

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

PROPOSITIONENS HUVUDSAKLIGA INNEHÅLL

I denna proposition föreslås att lagen om bilskattelagen skall ändras. Ett fordon, som vid införsel till Finland har varit registrerat eller i användning utomlands minst sex månader, föreslås enligt lagförslaget bli beskattat enligt bestämmelserna om beskattningen av begagnade fordon. Intill nämnda åldersgräns grundar sig beskattningen på skatten på ett motsvarande nytt fordon, likväl med nedsättning av skatten på ett fordon som varit registrerat eller i användning minst tre månader enligt ett system som baseras på fordonets ålder och prisutvecklingen.

I användningen av fordonet för arbetsupp-

gifter över landets gränser föreslås en lättnad så, att temporär skattefri användning av ett utomlands registrerat fordon för arbetsuppgifter i Finland blir möjlig under vissa förutsättningar, även då fordonets förare är fast bosatt i Finland.

Möjligheterna för en privatperson att använda ett för eget bruk anskaffat fordon under högst tre månader före verkställd bilbeskattning förlängs enligt förslaget till utgången av år 2005.

Lagen avses träda i kraft den 1 januari 2005.

MOTIVERING

1. Nuläge och föreslagna ändringar

1.1. Beskattning av fordon som är yngre än sex månader

Bilskattelagen (1482/1994) har ändrats genom lag 266/2003. Enligt lagens 10 § anses ett fordon vara begagnat om det har varit registrerat eller i användning. Ett fordon som inte skall betraktas som begagnat anses vara nytt. Bestämmelserna innebär i praktiken att ett utomlands registrerat fordon skall beskattas som begagnat oberoende av hur mycket fordonet i själva verket har använts i trafik. Även ett fordon som oregistrerat har använts i trafik anses vara begagnat oavsett användningens omfattning eller art.

Enligt lagens 6 § är skatten på en personbil som skall beskattas som ny eller skatten på en senare än 2002 tillverkad personbil som skall beskattas som begagnad eller skatten på en annan i 10 a § 1 mom. avsedd bil 28 procent av bilens beskattningsvärde minskad med 650 euro eller 450 euro, beroende på om bilens drivkraft är dieselolja eller någon annan drivkraft. Enligt 10 a § är beskattnings-

värdet, på det sätt som närmare framgår av lagens senare paragrafer, lika med det allmänna värdet i detaljhandeln. Beskattningen av senare än 2002 tillverkade nya och begagnade personbilar baseras således på samma bestämmelser. Skillnaden ligger närmast däri, att beskattningen av nya fordon baseras på motsvarande nya fordons allmänna värde i detaljhandeln, medan beskattningsvärdet för begagnade fordon bestäms utgående från marknadsvärdet för begagnade fordon. Beskattningen av paketbilar avviker något från detta och skatten på sådana baseras på ett system med en schematisk gottgörelse på grund av fordonets ålder.

Bilskattelagens 10 § tillämpas inte tills vidare. Enligt 7 mom. i lagändringens ikraftträdelsebestämmelse, sådan den lyder i lag 1159/2003, uppbärs skatt på ett fordon som skall beskattas före den 1 januari 2005, och som har använts i trafik eller som har varit registrerat högst sex månader, såsom för ett motsvarande nytt fordon oberoende av bestämmelserna i lagens 10 §. I praktiken innebär detta att man vid beskattningen av ett fordon som är yngre än sex månader inte beaktar värdeminskningen, medan beskattning-

en för ett minst sex månader gammalt fordon baseras på motsvarande begagnade bils värde.

Gemenskapsrätten innehåller inte några bestämmelser om när ett fordon i beskattningshänseende skall betraktas som nytt eller begagnat. Sjätte mervärdesskattedirektivet (77/388/EEG) innehåller dock med avseende på ett övergångssystem för beskattningen i handeln mellan medlemsstaterna en definition av när ett fordon i mervärdesskattelhänseende skall betraktas som nytt eller begagnat. Enligt direktivets artikel 28 a punkt 2 betraktas ett landsvägsfordon som överlåtits senare än sex månader efter den första användningsdagen och som har körts mer än 6 000 kilometer inte som ett nytt fordon. Båda dessa villkor måste samtidigt vara uppfyllda. Genom definitionen avgörs i vilken medlemsstat mervärdesskatten uppbärs för fordonet. Ett fordon som anses vara nytt skall beskattas i destinationsmedlemsstaten, medan mervärdesskatten på ett begagnat fordon uppbärs i den medlemsstat där fordonet anskaffats. Även om definitionen i mervärdesskattedirektivet inte har någon direkt gemenskapsrättslig betydelse utanför mervärdesbeskattningens område, visar bestämmelsen dock att en tillräckligt tydlig och distinkt definition av ett begagnat och ett nytt fordon behövs för att skattesystemet skall fungera. I samband med mervärdesbeskattningen har det också ansetts vara skäl att för nya motordrivna landsvägsfordon uppställa krav på något högre ålder än för andra fordon, på vilka regeln om tre månaders användning skall tillämpas. Här torde de verkliga förhållandena inom respektive fordonsmarknad ha beaktats.

Eftersom beskattningen i fråga om fordonsanskaffning inte har förenhetligats utgör hänsynstagande till diskrimineringsförbudet enligt artikel 90 i EG-fördraget en central gemenskapsrättslig aspekt. Diskrimineringsförbudet förutsätter att en produkt som förs från en stat till en annan inom den inre marknaden inte utsätts för strängare beskattning än motsvarande inhemska produkt. I fråga om fordon har likadana begagnade fordon enligt Europeiska gemenskapernas domstols rättspraxis ansetts utgöra i artikeln om diskrimineringsförbud avsedda motsvariga

produkter. Vid bedömningen av denna motsvarighet har det i rättspraxis ansetts avgörande att produkterna samtidigt som de till sin karaktär är likadana även tillgodoser samma behov hos konsumenten. I Europeiska gemenskapernas domstol har någon sådan fråga inte varit uppe där man särskilt skulle ha behandlat inverkan av fordonets ålder på bedömningen av produkternas motsvarighet. Det existerar inte heller någon praxis om vilka fordon som är nya och vilka som är begagnade. Allmänt gäller dock, att ett fordon som införts från en annan medlemsstat inte i samband med anskaffningen kan påföras högre skatt än den skatt som ingår i ett likadant i landet redan befintligt fordon restvärde, utan att man bryter mot diskrimineringsförbudet.

Europeiska gemenskapernas domstol har i flera avgöranden rörande bilbeskattningen ansett, att det värde på fordonet som skatten skall beräknas på, kan bestämmas på basis av tillgängligt statistiskt källmaterial, förutsatt att materialet så exakt som möjligt återger fordonets värde. Det ankommer på respektive medlemsstat att med beaktande av sina egna förhållanden och möjligheter till eget källmaterial ordna sin bilbeskattning så, att systemet inte är diskriminerande. Detta behöver inte nödvändigtvis innebära att fordonen skall hanteras enligt särskilda kriterier i beskattningen, antingen som nya eller begagnade, utan det räcker med en beskattning som utesluter diskriminering.

Det är typiskt för bilmärknaden i Finland, att utbudet av registrerade och relativt nya fordon i trafik närmast består av fordon som är i demobruk hos bilhandlarna. När ett sådant endast någon månad gammalt och lite begagnat fordon är till salu utgör det vanligtvis ett alternativ till ett oanvänt nytt fordon. Enligt gammal praxis har Europeiska gemenskapernas domstol ansett, att produkter som t.ex. bilar är likadana på det sätt som avses i artikel 90 i EG-fördraget, om de ur konsumentens synvinkel hamnar i en konkurrenssituation på grund av sina egenskaper. På den grund kunde man eventuellt anse att ett lite i trafik använt fordon när det första gången är till salu snarare motsvarar ett nytt än ett gammalt fordon, då man bedömer med vilken grupp jämförelsen på skattemässig grund

enligt artikel 90 i EG-fördraget i ickediskriminerande syfte skall göras. Oberoende av var åldersgräns mellan ett nytt och ett begagnat fordon som skall beskattas dras, är det möjligt att det på någondera sidan av åldersgränsen kommer att finnas fall som eventuellt kunde bedömas även utgående från diskrimineringsförbudet.

Ett sätt att undvika diskriminering är att dra åldersgräns mellan ett nytt och ett begagnat fordon som skall beskattas så, att man som nya fordon i största möjliga utsträckning betraktar de fordon som för första gången är till salu, antingen som obegagnade eller som lite begagnade. På motsvarande sätt kunde man eventuellt betrakta fordon som begagnade om det på marknaden finns både utbud och efterfrågan på dem och om de har använts i egentlig trafik med åtminstone en som konsument jämställd ägare. Bedömningen nationsvis av marknaden avgör var denna möjligast neutrala åldersgräns skall dras. I det ovan refererade mervärdesskattedirektivet tillämpas en sex månaders åldersgräns mellan ett nytt och ett begagnat fordon, medan t.ex. Irland har en tre månaders gräns i sin bilbeskattning. För att gränsdragningen även i praktiken skall lyckas är det önskvärt, att marknaden med fordon i närheten av den aktuella åldersgränsen är så liten som möjligt.

Den finska marknaden med några månader gamla fordon kan förmodas vara ganska liten, om man bortser från bilhandlarnas demobilar. Att enligt bilskattelagen bestämma beskattningsvärdet utgående från det allmänna värdet i detaljhandeln inom en mycket liten marknad är svårt, när man till grund för värderingen i fråga om vissa fordonstyper bara har någon enstaka eller kanske inte alls någon prisiakttagelse. Bestämningen av värdet på dessa fordon uppställer krav, som å ena sidan avviker från bestämningen av beskattningsvärdet på nya fordon och å andra sidan även avviker från bestämningen av beskattningsvärdet på äldre begagnade fordon utgående från ett mera omfattande iakttagelsesmaterial.

Eftersom bestämningen av värdet på fordon som är bara några månader gamla och därmed inte heller beskattningen av dem kan grundas på ett tillräckligt omfattande och till-

förlitligt faktaunderlag föreslås att bilskatten på upp till sex månader gamla bilar alltid skall bestämmas på basis av skatten på en likadan eller motsvarande ny bil. Skatten på ett begagnat fordon föreslås dock bli nedsatt i fråga om de fordon som har varit registrerade eller i användning i minst tre månader. För yngre fordon föreslås att skatten är densamma som för helt nya fordon. Skattenedsättning beviljas enligt ett schematiskt system, dock utformat på det sättet, att nedsättningen för de olika fordonstyperna följer det allmänna marknadsvärdets utveckling i de fall där det finns faktaunderlag för bestämning av detta.

Utgående från det ovanstående föreslås att bilskattelagens 10 § ändras. I lagen intas en på fordonets ålder baserad skattereduceringsprocentsats som skall tillämpas då uppgifter om specifika fordonstyper inte finns att tillgå. Som utgångsvärde för skatteminskningen föreslås 0,8 procent av föregående månads restvärde. Detta motsvarar både reduceringsprocentsatsen för den fasta nedsättningen som ingår i bilskattelagens 6 § och reduceringsprocentsatsen för skatten på paketbilar i bilskattelagens 8 §. Den nämnda reduceringsprocentsatsen föreslås bli ersatt med en på basis av marknadsakttagelser uträknad procentsats som beskriver den genomsnittliga värdeminskningen, förutsatt att tillförlitliga uppgifter om specifika fordonstypers värdeförändringar finns att tillgå på fordonsmarknaden. Den värdeminskning man på detta sätt räknat fram för specifika fordonstyper kunde med beaktande av underlaget vara både högre och lägre än den procent som nämns i lagen. Det föreslagna utgångsvärdet är inte heller avsett att utgöra något slags minimivärde för skatteminskningen, som man skulle vara tvungen att iaktta, oberoende av det underlag man har beträffande marknadsvärdena. Med tanke på gemenskapsrätten är det väsentligt, att det föreslagna systemet i alla avseenden anpassas till det tillgängliga faktaunderlaget. Samtidigt som systemet anpassas till det underlag marknadsvärdena erbjuder, föreslås det dock att man som utgångspunkt för beskattningen använder sig av de vid beskattningen av nya bilar tillämpade allmänna detaljhandelsvärdena i enlighet med vad som föreskrivits om beskattningsvärdet i bilskat-

telagen.

För att uppgifterna om marknadsvärdena för de aktuella bilar som bara en kort tid har varit i användning så exakt som möjligt skall motsvara den genomsnittliga värdeförändringen för just denna ålderskategori, föreslås det att man i redovisningarna beaktar den värdeminskning som inträffat det första året. Bl.a. Europeiska gemenskapernas domstol har hävdat att värdeminskningen det första året är snabbare än i de högre ålderskategorierna. Det föreslås dock att Tullstyrelsen ges befogenhet att av särskilda skäl tillämpa en längre, dock högst ett år och sex månader lång, redovisningsperiod. Detta kan vara befogat om en tillförlitlig prisbild för ett visst år inte finns att tillgå. Uppgifterna om fordorsvärdena bedöms enligt de grunder som tillämpas vid beräkning av beskattningsvärdena enligt bilskattelagen. Då kunskapsunderlaget är tillräckligt skulle Tullstyrelsen fastställa och publicera nedsättningsprocenterna för varje fordonstyp, vilka efter fastställandet skall tillämpas vid beskattningen av fordon. I praktiken antar man att det åtminstone inledningsvis inte finns möjligheter att i större utsträckning ta i bruk de fordonstypvisa nedsättningsprocenterna på grund av för litet kunskapsunderlag och för liten marknad.

Den föreslagna skattemodellen föreslås bli tillämpad på fordon som har varit registrerade eller i användning under minst tre och högst sex månader. Skatteminskningen uträknas på basis av fordonets ålder, varvid minskningen även påverkas av fordonets användning innan åldersgränsen vid tre månader har uppnåtts. Om det fordon som skall beskattas inte har varit registrerat eller i användning under minst tre månader vid tidpunkten för inlämnande av skattedeklarationen beviljas ingen nedsättning. Om fordonet är äldre än sex månader skall gängse bestämmelser om beskattning av begagnade fordon tillämpas. Den föreslagna minimitiden om tre månader motsvarar samma termin som Irland tillämpar i sin bilbeskattning, något som gemenskapsrätten till dags dato inte har kritiserat.

Den föreslagna skattemodellen är avsedd att tillämpas i all fordonsbeskattning enligt bilskattelagen, varför även paketbilar vid sidan av personbilar och motorcyklar skulle

omfattas av den. När skattenedsättning beviljas kan skattemodellen tillämpas oberoende av om beskattningen av fordonen baseras på det allmänna konsumentpriset eller på anskaffningsvärdet. I fråga om den på anskaffningsvärde baserade beskattningen av paketbilar förutsätter detta dock en specificering av 11 a § i bilskattelagen.

1.2. Användning av utomlands registrerade fordon för arbetsuppgifter

Enligt bilskattelagens 1 § skall för fordon betalas bilskatt innan fordonet registreras eller tas i bruk i Finland. Alla enligt lag skattepliktiga fordonstyper som används i trafik inom finskt territorium är underkastade bilskatt, om uttryckligt undantag från detta inte stadgats i lag. Det viktigaste undantaget i det avseendet ingår i praktiken i bilskattelagens 2 § 2 mom., enligt vilket en person som är stadigvarande bosatt i en annan stat än Finland för sina egna behov och för temporär användning i Finland kan föra in ett fordon som är registrerat utomlands, utan att bilskatt betalas i Finland. Enligt bilskattelagens 34 och 34 a § har en person som är stadigvarande bosatt i en annan stat än Finland dessutom rätt att skattefritt i Finland använda ett utomlands registrerat fordon för resor mellan arbetsplatsen och boningsorten i en annan stat eller för resor i företagsverksamhet som bedrivs av ett företag som inte finns i Finland. Sålunda kan t.ex. en i Sverige fast bosatt person som arbetar i Finland skattefritt använda ett i Sverige registrerat fordon för sina arbetsresor och skötseln av sina arbetsuppgifter i Finland, förutsatt att personen ifråga regelbundet med sitt fordon avlägsnar sig från Finland till sin utomlands belägna boningsort.

Utgångspunkten för bestämmelserna i bilskattelagen är att ett fordon registreras och beskattas i det land där användaren är fast bosatt och där det således kan antas att fordonet huvudsakligen används. En persons stadigvarande boningsort definieras i bilskattelagens 33 § som den ort där personen bor under minst 185 dagar per kalenderår, beräknat enligt sådan personlig, yrkesmässig och annan anknytning som personen har till orten. Paragrafen innehåller dessutom en defi-

inition av vilken ort som skall betraktas som stadigvarande boningsort i situationer, där en person har anknytning till två eller flera medlemsstater. Bestämmelserna om en persons stadigvarande boningsort motsvarar bestämmelserna i rådets direktiv om skattebefrielse inom gemenskapen för vissa transportmedel som tillfälligt införs från en annan medlemsstat (83/182/EEG).

Bilskattelagens 35 § upptar sådana fall där även en i Finland stadigvarande bosatt person här kan använda ett obeskattat fordon. I bestämmelserna räknas de till sin karaktär kortvariga och tillfälliga situationer upp, där man av praktiska orsaker har funnit det ändamålsenligt att tillåta viss användning av ett fordon i trafik utan skattepåföljder, även när fordonets förare är stadigvarande bosatt i Finland. Enligt paragrafen behöver skatt inte betalas för ett utländskt fordon i trafik bl.a. när användningen sammanhänger med införsel för service, reparation eller annan behandling eller för användning i forsknings-, försöks-, demonstrations- eller tävlingssyfte. Övervakningen av den temporära användningen i paragrafen baseras på en förhandsanmälan som skall göras till myndigheterna, eftersom den skattefria användningen förutsätter ett på lag grundat anmälnings- eller tillståndsförfarande innan fordonet tas i användning i trafik. Detta är ett krav för att de fordon som skattefritt används i Finland av personer fast bosatta i landet skall kunna identifieras och därmed urskiljas från de fordon som skall beskattas.

Europeiska kommissionen väckte i juni 2003 talan enligt artikel 226 i EG-fördraget mot Finland (mål C-232/03 Kommissionen mot Finland), där kommissionen anser att Finland har åsidosatt sina skyldigheter enligt principen i artikel 39 i EG-fördraget om arbetskraftens fria rörlighet genom att kräva att ett utomlands registrerat fordon registreras och beskattas i Finland när en i Finland fast bosatt person använder sin utländska arbetsgivares bil i Finland. Kommissionen konstaterar, att en dylik gränsgångare inte ens kortvarigt har möjlighet att köra med ett av sin arbetsgivare utomlands registrerat fordon i Finland. Likaså förhindrar Finland enligt kommissionen gränsgångaren att tillgodogöra sig en på arbetsavtal baserad bilförmån

enbart av den orsaken att han eller hon är fast bosatt i Finland.

Finland konstaterar i sitt bemötande av talan, att det inom gemenskapen inte finns några enhetliga bestämmelser om vilken medlemsstat ett fordon skall registreras och beskattas i, varför saken hör till medlemsstaternas befogenheter. Enligt allmän praxis registreras och beskattas ett fordon i den medlemsstat, där det huvudsakligen används, dvs. där fordonets förare är fast bosatt. En uppdelning av beskattningsrätten mellan medlemsstater enligt förarens stadigvarande boningsort har godtagits även i Europeiska gemenskapernas domstols rättspraxis (mål C-451/99, Cura Anlagen). Principen om beskattningsrätt för det land där den stadigvarande boningsorten är belägen ingår även i direktiv 83/182/EEG, där det finns bestämmelser om skattefrihet i situationer då fordonet temporärt används i en annan medlemsstat än den stat där användaren är fast bosatt.

De av arbetsgivaren erbjudna fordonen delas i Finlands bemötande upp i företagsfordon som används enbart för arbetsuppgifter och egentliga fordon med bilförmån enligt arbetsavtal. Fordon med bilförmån kan enligt gängse praxis fritt användas av en anställd, varför sådana fordon i fråga om användningssättet rätt långt kan jämföras med fordon som en anställd själv anskaffat. Det finns ingen anledning att i bilbeskattningshänseende behandla de i Finland bosatta anställdas fordon som är avsedda för permanent bruk på olika sätt, beroende på om arbetsgivaren är utländsk eller inte. Avvikelser från principen om landet för den stadigvarande boningsorten kunde leda till konstlade arrangemang med beskattning i det land där skattenivån är lägst. Beskattningen av fordon med bilförmån står således inte i strid med gemenskapsrätten.

I fråga om företagsfordonen konstateras däremot i bemötandet, att Finland undersöker möjligheterna att ändra lagstiftningen så, att ett fordon som är registrerat utomlands av utländsk arbetsgivare temporärt skulle få användas skattefritt för arbetsuppgifter som riktar sig från ett annat EU-land till Finland, även med en i Finland fast bosatt person som förare. I sådana fall måste man dock kunna identifiera de obeskattade fordonen. Till den

del fordonets användning är mera permanent eller huvudsakligen sker i Finland måste fordonet som förut registreras och beskattas i Finland.

Med stöd av det ovanstående föreslås att en ny 34 b § fogas till bilskattelagen, varigenom bestämmelserna om skattefri temporär användning kompletteras så, att en i Finland fast bosatt person kunde använda ett utomlands registrerat fordon temporärt för skötseln av arbetsuppgifter i Finland. Skattefri användning rör en i Finland bosatt person vars arbetsplats är belägen i en annan stat än Finland. Enbart ett arbetsförhållande med en utländsk arbetsgivare är inte tillräckligt. Kravet är att den verkliga och regelbundna arbetsplatsen finns i någon annan stat än Finland. Den skattefria användningen föreslås gälla endast den anställdas skötsel av sina arbetsuppgifter. Ett utomlands registrerat fordon kan inte heller framdeles användas obeskattat för resor mellan arbetsplatsen i utlandet och bostadsorten i Finland och inte heller för den anställdas andra egna resor i Finland. Efter varje arbetsuppgift borde fordonet återvändas till registreringsstaten. Användningen av ett fordon oavbrutet under minst tre dygn per gång i Finland betraktas enligt förslaget likvärdigt inte som temporär användning.

Det fordon som används för skötseln av arbetsuppgifter måste ägas eller innehas av den anställdas utländska arbetsgivare. Vid behov måste den anställda kunna styrka sin rätt att använda ett sådant fordon.

Dessutom föreslås det vara ett krav, att det fordon som används för skötseln av arbetsuppgifter permanent har registrerats i den stat där arbetsplatsen finns. Det skulle således inte vara möjligt att i Finland skattefritt använda ett fordon som interimistiskt har registrerats i utlandet och vars användning där baseras på förflyttningstillstånd eller annat liknande arrangemang.

Innan ett fordon första gången används i trafik i Finland måste man göra en anmälan om det till tullmyndigheten. Detta är nödvändigt med tanke på övervakningen och för att det obeskattade fordonet skall kunna identifieras och urskiljas från de fordon som skall beskattas på basis av sin användning i Finland. Tullstyrelsen kunde närmare bestämma anmälanens innehåll och form. En anmälan

med tullmyndighetens mottagningsbevis borde med tanke på övervakningen alltid finnas i fordonet då det används i Finland.

1.3. Tre månaders körtillstånd

Genom den nämnda ändringen av bilskattelagen 266/2003 övergick man till beräkning av beskattningsvärdet för såväl nya som begagnade importerade fordon utgående från det allmänna värdet i detaljhandeln i stället för som tidigare utgående från importvärdet. Beräkningen av beskattningsvärdet förutsatte att man beaktade fordonets utrustning och andra individuella egenskaper, vilket även det innebar en avsevärt mera detaljerad och arbetsdrygare skattemodell. Samtidigt måste man göra många rättelser även i tidigare beskattningsbeslut.

Vid sidan av det ökande antalet bilar som införts av privatpersoner och rättelseyrkandena förväntades de genomförda ändringarna medföra en anhopning av antalet bilbeskattningsfall och en förlängning av behandlingstiderna. För att lindra de problem detta åsamkade kunderna infördes i samband med riksdagsbehandlingen i ikraftträdelsebestämmelsen ett 9 mom., enligt vilket ett fordon som en person importerat för eget bruk med Tullens tillstånd temporärt och utan att skatt betalas på särskilda villkor kan användas i trafik innan bilskattebeslutet är fattat. I fråga om bilbeskattningen innebar detta ett avsteg från den tidigare framför allt av övervakningsskäl hävdade principen, att skatt skall betalas innan ett sådant fordon tas i användning i trafik eller innan det registreras. Det temporära körtillståndsförfarandet begränsades till att gälla år 2003.

Till slutet av 2003 lyckades man inte minska anhopningen av de bilbeskattningsfall som följde av revideringen och inte heller hade behandlingstiderna stabiliserats på en rimlig nivå och körtillståndsförfarandet förlängdes till utgången av 2004.

Till följd av beräkningen av beskattningsvärdet och importmängderna har behandlingstiderna ännu under innevarande år varit långa. Tack vare de åt Tullen för bilbeskattningen anvisade extra resurserna har man lyckats förkorta behandlingstiderna, men trots de extra resurserna kan behandlingsti-

derna för vissa särskilt svåra fall alltjämt vara relativt långa. Den genomsnittliga behandlingstiden för ett bilbeskattningsbeslut har 2004 varit högst 25 kalenderdagar mot att beskattningen utförd enligt bestämmelserna i den förra bilskattelagen tog några dagar. Man har dock kontinuerligt lyckats förkorta behandlingstiderna. Den genomsnittliga behandlingstiden för beslut fattade under år 2004 har till utgången av augusti varit 18 kalenderdagar.

Till utgången av augusti 2004 har det fattats över 30 000 beskattningsbeslut gällande begagnade bilar. Av dessa har hälften, dvs. cirka 15 000 fordon haft ett interimistiskt körtillstånd. Cirka 2 000 skattedeklarationer väntade i september på beskattningsbeslut, vilket i snitt motsvarar 14 kalenderdagens beslutsmängd. Tullen uppskattar att över 45 000 begagnade fordon kommer att ha beskattats till utgången av 2005. Några betydande förändringar i importen förväntas inte under år 2005.

Till följd av anhopningen av beskattningsärenden hos Tullen och den nuvarande individuella och arbetsdrygare skattemodellen finns det skäl att fortsätta med förfarandet. Det föreslås därför att körtillståndsförfarandet förlängs till och med år 2005.

Körtillstånd kan nuförtiden beviljas för högst tre månader räknat från fordonets import. Den tid som går åt till beskattningen har mera att göra med den tidpunkt då ärendet har anhängiggjorts hos myndigheterna och tillståndet har beviljats än med tidpunkten för fordonets import. Tidpunkten för fordonets import kan dessutom i vissa fall vara svår att fastställa. Därför föreslås det att terminen om tre månader räknas från den tidpunkt då tillståndet har beviljats. Det föreslås också att bestämmelsen om en 10 dagars termin för inledande av registreringsbesiktningen börjar löpa från den dag då körtillståndet har beviljats. Bestämmelsen föreslås samtidigt bli kompletterad så, att körtillståndsförfarandet även kunde omfatta ett i Finland skattefritt inköpt fordon.

2. Propositionens verkningar

De föreslagna ändringarna av bestämmelserna om åldersgränsen vid beskattningen av

begagnade fordon reducerar i någon mån beloppet av den bilskatt som uppbärs för högst sex månader gamla fordon. Inverkan på bilskattens avkastning kan dessvärre inte närmare uppskattas.

Genom den föreslagna bestämmelsen om temporär skattefri användning av fordon avsedda för arbetsuppgifter utvidgas möjligheten att använda ett fordon i trafik för skötsel av arbetsuppgifter över gränserna oberoende av i vilket land föraren bor. Propositionen bedöms inte ha någon kännbar inverkan på bilskattens avkastning.

Genom förfarandet med interimistiska körtillstånd minskas olägenheterna av att bilbeskattningsbesluten drar ut på tiden för privata skattskyldiga. Tillstånden orsakar Tullen visst administrativt arbete, men å andra sidan underlättar tillståndsförfarandet behandlingen av de egentliga bilskattebesluten. Förslagen inverkar inte på bilskattens avkastning.

Förslagen leder inte till ändringar i bilbeskattningsens organisation eller i behövliga resurser.

3. Beredningen av ärendet

Propositionen har beretts vid finansministeriet.

4. Andra omständigheter som inverkat på propositionen

Användningen av ett oregistrerat fordon i trafik i Finland förutsätter även en ändring av förordningen om registrering av fordon (1598/1995) i nu föreslagna situationer med temporär skattefri användning. Behovet att ändra förordningen avser både det tre månader långa körtillståndet och den temporära användningen av utomlands registrerade fordon för arbetsuppgifter i Finland. I dessa fall krävs det inte att fordonen registreras i Finland. En ändring av förordningen bereds av kommunikationsministeriet.

5. Ikraftträdande

De föreslagna ändringarna avses träda i kraft den 1 januari 2005, då den i 10 § i lagen om ändring av ikraftträdelsebestämmelsen i en lag om ändring av bilskattelagen avsedda

övergångstiden upphör, liksom även den i övergångsbestämmelsen avsedda möjligheten till ett tre månaders körtillstånd.

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

Lagförslag

Lag

om ändring av bilskattelagen

I enlighet med Riksdagens beslut *ändras* i bilskattelagen av den 29 december 1994 (1482/1994) 10 och 11 a § samt 9 mom. i ikraftträdelsebestämmelsen,

dessa lagrum sådana de lyder, 10 och 11 a § i lag 266/2003 samt 9 mom. i ikraftträdelsebestämmelsen i lag 1159/2003, samt *fogas* till lagen en ny 34 b § som följer:

10 §

Ett fordon beskattas enligt bestämmelserna om ett begagnat fordon, om det innan det infördes till landet har varit registrerat eller i användning i trafik i annan stat än Finland minst sex månader.

För ett fordon, som enligt 1 mom. inte är att betrakta som begagnat, uppbärs skatt som för ett likadant eller motsvarande nytt fordon. Den skatt som uppbärs för ett fordon, som har varit registrerat eller i användning i trafik minst tre månader, minskas likväl på grund av fordonets ålder med ett belopp, som motsvarar den genomsnittliga värdeminskningen för högst ett år gamla likadana eller motsvarande fordon på grundval av tillförlitliga iakttagelser på fordonsmarknaden. Av särskilda skäl kan man beakta värdeförändringen för högst 18 månader gamla fordon. Om man inte har tillgång till marknadsiakttagelser beträffande värdeminskningen för olika fordonstyper eller om uppgifterna på grund av det låga antalet iakttagelser eller av annan orsak inte kan anses vara tillräckligt representativa, sänks skatten på grund av åldern hos det fordon som skall beskattas med 0,8 procent per månad av det restvärde som beräknats till slutet av den föregående månaden. Tullstyrelsen fastställer utgående från tillgängliga statistiskt representativa marknadsuppgifter särskilt för varje fordonstyp de reduceringsprocentsatser, som skall tillämpas på fordon som efter att beskattningsgrunden har fastställts har anmälts för beskattning.

11 a §

När 8 § 1 mom. och 10 § tillämpas är beskattningsvärdet för en liknande eller motsvarande ny paketbil och andra motsvarande nya fordon i fråga om en i 23 § 1 mom. avsedd paketbil med nedsatt skattesats, servicebilar med en egenmassa av minst 1 875 kilogram och fordon i kategori M₁ med en egenmassa av 4 500–5 999 kilogram 46 procent och i fråga om andra fordon 33 procent av ett motsvarande nytt fordons allmänna värde i detaljhandeln.

34 b §

En fysisk person, som är stadigvarande bosatt i Finland och vars arbetsplats är belägen i en annan stat än Finland, kan utan att betala skatt temporärt använda ett i landet där arbetsplatsen finns permanent registrerat fordon som arbetsgivaren äger eller innehar för trafik i Finland, uteslutande för skötseln av sina arbetsuppgifter. Användningen kan betraktas som temporär om fordonet efter varje arbetsuppgift återförs till registreringsstaten. Som temporär användning betraktas dock högst tre dygns oavbruten användning av fordonet per gång i Finland.

Innan ett fordon första gången tas i användning i trafik i Finland på det sätt som avses i 1 mom. måste anmälan om det göras till tullmyndigheten. Anmälan bör förutom annat innehålla uppgifter om den person som använder fordonet, arbetsgivaren och den plats utanför Finland där arbetet pågår. Tullstyrelsen kan utfärda närmare bestämmelser

om innehållet i anmälan. En anmälan om fordonets användning försedd med tullmyndighetens mottagningsbevis måste finnas med i fordonet när det är i trafik.

Ett fordon som en person anskaffat för eget bruk och för vilket han eller hon har avgett bilskattedeklaration kan fram till utgången av 2005 med tillstånd av tullmyndigheten temporärt användas högst tre månader från det att tillstånd beviljats utan att skatt betalas. Tillstånd kan beviljas också på villkor att bilskattedeklaration avges inom fem dagar från det att tillstånd beviljats. Tillståndet upphör att gälla 10 dagar från skattebeslutet eller om äganderätten till fordonet överläts eller om fordonets registreringsbesiktning inte inleds inom 10 dagar från det att tillstånd beviljats.

Om deklarationen eller beskattningen återtas enligt 43 §, tas hos den skattskyldige utöver en avgift för förhandsavgörande dessutom en avgift, som är högst en tiondedel av den skatt som borde ha betalats för fordonet. I fråga om fordonets användning i trafik tillämpas vad som föreskrivs i fordonslagen (1090/2002) och med stöd av den. Om tullverket 2004 har givit ett tillstånd enligt vilket rätten att använda ett fordon har begränsats till mindre än tre månader och användningsåret gällt endast år 2004, kan fordonet med stöd av ett sådant tillstånd användas i trafik utan en särskild förlängning av tillståndets giltighetstid även under år 2005, dock sammanlagt under högst tre månader.

Denna lag träder i kraft den 1 januari 2005.

Helsingfors den 29 oktober 2004

Republikens President

TARJA HALONEN

Finansminister *Antti Kalliomäki*

Lag**om ändring av bilskattelagen**

I enlighet med Riksdagens beslut
ändras i bilskattelagen av den 29 december 1994 (1482/1994) 10 och 11 a § samt 9 mom. i ikraftträdelsebestämmelsen,
dessa lagrum sådana de lyder, 10 och 11 a § i lag 266/2003 samt 9 mom. i ikraftträdelsebestämmelsen i lag 1159/2003, samt
fogas till lagen en ny 34 b § som följer:

Gällande lydelse

10 §

Ett fordon anses vara begagnat om det har varit registrerat och i användning.

Ett fordon som inte enligt 1 mom. skall anses vara begagnat anses vara nytt vid tillämpningen av denna lag.

Föreslagen lydelse

10 §

Ett fordon beskattas enligt bestämmelserna om ett begagnat fordon, om det innan det infördes till landet har varit registrerat eller i användning i trafik i annan stat än Finland minst sex månader.

För ett fordon, som enligt 1 mom. inte är att betrakta som begagnat, uppbärs skatt som för ett likadant eller motsvarande nytt fordon. Den skatt som uppbärs för ett fordon, som har varit registrerat eller i användning i trafik minst tre månader, minskas likväl på grund av fordonets ålder med ett belopp, som motsvarar den genomsnittliga värdeminskningen för högst ett år gamla likadana eller motsvarande fordon på grundval av tillförlitliga iakttagelser på fordonsmarknaden. Av särskilda skäl kan man beakta värdeförändringen för högst 18 månader gamla fordon. Om man inte har tillgång till marknadsiakttagelser beträffande värdeminskningen för olika fordonstyper eller om uppgifterna på grund av det låga antalet iakttagelser eller av annan orsak inte kan anses vara tillräckligt representativa, sänks skatten på grund av åldern hos det fordon som skall beskattas med 0,8 procent per månad av det restvärde som beräknats till slutet av den föregående månaden. Tullstyrelsen fastställer utgående från tillgängliga statistiskt representativa marknadsuppgifter särskilt för varje fordonstyp de reduceringsprocentsatser, som skall tillämpas på fordon som efter att beskattningsgrunden har fastställts har anmälts för beskattning.

Gällande lydelse

11 a §

När 8 § 1 mom. tillämpas är beskattningsvärdet för en motsvarande ny paketbil och andra motsvarande nya fordon i fråga om en i 23 § 1 mom. avsedd paketbil med nedsatt skattesats, servicebilar med en egenmassa av minst 1 875 kilogram och fordon i kategori M₁ med en egenmassa av 4 500–5 999 kilogram 46 procent och i fråga om andra fordon 33 procent av ett motsvarande nytt fordons allmänna värde i detaljhandeln.

Föreslagen lydelse

11 a §

När 8 § 1 mom. och 10 § tillämpas är beskattningsvärdet för en *liknande eller* motsvarande ny paketbil och andra motsvarande nya fordon i fråga om en i 23 § 1 mom. avsedd paketbil med nedsatt skattesats, servicebilar med en egenmassa av minst 1 875 kilogram och fordon i kategori M₁ med en egenmassa av 4 500–5 999 kilogram 46 procent och i fråga om andra fordon 33 procent av ett motsvarande nytt fordons allmänna värde i detaljhandeln.

34 b §

En fysisk person, som är stadigvarande bosatt i Finland och vars arbetsplats är belägen i en annan stat än Finland, kan utan att betala skatt temporärt använda ett i landet där arbetsplatsen finns permanent registrerat fordon som arbetsgivaren äger eller innehar för trafik i Finland, uteslutande för skötseln av sina arbetsuppgifter. Användningen kan betraktas som temporär om fordonet efter varje arbetsuppgift återförs till registreringsstaten. Som temporär användning betraktas dock högst tre dygns oavbruten användning av fordonet per gång i Finland.

Innan ett fordon första gången tas i användning i trafik i Finland på det sätt som avses i 1 mom. måste anmälan om det göras till tullmyndigheten. Anmälan bör förutom annat innehålla uppgifter om den person som använder fordonet, arbetsgivaren och den plats utanför Finland där arbetet pågår. Tullstyrelsen kan utfärda närmare bestämmelser om innehållet i anmälan. En anmälan om fordonets användning försedd med tullmyndighetens mottagningsbevis måste finnas med i fordonet när det är i trafik.

Ett fordon som en person importerat för eget bruk och för vilket han eller hon avgett bilskattedeklaration fram till utgången av 2004 med tillstånd av tullmyndigheten temporärt användas högst tre månader efter importen utan att skatt betalas. Tillstånd kan beviljas också på villkor att bilskattedeklaration avges inom fem dagar från det att tillstånd beviljats. Tillståndet upphör att gälla

Ett fordon som en person *anskaffat* för eget bruk och för vilket han eller hon *har* avgett bilskattedeklaration kan *fram till utgången av 2005* med tillstånd av tullmyndigheten temporärt användas högst tre månader *från det att tillstånd beviljats* utan att skatt betalas. Tillstånd kan beviljas också på villkor att bilskattedeklaration avges inom fem dagar från det att tillstånd beviljats.

Gällande lydelse

10 dagar från skattebeslutet eller om äganderätten till fordonet överlåts eller om fordonets registreringsbesiktning inte inleds inom 10 dagar från importen. Om deklarationen eller beskattningen återtas enligt 43 §, tas hos den skattskyldige utöver en avgift för förhandsavgörande dessutom ut en avgift som är högst en tiondedel av den skatt som borde ha betalats för fordonet. I fråga om fordonets användning i trafik tillämpas vad som föreskrivs i fordonslagen (1090/2002) och med stöd av den.

Föreslagen lydelse

Tillståndet upphör att gälla 10 dagar från skattebeslutet eller om äganderätten till fordonet överlåts eller om fordonets registreringsbesiktning inte inleds inom 10 dagar från det att tillstånd beviljats. Om deklarationen eller beskattningen återtas enligt 43 §, tas hos den skattskyldige utöver en avgift för förhandsavgörande dessutom en avgift, som är högst en tiondedel av den skatt som borde ha betalats för fordonet. I fråga om fordonets användning i trafik tillämpas vad som föreskrivs i fordonslagen (1090/2002) och med stöd av den. *Om tullverket 2004 har givit ett tillstånd enligt vilket rätten att använda ett fordon har begränsats till mindre än tre månader och användningsåret gällt endast år 2004, kan fordonet med stöd av ett sådant tillstånd användas i trafik utan en särskild förlängning av tillståndets giltighetstid även under år 2005, dock sammanlagt under högst tre månader.*

Denna lag träder i kraft den 1 januari 2005
