsatsen är genomsnittlig. Den har beräknats på riktpiserna i detaljhandeln utifrån det faktiska skattematerialet för 2002.

11 b §. I bestämmelsen definieras det allmänna värdet i detaljhandeln som används som utgångspunkt för beskattningsvärdet. Det skall gälla som beskattningsvärde för fordon som avses i 10 a § 1 mom. Det väsentliga är att värdet bestäms utifrån prisuppgifter från konsumentledet på marknaden. Priserna i partiledet eller motsvarande används inte.

Det allmänna värdet i detaljhandeln beräknas utifrån de verkliga försäljningspriserna. Om det inte finns någon utredning om dem kan ett värde härlett från de begärda priserna användas. I praktiken är det nödvändigt att ta begärda priser, t.ex. prislistor och tidningsannonser, till hjälp i beräkningen, eftersom tillförlitlig tillgång till annan information egentligen inte finns.

Enligt 11 e § 4 mom. i propositionen ingår i ett fordons allmänna värde i detaljhandeln allt det som fordonets köpare erlägger som vederlag. Utskottet föreslår dessutom att det i fordonets värde inte skall ingå vare sig normala finansieringskostnader eller normala leveranskostnader på högst 600 euro. Leveranskostnaderna, som omfattar bl.a. transport av ett nytt fordon, avväxning, tvätt, registrering, vätskebyte och tankning, är inte den typ av kostnader som hör ihop med själva bilen att det vore motiverat att bilbeskatta dem. Kostnaderna inverkar inte heller på prisbildningen när fordonet senare säljs som begagnat. Vidare gör förslaget köpare i olika delar av landet mera likställda i och med att transportkostnaderna inte räknas in i fordonsvärdet.

11 c §. Bestämmelsen är normativ till sin natur. Där föreskrivs vilka faktorer som skall vägas in när ett fordons allmänna värde i detaljhandeln beräknas. I 1 mom. räknas de specifika egenskaper hos ett fordon upp som svarar mot kriterierna i EG-domstolens avgörande C-101/00 (Tullombud och Siilin). Som anvisning för tillämp-

ningen nämner paragrafen vidare att man vid beräkningen av ett fordonets beskattningsvärde utöver uppgifter om priserna i Finland vid behov kan använda tillgängliga uppgifter på marknaden i andra länder. I paragrafen anges dessutom s.k. förbjudna priser precis som i 11 t § 1 mom. i propositionen.

Meningen är att skattemyndigheten flexibelt skall kunna anlita alla tillgängliga informationskällor och metoder för att beräkna ett fordonets allmänna värde i detaljhandeln. I propositionen nämns att företaget Suomen Autoalan Tietopalveluverkko Oy har utarbetat vissa schablonmässiga värden, beräkningsmetoder och statistiska metoder som i praktiken kommer att tillämpas av tullen vid sidan av andra metoder. Men att föreskriva om dem i lag leder i vissa situationer till artificiella värden eller begränsar eller hindrar i onödan möjligheterna att få fram behövliga bevis på värdet på fordon som är likadana som de som skall beskattas. I de situationer då ett allmänt värde i detaljhandeln annars inte går att få måste det i praktiken beräknas.

Utskottet föreslår att 11 h—11 u § i propositionen utesluts, men metoderna i dem kan i alla fall vid behov användas på beskrivet vis för att beräkna det allmänna värdet i detaljhandeln.

11 d §. Paragrafen definierar ett fordon som är likadant som det som skall beskattas. Den är normativ till sin natur och hänför sig till beskattning som grundar sig på det allmänna värdet i detaljhandeln.

11 e §. I paragrafen definieras ett nytt fordon som motsvarar ett fordon som skall beskattas som begagnat. Paragrafen har samband med beskattning baserad på anskaffningsvärdet.

11 f §. Paragrafen svarar i sak mot 11 u § i propositionen. Men den har kompletterats med en bestämmelse om det ögonblick fram till vilket fordonets ålder beräknas för beskattningen.

11 g §. Paragrafen har att göra med att en skattemodell som bygger på det allmänna värdet i detaljhandeln tas i bruk. I 1 mom. föreskrivs om anmälningsskyldighet beträffande priset på en

helt ny fordonsmodell som kommer ut på marknaden. Tullmyndigheten tar emot anmälningar, ger en ny fordonsmodell en identifieringskod och bestämmer beskattningsvärdet på fordonet. Utifrån dessa anmälningar uppgörs en statistik över nya fordons beskattningsvärden enligt 2 mom.

Paragrafens 3 mom. hänför sig till beskattningen av nya fordon när fordonets beskattningsvärde redan är tillgängligt i tullens statistik. Den skattskyldige skall i skattedeklarationen utöver det nya fordonets identifieringskod och beskattningsvärde också anmäla det specifika fordonets pris i Finland. Tullen använder denna information för att uppdatera sin beskattningsvärdesstatistik. I statistiken ingår därmed uppdaterad information om beskattningsvärdet på fordon som beskattas som nya. Beskattningsvärdena beräknas så att de svarar mot den behöriga fordonsmodellens allmänna värde i detaljhandeln enligt 11 b §.

Statistiken är offentlig och används i beskattningen av nya fordon som anmälts av såväl registrerade skattskyldiga som s.k. kontantkunder. Ändringarna i statistiken träder i kraft fem dagar från publiceringen.

11 h—11 u §. Bestämmelserna har samband med schablonmässig beräkning av värdet, som föreslås bli slopad.

15 §. Bestämmelsen svarar i sak mot 15 § i propositionen, men minimikraven på fordonsutrustning har sammanställts i ett moment.

21 §. Paragrafens 3 mom., där det nu föreskrivs om skattefrihet för invalidmotorcyklar och varumotorcyklar, föreslås bli kompletterad med förteckningen i 8 § 4 mom. över skattefria fordon i kategori L. De nuvarande två motorcykelkategorierna i momentet föreslås bli uteslutna, eftersom kategorierna inte längre finns kvar.

37 §. Nya 3 mom. i propositionen föreslås bli struket som obehövligt. Det gäller anmälningsskyldighet om fordonets verkliga anskaffningsvärde trots att beskattningen verkställs på basis av konsumentpriset/det allmänna värdet i detalj-

handeln. Enligt utredning till utskottet har tullen inget behov av att regelbundet samla in uppgifter om anskaffningsvärdena. Gällande bestämmelser medger redan att anskaffningsvärdena går att få i samband med en efterkontroll för skattekontrollen.

51 a §. Formuleringen i bestämmelsen har preciserats på grund av begreppet allmänt värde i detaljhandeln.

54 a—54 f §. Bestämmelserna om värderingsnämnden föreslås bli slopade. De sakkunniga som utskottet hört och de flesta som lämnat ett utlåtande till utskottet ställer sig reserverat till en lagfäst nämnd. Utskottet anser inte att det behövs bestämmelser i lag.

56 a §. Av de orsaker som anförs i den allmänna motiveringen föreslås beskattningen i två steg bli slopad. Den anses de facto innebära importbegränsning.

67 §. Bestämmelsen om förhandsbesked svarar i sak mot propositionen. Däremot har det onödiga tillägget att förhandsavgörande inte ges i fråga om beskattningsvärdet eller någon annan fråga som kan bedömas först då beskattningen verkställs strukits.

86 §. Föreslagna 86 och 86 a § har slagits ihop och samtidigt har omfattningen av offentligheten ändrats i relation till propositionen. Beskattningsbeslut som gäller både nya och begagnade fordon och som baserar sig på det allmänna värdet i detaljhandeln skall vara offentliga. Däremot finns det inte något behov av att regelmässigt offentliggöra andra beskattningshandlingar. Undantag från offentligheten görs bara för beslut om skattelättnad och invalidåterbäring med stöd av 50 och 51 §, eftersom känsliga uppgifter om enskilda personer kan komma fram redan i

beskattningsbeslutet. Handlingar som hänför sig till beskattning baserad på anskaffningsvärdet skall fortfarande vara sekretessbelagda. Men en förtydligande anmärkning om en parts rätt att få tillgång till uppgifter enligt offentlighetslagen har tagits in i paragrafen. Enligt offentlighetslagen har en part under vissa förutsättningar rätt att få information också om en sekretessbelagd handling som inverkar på behandlingen av hans ärende.

Ikraftträdande

Ikraftträdelsebestämmelsen har kompletterats i vissa delar. Beskattningen av fordon som beskattas som nya föreslås bli rättad utan ansökan enligt denna lag när den har trätt i kraft. Men skattskyldiga skall ha samma rätt att välja tillämplig lag som i den ursprungliga propositionen. Tillämpningen av den gällande lagen förutsätter dock att den skattskyldige gör en ansökan i saken enligt fordonsmodell inom tre månader från den nya lagens ikraftträdande.

För praktiska behov och på grund av att behandlingstiderna dragit ut på tiden föreslås en bestämmelse om att ett fordon som en person har fört in i landet för eget bruk med tullens tillstånd skall kunna användas i högst tre månader utan att skatt betalas.

Vidare föreslår utskottet en lättnad för de fordon som beskattas som nya men som inte har registrerats eller tagits i bruk i Finland före den 1 januari 2003. Den kräver en ansökan från den registrerade skattskyldige inom en bestämd tid efter det att lagen har trätt i kraft.

I ikraftträdelsebestämmelsen föreslås vidare att tidsgränsen sex månader i definitionen på ett begagnat fordon slopas från början av nästa år.

Motionerna

Utskottet ställer sig avvisande till motionerna.

Förslag till beslut

Med stöd av det ovan anförda föreslår finansutskottet

att lagförslaget godkänns med ändringar (Utskottets ändringsförslag)

att fyra uttalanden godkänns (Utskottets förslag till uttalanden)

att lagmotionerna LM 58/1999 rd, LM 19/2000 rd, LM 83/2000 rd, LM 148/2000 rd, LM 10/2002 rd och LM 179/2002 rd förkastas och

att åtgärdsmotionerna AM 14/2000 rd, AM 181/2000 rd, AM 210/2000 rd och AM 186/2002 rd förkastas.

Utskottets ändringsförslag

Lag

om ändring av bilskattelagen

I enlighet med riksdagens beslut

upphävs i bilskattelagen av den 29 december 1994 (1482/1994) 16 och 25 a §, dessa lagrum sådana de lyder, 16 § i lag 925/2001 och 25 a § i lag 413/1997, (*utesl.*)

ändras 3 § 1 mom., 5 § 1 mom., 6 (*utesl.*) — 11 §, 13 § 1 mom., 15 §, 21 § 3 mom., 28 § 1 mom., 37 § 2 mom., 48 § 2 mom., 67 § 1 mom. och 86 § 1 mom.,

av dessa lagrum 3 § 1 mom. och 10 § sådana de lyder i lag 1160/1998, 6 och 11 § sådana de lyder delvis ändrade i nämnda lag 925/2001, 7 § sådan den lyder delvis ändrad i nämnda lag 1160/1998, 9 § och 67 § 1 mom. sådana de lyder i nämnda lag 413/1997 och 8 § *sådan den lyder delvis ändrad i nämnda lag samt* 28 § 1 mom. sådant det lyder i nämnda lag 925/2001, samt

fogas till lagen nya 6 a, (*utesl.*) till 4 kap. 10 a och 11 a — 11 g §, (*utesl.*) samt till lagen *en ny* 51 a §, (*utesl.*) som följer:

3 §

Ett fordon *som* tidigare har *beskattats* skall beskattas på nytt såsom ett fordon som tas i bruk eller registreras första gången, om det används sedan 50 procent eller mera av delarna i fordonet har bytts ut. Om underredet byts ut på ett fordon med självbärande underrede skall fordonet dock alltid beskattas på nytt. Genom *förordning av kommunikationsministeriet* bestäms hur den procentuella andelen skall beräknas, med beaktande av *fordonsdelarnas betydelse för for-*

donet som helhet och delarnas andelar i snitt av fordonspriset samt allmänna fordonstekniska synpunkter.

— — — — —

5 §

Den som är skyldig att betala bilskatt är även skyldig att betala mervärdesskatt av bilskatten till det belopp som stadgas i mervärdesskattelagen (1501/1993). Om fordonet har *tagits i bruk*

första gången före mervärdesskattelagens ikraftträdande, uppbärs mervärdesskatt som följer:

Tidpunkt	Skattesats
före 1.1.1967	11,20
1967—1976	12,40
1977—31.5.1983	16,28
1.6.1983—31.5.1989	19,05
1.6.1989—30.11.1989	19,76
1.12.1989—31.12.1990	20,48
1.1.1991—30.9.1991	21,21
efter 30.9.1991	22,00

6 §

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

1) en personbil och andra bilar som avses i 10 a § 1 mom. 28 procent av bilens beskattningsvärde minskat med 650 euro, om fordonet drivs med något annat drivmedel än dieselolja, eller 28 procent minskat med 450 euro, om fordonet drivs med dieselolja,

2) en motorcykel och andra skattepliktiga fordon i kategori L enligt motorns cylindervolym utgående från fordonets beskattningsvärde:

Cylindervolym i cm ³	Beskattningsvärde i procent
högst 130	8
131—255	10
256—355	13
356—505	16
506—755	18
756 eller mera	20
elldrivet fordon i kategori L	10

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

(3 mom. utesl.)

6 a §

Skatten på en före 2003 tillverkad personbil som beskattas som begagnad, på andra bilar, motorcyklar och skattepliktiga fordon i kategori L som avses i 10 a § 1 mom. är den andel av beskattningsvärdet som ingick i likadana fordons allmänna värde i detaljhandeln när de var nya. Skatteandelen beräknas utifrån de allmänna skattegrunderna i den bilskattelag som gällde när fordonen var nya. Skatteandelen kan beräknas utifrån skatteandelarna i det allmänna värdet i detaljhandeln på fler än en fordonsmodell med beaktande av skatteuppgifterna och priser-na beträffande samma bilmärke.

Tullstyrelsen fastställer och publicerar skatteandelarna i en tabell. Skatteandelen i tabellen tillämpas vid beskattning som blir anhängig 14 dagar efter publiceringen av tabellen. Skatteandelen enligt tabellen kan dock tillämpas från och med den dag tabellen publiceras, om den är mindre än den skatteandel som beräknas enligt 3 mom.

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

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

2) för en motorcykel och andra skattepliktiga fordon i kategori L enligt motorns cylindervolym utgående från fordonets beskattningsvärde:

<i>Cylindervolym i cm³</i>	<i>Skattesats</i>
högst 130	9
131—255	12
256—355	15
356—505	19
506—755	21
756 eller mera	23
eldrivet fordon i kategori L	12

Om skatten enligt 3 mom. är större än den skatt som ingår i restvärdet av ett motsvarande fordon på marknaden, tas det överskjutande skattebeloppet inte ut.

6 b §
(Utesl.)

7 §

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

(2 mom. utesl.)

7 a—7 c §
(Utesl.)

8 §

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

På beskattningsvärdet tas dock högst en så stor andel ut i skatt som ingick i det allmänna värdet i detaljhandeln på likadana fordon som beskattades enligt de allmänna bilskattegrun-

derna när fordonen var nya. Skatteandelen beräknas enligt förfarandet i 6 a § så att skatten enligt 6 a § 3 mom. för paketbilar med nedsatt skatt, servicebilar och fordon i kategori M₁ vars egenmassa är 4 500—5 999 kilogram är 16 procent av fordonets beskattningsvärde och för andra paketbilar än sådana som har nedsatt skatt 30 procent av fordonets beskattningsvärde.

I fråga om villkoren för nedsatt skatt på paketbilar tillämpas 23 och 24 § oberoende av när bilen är tillverkad.

9 §

Om ett fordon beskattas på nytt med stöd av 3 § verkställs pånyttbeskattningen enligt de grunder som bör tillämpas på ett nytt fordon av samma slag vid den tidpunkt då skattskyldigheten uppkom.

Om skatt bärs upp enligt 46—48 § tillämpas de bestämmelser som tillämpats vid den tidigare beskattningen. (Ny)

10 §

Ett fordon anses vara begagnat, om det har varit registrerat och i användning (utesl.).

(2 mom. som i RP)

(3 mom. utesl.)

4 kap.

Beskattningsvärde

10 a §

Beskattningsvärdet av en personbil (M₁) vars egenmassa är under 4 500 kilogram, en buss (M₂) vars egenmassa är under 1 875 kilogram samt en motorcykel (L_{3e} och L_{4e}) och andra skattepliktiga fordon i kategori L är lika med deras allmänna värde i detaljhandeln enligt 11 b och 11 c § (beskattning **baserad på det allmänna värdet i detaljhandeln**). Andra fordonsgruppers allmänna värde i detaljhandeln bestäms enligt samma grunder när 8 § 2 mom. tillämpas

Beskattningsvärdet av en ny paketbil (N₁), en servicebil vars egenmassa är minst 1 875 kilogram och ett fordon i kategori M₁ vars egenmassa är 4 500—5 999 kilogram samt av andra for-

don än sådana som avses i 1 mom. är lika med anskaffningsvärdet för den skattskyldige enligt 11 § (beskattning **baserad på anskaffningsvärde**). Om en paketbil eller något annat begagnat fordon beskattas enligt 8 § 1 mom. bestäms beskattningsvärdet av motsvarande fordon dock enligt 11 a §.

Om ett fordon som tidigare beskattats här i landet skall beskattas på nytt, eller om mer skatt skall bäras upp på det, baseras beskattningen på anskaffningsvärdet eller på det allmänna värdet i detaljhandeln i enlighet med hur fordonet första gången har beskattats i Finland. Ett fordon som skall beskattas på nytt med stöd av 3 § beskattas dock på det sätt som föreskrivs i 9 § 1 mom.

11 §

(1 mom. utesl.)

(1 mom. som 2 mom. i RP)

I anskaffningsvärdet inräknas 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. (3 mom. i RP)

I anskaffningsvärdet inräknas inte värdet av sedvanlig iståndsättning av fordonet i försäljningssyfte eller värdet av sådan utrustning för högst 80 euro som fordonet i samband därmed försetts med. Registreringsavgift för fordonet och avgift för registreringsskyltar räknas inte heller in i anskaffningsvärdet. (5 mom. i RP)

Om denna lag innehåller stadganden om bestämmandet av anskaffningsvärdet på ett motsvarande nytt fordon som sammanhänger med bestämmandet av beskattningsvärdet på ett (utesl.) fordon och som avviker från stadgandena i (utesl.) tullkodexen eller i dess tillämpningsförfordning, tillämpas stadgandena i denna lag. (6 mom. i RP)

(5 mom. som 4 mom. i RP)

11 a §

När 8 § 1 mom. tillämpas är beskattningsvärdet av en motsvarande ny paketbil och andra motsvarande nya fordon i fråga om en i 23 § 1

mom. avsedd paketbil, servicebil vars egenmassa är minst 1 875 kilogram och ett fordon i kategori M₁ vars egenmassa är 4 500—5 999 kilogram som beskattas enligt en nedsatt skattesats, 46 procent och i fråga om andra fordon 33 procent av det nya fordonets allmänna värde i detaljhandeln.

(2 och 3 mom. utesl.)

11 b §

Med ett fordons allmänna värde i detaljhandeln avses det pris som ett likadant fordon allmänt betingar om det säljs som skattepliktigt på marknaden i Finland till en köpare som är konsument vid en tidpunkt då fordonet anmäls eller borde ha anmälts till beskattning. Om något värde baserat på allmänna försäljningspriser inte finns att tillgå bestäms det allmänna värdet i detaljhandeln utifrån det pris som likadana fordon allmänt saluförs till, minskat med ett belopp motsvarande sedvanliga prisnedsättningar.

Allt det som fordonets köpare direkt eller indirekt betalar som vederlag för fordonet till säljaren eller till tredje part anses ingå i fordonets allmänna värde i detaljhandeln. Benämningen på den post som inräknas i priset, betalningstidpunkten eller andra motsvarande omständigheter har ingen betydelse för om posten skall räknas in i priset eller inte. Normala finansieringskostnader och normala kostnader upp till högst 600 euro för leverans av fordonet till kunden räknas dock inte in i fordonets värde.

11 c §

Ett fordons allmänna värde i detaljhandeln i Finland bestäms utifrån tillgängliga utredningar om de faktorer som inverkar på bestämningen av värdet i detaljhandeln samt om fordonets värde och de specifika egenskaper som inverkar på det, som fordonets märke, modell, typ, drivkraft och utrustning. Därtill kan fordonets ålder, antalet körkilometer och fordonets skick samt andra individuella egenskaper beaktas. Det allmänna värdet i detaljhandeln i Finland kan vid behov bestämmas på grundval av tillgänglig information om den inhemska bilmärk-

naden och tillgänglig information om bilmarknaden i andra länder.

Det allmänna värdet i detaljhandeln kan inte bestämmas enbart utifrån priser mellan säljare och köpare som har intressegemenskap med varandra eller priser som tillämpas under exceptionella förhållanden.

11 d §

Fordon kan anses likadana om de är likadana till märket, modellen och utrustningen. Om fordon som typgodkänts i olika länder skall jämföras med varandra skall inte bara de dokumenterade uppgifterna utan också fordonen i verkligheten vara likadana. Små skillnader hindrar dock inte att fordonen betraktas som likadana, om detta inte anses ha betydelse med tanke på fordonets värde eller konsumentens behov i fråga om fordonet.

11 e §

Som ett motsvarande nytt fordon anses ett fordon med samma drivkraft, märke, karosstyp och modell som det fordon som skall beskattas. Dessutom skall fordonen till sina tekniska egenskaper, som motor, växellåda, transmission och utrustning, motsvara varandra. Små skillnader hindrar dock inte att fordonen betraktas som motsvarande.

Om ett motsvarande nytt fordon inte kan påvisas väljs närmast motsvarande nya fordon som får avvika bland annat till modellnamn och tekniska egenskaper till följd av ålder och teknisk utveckling i fråga om det fordon som skall beskattas.

(3 och 4 mom. utesl.)

11 f §

För beskattningen beräknas fordonets ålder i månader i första hand från den första registreringen. Om denna tidpunkt inte är känd beräknas fordonets ålder från utgången av tillverkningsmånaden. Om inte heller denna tidpunkt är känd, bestäms fordonets ålder från utgången av det år under vilket fordonet sannolikt första gången registrerades, togs i bruk eller tillverkades. Fordonets ålder beräknas fram till det

ögonblick då skattedeklaration har gjorts eller borde ha gjorts.

Om fordonet är tillverkat av fordonsdelar som tidigare använts i trafik anses den tidpunkt som fordonets tillverkningstidpunkt då minst 50 procent av de ursprungliga delarna i fordonet har bytts ut.

11 g §

En importör eller en tillverkare av en ny fordonsmodell som kommer ut på marknaden och som säljer modellen affärsmässigt skall innan de gör en skattedeklaration till tullmyndigheten uppge det pris till vilket fordonsmodellen allmänt utbjuds till försäljning i Finland samt de uppgifter som tullmyndigheten bestämmer. Modellens pris uppges enligt den handelsposition enligt vilken fordonet specificeras och allmänt marknadsförs. Priset bör gälla vid den tidpunkt då den nya modellen första gången anmäls till beskattning.

Tullmyndigheten fastställer beskattningsvärdena på nya fordon utifrån anmälningarna och för statistik över dem.

Den skattskyldige skall i skattedeklarationen för varje nytt fordon uppge det beskattningsbara fordonets pris i Finland. På grundval av dessa uppgifter fastställer tullmyndigheten ändringar i statistiken över beskattningsvärdet. Ändringarna träder i kraft fem dagar efter det att de har tillkännagivits.

11 h—11 u § (Utesl.)

13 § (Som i RP)

15 §

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

bil dessutom värmeaggregat. *Beskattningsvärdet sänks inte om denna utrustning saknas eller är i olag.*

(2 mom. *utesl.*)

Om fordonet har sådana avsevärda brister att fordonet på grund av dem uppenbarligen inte skulle kunna godkännas för trafik, eller om fordonet på grund av bristerna inte kan individualiseras på ett tillfredsställande sätt för att bestämma beskattningsvärdet, kan (*utesl.*) beskattningen verkställas först då bristerna har avhjälpats.

21 § (Ny)

Fria från skatt är fordon i kategorierna L₁, L₂, L_{1e}, L_{2e} och L_{6e}.

28 §
(Som i RP)

37 §

(2 mom. som i RP)
(3 mom. *utesl.*)

48 §
(Som i RP)

51 a §

Maximibeloppen av de ovan i 51 § avsedda skatteåterbäringarna förhöjs med det belopp som beror på att den utrustning som efter fordonets tillverkning har monterats speciellt med anledning av invaliditeten har påverkat *den bilskatt som grundar sig på det allmänna värdet i detaljhandeln* eller mervärdesskatt som uppbärs med stöd av 5 §.

54 a—54 f, 56 a §
(*Utesl.*)

67 §

Är saken av synnerlig vikt för sökanden kan Tullstyrelsen eller Fordonsförvaltningscentralen på ansökan meddela förhandsavgörande om hur denna lag skall tillämpas vid beskattningen

av hans eller hennes fordon. Förhandsavgörande ges dock inte i fråga om beskattningsvärdet (*utesl.*).

86 §

Uppgifter och handlingar som lämnats eller företetts för bilbeskattning skall hållas hemliga. De får inte i protokoll eller beslut redovisas i större utsträckning än vad som är nödvändigt. Uppgifter får användas för *skattemyndighetens* statistiska utredningar enligt denna lag vilkas sammandrag är offentliga. *Beslut om beskattningen av fordon som beskattats på grundval av det allmänna värdet i detaljhandeln* är offentliga, med undantag för handlingar som hänför sig till de ärenden som avses i 50 och 51 § samt uppgifter om personbeteckningen och en fysisk persons adress. Information om offentliga handlingar i en myndighets personregister får lämnas ut i form av en kopia, en utskrift eller i elektronisk form utan hinder av 16 § 3 mom. i lagen om offentlighet i myndigheternas verksamhet (621/1999). Uppgifter som finns hos skattemyndigheten om ett begagnat fordon värde är offentliga endast om de använts vid beskattningen av fordonet. En parts rätt att få uppgifter bestäms enligt 11 § i lagen om offentlighet i myndigheternas verksamhet.

86 a §
(*Utesl.*)

(1 mom. som i RP)

Lagen tillämpas första gången på beskattning av personbilar som skall beskattas som nya och där beskattningen anhängiggörs den 1 januari 2003 eller därefter, dock så att på fordon som skall beskattas för en i 40 § 2 mom. bilskattelagen avsedd period tillämpas denna lag första gången på den period som först börjar den 1 januari 2003 eller därefter. *Beskattningen av fordon som skall beskattas som nya rättas utan ansökan enligt denna lag efter det att den har trätt i kraft.* En (*utesl.*) skattskyldig har dock rätt att på ansökan få beskattningen verkställd enligt den bilskattelag som är i kraft den 1 januari 2003 från den 1 januari 2003 till datum för lagens

ikraftträdande. (*Utesl.*) Ansökan skall göras enligt fordonmodell inom tre månader från det att lagen har trätt i kraft.

Beskattning av nya fordon som blivit anhängig före den 1 januari 2003 kan enligt 43 § bilskattelagen återtats och fordonen på ansökan av den skattskyldige beskattas enligt denna lag, om fordonen inte har registrerats eller tagits i bruk före den 1 januari 2003. Skatten höjs i så fall inte enligt 43 § bilskattelagen. Ansökan skall göras inom sex månader från det att lagen har trätt i kraft (Nytt 3 mom.)

Vid beskattningen av fordon som beskattas som begagnade tillämpas lagen vid beskattning som verkställs den dag då lagen träder i kraft eller därefter. Beskattningen av fordon som importerats som begagnade kan dock på ansökan rättas så att den är i överensstämmelse med denna lag, om beskattningen har verkställts den 1 januari 1999 eller därefter. Ansökan om skatterättelse kan göras av den som i egenskap av skattskyldig har betalat skatt för fordonet. (*Utesl.*) (4 mom. i RP)

Skatten rättas dock inte med stöd av ikraftträdelsebestämmelsen i denna lag, om skattebeloppet har nedsatts i stöd av 25, 28, 50 eller 51 § bilskattelagen eller på annan motsvarande grund så att den nedsatta skatten inte är högre än vad som skulle uppbäras efter rättelse utan nedsättning. (Nytt 5 mom.)

Utan hinder av vad som stadgas i 6 a § verkställs beskattningen av ett fordon som tillverkats före (*utesl.*) 2003 och som importerats som begagnat enligt 6 § denna lag, om det i Finland i bruk finns likadana begagnade fordon som tillverkats före (*utesl.*) 2003 och som har beskattats som nya enligt 6 § och 10 a § 1 mom. i denna lag. Om beskattningen av en viss fordonmodell som

ny på ansökan har verkställts på det sätt som föreskrivs i 2 mom. enligt den bilskattelag som var i kraft 1 januari 2003 tillämpas dock 6 a § på beskattningen av fordon som importerats som begagnade, om fordonet har tillverkats vid samma tid som likadana nya fordon som har beskattats på ansökan. (3 mom. i RP)

Utan hinder av 10 § i denna lag uppbärs skatt på ett fordon som skall beskattas under 2003 och som använts i trafik eller som varit registrerat högst sex månader som på motsvarande nya fordon. (Nytt 7 mom.)

Ärenden som är oavslutade den 1 januari 2003 eller som anhängiggörs som rättelse eller ändringssökande efter detta datum och där frågan inte gäller skattebeloppet för begagnade fordon handläggs enligt de bestämmelser som gällde innan denna lag träder i kraft. (5 mom. i RP)

Ett fordon som en person importerat för sitt eget bruk och som han eller hon gjort bilskatteanmälan för får 2003 med tillstånd av tullmyndigheten temporärt användas under högst tre månader efter importen utan att skatt betalas. Tillstånd kan beviljas också på det villkor att bilskatteanmälan görs inom fem dagar från det att tillstånd beviljats. Tillståndet upphör att gälla 10 dagar från skattebeslutet eller om äganderätten till fordonet överläts eller om besiktning av fordonet för registrering inte inleds inom 10 dagar från importen. Om skattedeklarationen eller beskattningen återtats enligt 43 § bilskattelagen tas hos den skattskyldige utöver avgift för förhandsbesked dessutom en avgift som är högst en tiondedel av den skatt som enligt reglerna borde ha betalats för fordonet. I fråga om fordons användning i trafik tillämpas fordonslagen (1090/2002) och vad som föreskrivs med stöd av den. (Nytt 9 mom.)

Utskottets förslag till uttalanden

1. Riksdagen förutsätter att regeringen vidtar åtgärder för fortsatt beredning av bilskattelagen i syfte att se över och uppdatera skattebestämmelserna för paketbilar samt vissa specialbilar, som

flytt-, veteran- och hobbybilar, stortaxi och invalidbilar. När beskattningen av paketbilarna ses över bör också gällande volymer och andra specifikationer i lagens 23 och 24 § justeras. I den fortsatta beredningen bör en tillräckligt

bred expertis anlitas genast från början. Den fortsatta beredningen bör skyndsamt inledas för att regeringen ännu i år skall kunna avlåta en proposition till riksdagen.

2. *Riksdagen förutsätter att regeringen dessutom vidtar åtgärder för en brett upplagd översyn av bilskatte- och motorfordonsskattelagstiftningen på längre sikt. Den bör särskilt ge akt på hur beskattningen kan utnyttjas för att främja miljöstyrningen och miljömålen i syfte att reducera trafikutsläppen.*

3. *Riksdagen förutsätter att regeringen vidtar åtgärder för att garantera tullverket adekvata resurser för att verkställa bilbeskattningen.*

4. *Riksdagen förutsätter att kommunikationsministeriet kommer med en förordning om att sådana slitna delar som det är nödvändigt att byta ut av trafiksäkerhetsskäl eller delar som förbättrar fordonets trafiksäkerhetsegenskaper inte beaktas när procentandelen enligt 3 § i bilskattelagen räknas ut.*

Helsingfors den 12 februari 2003

I den avgörande behandlingen deltog

ordf. Maria Kaisa Aula /cent
vordf. Kari Rajamäki /sd (delvis)
medl. Olavi Ala-Nissilä /cent
Pirjo-Riitta Antvuori /saml (delvis)
Seppo Kääriäinen /cent (delvis)
Reijo Laitinen /sd (delvis)
Markku Laukkanen /cent (delvis)
Hanna Markkula-Kivisilta /saml (delvis)
Ola Rosendahl /sv (delvis)
Matti Saarinen /sd

Anni Sinnemäki /gröna
Sakari Smeds /kd (delvis)
Marja-Liisa Tykkyläinen /sd
ers. Liisa Hyssälä /cent (delvis)
Ulla Juurola /sd
Bjarne Kallis /kd
Kari Kantalainen /saml
Juha Karpio /saml (delvis)
Mikko Kuoppa /vänst
Iivo Polvi /vänst
Anu Vehviläinen /cent (delvis).

Sekreterare i delegationen var

utskottsråd Maarit Pekkanen.

RESERVATION

Motivering

Finansuskottet föreslår helt berättigat i anknytning till 10 § i lagförslaget att ett fordon anses som begagnat om det är registrerat och i användning. Enligt propositionen anses ett fordon som begagnat bara om det har varit registrerat eller i användning en längre tid än sex månader.

Det finns naturligtvis ingen motivering för att beskatta en sex månader gammal bil som ny. Lika lite kan det motiveras att vi skall följa ett undantagsförfarande till slutet av 2003 och att en sex månader gammal bil först från och med bör-

jan av 2004 beskattas som begagnad. Men så går det om 10 § träder i kraft först den 1 januari 2004, som utskottet föreslår i sitt betänkande.

Förslaget

Med stöd av det ovan sagda föreslår vi

*att lagförslaget i regeringens proposition godkänns enligt utskottets betänkande, men ikraftträdelsebestämmelsen med följande ändring (**Reservationens ändringsförslag**):*

Reservationens ändringsförslag

Ikraftträdelsebestämmelsen
(1—6 mom. som i FiUB)

(7 mom. *utesl.*)
(7 och 8 mom. som 8 och 9 mom. i FiUB)

Helsingfors den 12 februari 2003

Sakari Smeds /kd
Bjarne Kallis /kd

FiUB 46/2002 rd — RP 271/2002 rd