

**Regeringens proposition till Riksdagen med förslag till lagar om ändring av bilskattelagen, mervärdesskattelagen och 60 § i fordonslagen**

**PROPOSITIONENS HUVUDSAKLIGA INNEHÅLL**

I denna proposition föreslås att bilskattelagen och mervärdesskattelagen ändras. Dessutom görs i samband med detta en mindre ändring i fordonslagen.

Bilskattelagen ändras så, att bilskatten på paketbilar baseras på det allmänna konsumentpriset på samma sätt som bilskatten för personbilar och motorcyklar. Samtidigt differentieras skatten på paketbilar i enlighet med de specifika koldioxidutsläppen på samma sätt som för personbilar. I princip kommer det i bilskattehänseende att sakna betydelse om fordonet klassificeras som personbil eller paketbil. Minimikraven på lastutrymmets storlek som grund för nedsatt skatt på paketbilar slopas. Transportförmågan hos större paketbilar avsedda för godstransport beaktas dock som en faktor som minskar den på koldioxidutsläpp baserade skattens belopp. På paketbilar som det inte finns utsläppsuppgifter om uppbärs skatten på basis av de enligt bilens totalmassa och drivkraft beräknade och fastställda utsläppsuppgifterna. De föreslagna ändringarna tillämpas både på nya paketbilar och på begagnade paketbilar när de beskattas första gången. De specialbestämmelser som hittills tillämpats på beskattningen av paketbilar som ska beskattas som begagnade slopas.

Beskattningen av motorcyklar föreslås bli ändrad så, att de separat för varje modell av motorcyklar som är tillverkade före 2003 fastställda skattesatserna, som tillämpats när de ska beskattas som begagnade första gången, slopas. Alla begagnade motorcyklar kommer därför att beskattas enligt motorns

slagvolym enligt samma skattesatser som för nya motorcyklar.

Till bilskattelagen fogas en bestämmelse om s.k. exportrestitution, som under vissa förutsättningar möjliggör återbäring av den i fordonets värde återstående bilskatten, när ett begagnat fordon förs ut ur landet för permanent bruk i annat land.

Dessutom föreslås i propositionen att bilskattelagen ändras så, att på bilskatten inte längre uppbärs en skatt av samma storlek som mervärdesskatten. Analogt med detta upphävs mervärdesskattelagens bestämmelser om rätt att dra av denna skatt. Dessutom ändras bestämmelserna i bilskattelagen om beskattningsgrundande händelse och skattskyldighet så, att bilskatten inte längre principiellt behöver inräknas i beskattningsunderlaget för den mervärdesskatt som ska tas ut på avyttring av fordon. Bilbeskattningen av fordon lindras dock inte till följd av ändringarna, eftersom bilskatten höjs med ett belopp som motsvarar den mervärdesskatt som hittills betalats på bilskatten. Ändringen berör alla fordon som är föremål för bilbeskattning.

Dessutom innehåller propositionen några andra ändringar i bilskattelagen.

Propositionen hänför sig till budgetpropositionen för 2009 och avses bli behandlad i samband med den.

Lagarna avses träda i kraft så snart som möjligt. Till den del förslaget gäller exportrestitution i bilskattelagen träder lagen dock i kraft vid ingången av 2010. Restitutionen gäller endast de fordon som beskattas första gången enligt de skattegrunder som föreslås i propositionen.

## INNEHÅLL

PROPOSITIONENS HUVUDSAKLIGA INNEHÅLL .....	1
INNEHÅLL .....	2
ALLMÄN MOTIVERING .....	4
1 NULÄGE .....	4
1.1 Lagstiftning .....	4
Nationell lagstiftning .....	4
Allmänt .....	4
<i>Det allmänna värdet i detaljhandeln som beskattningsvärde</i> .....	4
<i>Personbilar</i> .....	5
<i>Motorcyklar</i> .....	5
<i>Paketbilar</i> .....	5
<i>Vissa andra fordon</i> .....	7
<i>Skattskyldighet</i> .....	7
<i>Beskattningsgrundande händelse och beskattningsförfarande</i> .....	7
<i>Skatt av samma storlek som mervärdesskatt på bilskatt</i> .....	8
<i>Gemenskapsrätten</i> .....	9
Allmänt .....	9
<i>Överträdelseförfaranden gällande icke-moms och moms som ska tas ut på bilskatt</i> .....	10
<i>Överträdelseförfarande gällande bilbeskattningen av utländska leasingbilar</i> .....	11
1.2 Praxis .....	11
Allmänt om paketbilar och bilskatten på dem .....	11
<i>Koldioxidutsläpp från paketbilar och mätning av koldioxidutsläpp</i> .....	12
1.3 Några internationella jämförelser .....	13
<i>Förhållandet mellan bilskatt och mervärdesskatt</i> .....	13
<i>Bilbeskattningen av utländska leasingbilar och exportrestitution av bilskatten</i> .....	13
1.4 Bedömning av nuläget .....	14
<i>Beskattningen av paketbilar</i> .....	14
<i>Förhållandet mellan bilskatt och mervärdesskatt</i> .....	15
<i>Beskattningen av utländska leasingbilar</i> .....	16
2 PROPOSITIONENS SYFTEN OCH DE VIKTIGASTE FÖRSLAGEN .....	16
2.1 Propositionens syften .....	16
2.2 De viktigaste förslagen .....	16
<i>Ändring av skattegrundernas struktur för paketbilar</i> .....	16
<i>Beskattningen av begagnade motorcyklar</i> .....	18
<i>Förhållandet mellan bilskatt och mervärdesskatt</i> .....	18
<i>Temporär skattefri användning av demofordon</i> .....	19
<i>Exportrestitution av bilskatt</i> .....	19
<i>Andra ändringar</i> .....	21
3 PROPOSITIONENS KONSEKVENSER .....	21
3.1 Ekonomiska konsekvenser .....	21
3.2 Konsekvenser för myndigheterna .....	24
3.3 Miljökonsekvenser .....	25
3.4 Samhälleliga konsekvenser .....	26
4 BEREDNINGEN AV PROPOSITIONEN .....	27
5 SAMBAND MED ANDRA PROPOSITIONER .....	27

DETALJMOTIVERING .....	27
1 LAGFÖRSLAGEN .....	27
1.1 Bilskattelagen.....	27
1.2 Mervärdesskattelagen.....	39
1.3 Fordonslagen.....	39
2 IKRAFTTRÄDANDE .....	40
LAGFÖRSLAGET .....	42
Lag om ändring av bilskattelagen.....	42
BILAGA Skattetabell 1 och Skattetabell 2 .....	49
Lag om ändring av mervärdesskattelagen .....	55
Lag om ändring av 60 § i fordonslagen.....	56
BILAGA .....	57
PARALLELLTEXTER .....	57
Lag om ändring av bilskattelagen.....	57
BILAGA Skattetabell .....	79
BILAGA Skattetabell 1 och Skattetabell 2 .....	84
Lag om ändring av mervärdesskattelagen .....	89
Lag om ändring av 60 § i fordonslagen.....	91

## ALLMÄN MOTIVERING

## 1 Nuläge

## 1.1 Lagstiftning

Nationell lagstiftning

*Allmänt*

Bestämmelser om bilskatten finns i bilskattelagen (1482/1994) som trädde i kraft vid ingången av 1995 då Finland anslöt sig till Europeiska unionen. Bilskatten är en skatt av engångsnatur baserad på fordonets värde och den tas ut på nya fordon och fordon som har importerats som begagnade och omfattar personbilar (kategori M<sub>1</sub>), paketbilar (kategori N<sub>1</sub>) och andra sådana bilar vilkas egen massa är mindre än 1 875 kilogram, motorcyklar (kategori L<sub>3</sub> och L<sub>4</sub>) samt andra fordon i kategori L. Skatten tas ut när fordonet registreras eller tas i bruk i Finland första gången. När det gäller klassificeringen av fordon tillämpas fordonslagen (1090/2002) eller bestämmelser som utfärdats på grundval av den. För fordon i olika kategorier gäller olika skattegrunder.

*Det allmänna värdet i detaljhandeln som beskattningsvärde*

Personbilar och i bilbeskattningen därmed jämförbara bilar i kategorin bussar, vilka har en egen massa under 1 875 kilogram, samt motorcyklar och andra fordon i kategori L beskattas på grundval av fordonets allmänna värde i detaljhandeln. 2003 övergick man genom lagen om ändring av bilskattelagen 266/2003 till en bilbeskattning baserad på det allmänna värdet i detaljhandeln. Beskattningen hade tidigare baserat sig på fordonets importvärde. 11 b—11 g § i bilskattelagen innehåller närmare bestämmelser om det allmänna värdet i detaljhandeln. Med ett fordonets 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 det inte finns något värde baserat på all-

männa försäljningspriser att tillgå, bestäms det allmänna värdet i detaljhandeln utifrån det pris som likadana fordon allmänt saluförs för, minskat med ett belopp motsvarande sedvanliga prisnedsättningar. Beskattningsvärdet är lika med det allmänna konsumentpriset bestämt på grundval av prisuppgifter som innehåller alla skatter på bilmarknaden i Finland vid beskattningstillfället. Det faktiska priset på det fordon som beskattas, t.ex. fordonets pris i detaljhandeln eller inköpspris i utlandet, utgör ingen grund för beskattningsvärdet.

Allt det som köparen direkt eller indirekt betalar som vederlag för fordonet till säljaren eller till tredje part anses ingå i fordonets allmänna värde i detaljhandeln. Sedvanliga finansieringskostnader och sedvanliga kostnader upp till högst 600 euro för leverans av fordonet till kunden räknas dock inte in i fordonets värde.

I det allmänna värdet i detaljhandeln inkluderas all den utrustning som finns i fordonet när fordonet säljs till köparen. Den regeln kompletteras av 15 § i bilskattelagen, där det sägs att när beskattningsvärdet på ett fordon fastställs anses till fordonet höra åtminstone den funktionsdugliga utrustning som, enligt vad som särskilt föreskrivits, krävs för att fordonet ska kunna godkännas för trafik samt sådan annan utrustning som, enligt typgodkännandet eller enligt utredning publicerad i det land där fordonet är tillverkat, hör till fordonets standardutrustning.

När beskattningsvärdena på nya fordon bestäms på grundval av det allmänna värdet i detaljhandeln tar man hjälp av s.k. handelspositioner. Importören eller tillverkaren av en ny fordonsmodell som kommer ut på marknaden ska när de saluför modellen affärsmässigt, innan de avger en skattedeklaration, till tullmyndigheterna uppge det pris till vilket fordonsmodellen allmänt bjuds ut till försäljning i Finland. Tullen fastställer beskattningsvärdena på nya fordon enligt respektive handelsposition utifrån anmälningarna. Positionerna skapas på marknadens villkor och på kommersiell grund. Tullen fastställer beskattningsvärdena för nya fordon som importerats även i annat än kommersiellt syfte.

Begagnade fordons allmänna värde i detaljhandeln bestäms på grundval av de prisuppgifter som finns att tillgå på marknaden. Värdet bestäms enligt den allmänna prisnivån och inte på basis av t.ex. en enskild försäljning. Detta motiveras av att alla skattskyldiga ska garanteras en jämlik behandling.

#### *Personbilar*

Som beskattningsvärde för personbilar används det ovan beskrivna allmänna värdet i detaljhandeln. Skattesatserna för personbilar ändrades vid ingången av 2008 genom lagen om ändring av bilskattelagen 1292/2007 så, att skatten bestäms utifrån bilens koldioxidutsläpp, vilket innebär att den baserar sig på bilens specifika bränsleförbrukning. Skattesatserna bestäms utifrån bilens koldioxidutsläpp (gram per kilometer) motsvarande den specifika bränsleförbrukningen vid blandad stads- och landsvägskörning som tillverkaren har uppgett för fordonet i samband med EG-typgodkännandet. Skattesatsen korrelerar med utsläppsmängderna så, att ett gram koldioxid motsvarar en tiondelsprocent. Skattesatsen kan beräknas enligt en formel, där mängden koldioxidutsläpp delas med talet 10 och till kvoten adderas talet 4. Skattens andel är dock alltid minst 10 och högst 40 procent av bilens allmänna värde i detaljhandeln. Skattesatsernas storlek anges utgående från gram specifik utsläppsmängd enligt en skatteta-bell som fogats till lagen. Om man inte har tillgång till några av tillverkaren lämnade uppgifter om utsläpp för bilen som beskattas, tillämpas enligt lagen andrahandsgrunder för att fastställa den beräknade utsläppsnivån. Utsläppsnivån och den skattesats som ska tillämpas på bilen bestäms härvid på basis av bilens totalmassa och drivkraft enligt skatteta-bellen. Den beräknade utsläppsnivån används vid beskattningen av äldre begagnade fordon och sådana nya fordon, som inte omfattas av gemenskapens bestämmelser om typgodkännande och mätning av utsläppsmängder.

Den beskattningsmodell som grundar sig på personbilarnas allmänna värde i detaljhandeln och deras utsläppsnivåer tillämpas på både nya personbilar och personbilar som ska beskattas som begagnade. De tidigare

använda s.k. historiska, separat för varje bilmodell bestämda, skattesatserna tillämpas således inte längre på den beskattning av begagnade importbilar som har inletts efter ingången av 2008.

#### *Motorcyklar*

Beroende på motorns slagvolym är skatten på motorcyklar 8—20 procent av det allmänna värdet i detaljhandeln. Skattesatserna för motorcyklar tillverkade före 2003 som beskattas som begagnade bestäms dock på ett annat sätt än i fråga om nyare motorcyklar, vilka omfattas av skattesatserna enligt den ändring av bilskatten som genomfördes 2003. Skattesatserna för olika modeller av äldre motorcyklar bestäms på grundval av skattens andel av likadana fordons allmänna värde i detaljhandeln, när fordonen var nya. Skattesatsen bestäms således på basis av den engång i tiden för ett nytt fordon erlagda bilskatten och det dåvarande konsumentpriset. Med tanke på beskattningen av motorcyklar som beskattas som begagnade har tullen fastställt individuella skattesatser separat för varje modell. Skattesatserna publiceras på tullens Internet-sidor. När individuella skattesatser inte har fastställts för fordonet tillämpas enligt lagen en allmän genomsnittlig skattesats, som för motorcyklar ligger mellan 9—23 procent, beroende på slagvolymen.

#### *Paketbilar*

Utom på personbilar och motorcyklar tas bils-katt ut på paketbilar i kategori N<sub>1</sub>. Enligt fordonslagen och den med stöd av denna av kommunikationsministeriet utfärdade förordningen om bilars och släpvagnars konstruktion och utrustning (1248/2002), nedan *konstruktionsförordningen*, avses med paketbil en för godstransport tillverkad bil med en totalmassa av högst 3 500 kilogram. Om en för godstransport tillverkad bils totalmassa är större än 3 500 kilogram är det fråga om en lastbil, som inte omfattas av bilbeskattning.

Beskattningsvärdet på en ny paketbil baserar sig inte på det allmänna värdet i detaljhandeln, utan är lika med fordonets anskaffningsvärde för den skattepliktige importören. I anskaffningsvärdet inräknas alla kostnader

som fordonet före beskattningen direkt eller indirekt har orsakat den skattskyldige, då fordonet levererats till Finland eller till den skattskyldiges första lager i Finland, samt den tull som eventuellt ska betalas för fordonet.

Enligt 13 § i bilskattelagen inräknas dock inte i beskattningsvärdet värdet av ändrings- och konstruktionsarbeten som utförts före den första registreringen av fordonet och som beror på att en paket- eller lastbil ändras till personbil eller utrustas till servicebil eller på att ett paketbilsunderrede utrustas med lastkorg eller lastflak, om det kan påvisas att fordonets tillverkare har överlåtit fordonet utan detta ändringsarbete eller utan denna utrustning. Bestämmelsen har gjort det möjligt att skattefritt utföra tilläggskonstruktioner på paketbilar enligt köparens behov, t.ex. inreda en bil som beskattats som paketbil till en minibuss i personbils kategorin avsedd för persontransport, utan att tilläggskonstruktionens värde höjer beskattningsvärdet på fordonet. Konstruktionsarbetena bör utföras innan fordonet antecknas i fordonstrafikregistret, eftersom konstruktionen kan inverka på fordonets tekniska egenskaper.

Den skattemässiga behandlingen av paketbilar indelas i paketbilar med full skatt och paketbilar med nedsatt skatt. Den nedsatta skatten är 35 procent av anskaffningsvärdet. Nedsatt skatt tillämpas uteslutande på paketbilar avsedda för godstransport som uppfyller kraven i 23 och 24 § i bilskattelagen på antalet sitsar, bilens bärförmåga och lastutrymmets minsta volym. Paketbil som är berättigad till nedsatt skatt får inte utöver förarsätet och de högst två andra fasta sitsarna bredvid detta utrustas med extra sitsar eller anordningar för fastgörande av sådana, även om lagens 24 § innehåller specialbestämmelser om tillåtna tillfälliga sitsar. Om paketbilen har ett enhetligt lastutrymme, måste dess volym vara minst tre kubikmeter uppmätt på det sätt lagen föreskriver. Lagen innehåller särskilda bestämmelser om det öppna respektive täckta lastutrymmets minsta storlek och hur lastutrymmet mäts. Av praktiska orsaker har bestämmelserna om hur man mäter volymen av en paketbils lastutrymme kompletterats med principen att mäta utrymmet tomt, som det finns bestämmelser om i 23 §

4 mom. i bilskattelagen. När volymen av en paketbils lastutrymme bestäms beaktas inte sådana konstruktioner och sådan utrustning för fästande eller förvaring av last eller för användning av arbetsredskap som har installerats efter fordonets tillverkning. Ett täckt lastutrymme mäts innan skydd för lastutrymmet, värmeisolering eller annan motsvarande isolering har installerats.

En paketbil, som inte är berättigad till nedsatt skatt, beskattas som en paketbil med full skatt. Beskattningsvärdet är anskaffningsvärdet minskat med ett avdrag om 770 euro. Skattens andel är 72 procent av beskattningsvärdet.

Bilskattelagen innehåller flera bestämmelser om beskattningen av begagnade paketbilar. Skatten på en paketbil som beskattas som begagnad är lika stor som skatten på motsvarande nya paketbil minskad enligt det fordons ålder som ska beskattas med en procent per månad av det restvärde som beräknats till slutet av den föregående månaden. När det gäller beräkningen av anskaffningsvärdet på ett motsvarande nytt fordon och skattens andel innehåller lagen särskilda bestämmelser.

För att garantera en icke-diskriminerande beskattning tas dock på en begagnad paketbils beskattningsvärde ut högst den andel skatt, som ingick i fordonens allmänna värde i detaljhandeln, när de fordon som jämförs var nya. I skatt kan då tas ut högst ett belopp som motsvarar skattesatsen i Tullstyrelsens tabell över skattesatserna för olika fordonsmodeller eller den i lagen föreskrivna genomsnittliga skattesatsen av det allmänna värdet i detaljhandeln på den begagnade paketbil som ska beskattas. Skattens andel för en paketbil med full skattesats är i genomsnitt 25 procent av det allmänna värdet i detaljhandeln och för en paketbil med nedsatt skattesats i genomsnitt 16 procent. Även om beskattningen av paketbilar baserar sig på anskaffningsvärdet, innebär det ovan sagda i praktiken, att man vid beskattningen av begagnade paketbilar gör två separata beräkningar, varav den ena baserar sig på det beräknade anskaffningsvärdet på en motsvarande ny paketbil, vilket förutsätter kännedom om fordonets allmänna värde i detaljhandeln, och den andra baserar sig på det allmänna värdet i detaljhandeln på en likadan

begagnad paketbil. Den beräkning som leder till det lägre skattebeloppet läggs till grund för skattebeslutet.

#### *Vissa andra fordon*

Bilskatt tas ut på fordon som hör till kategorin bussar ( $M_2$ ) och vars egen massa är mindre än 1 875 kilogram. Utöver förarsätet får i sådana fordon finnas sitsar för fler än åtta personer. Enligt bilskattelagen jämställs ett sådant fordon med personbil och beskattas enligt ett beskattningsvärde baserat på det allmänna värdet i detaljhandeln. Eftersom ett sådant fordon dock inte omfattas av de harmoniserade metoderna för mätning av koldioxidutsläpp, beskattas det uteslutande på basis av sitt värde. Skatten är 26 procent av fordonets beskattningsvärde. I fråga om fordon vilka ska beskattas som begagnade finns det särskilda bestämmelser i lagen. I praktiken är det ovanligt med så lätta bussar.

En personbil, vars egen massa är minst 4 500 kilogram, beskattas av ändamålsenlighetsskäl som en paketbil med nedsatt skatt. Det är vanligtvis fråga om en tyngre och relativt stor bil, som konstruerats om på underredet till en lastbil eller tung paketbil, och som utöver en förlängd förarhytt för persontransport har ett flak eller annan utrustning för transport av varor. En personbil vars totalmassa är minst 6 000 kilogram är befriad från bilskatt.

Även en servicebil, vars egen massa är minst 1 875 kilogram, beskattas som en paketbil med nedsatt skatt. Enligt konstruktionsförordningen avses med servicebil en bil som används för service av fordon och maskiner samt för transport av reparationsmanskaper och utrustning. En servicebil är vanligtvis en paketbil som varken i fråga om mått eller bärförmåga uppfyller kraven på en paketbil med nedsatt skatt. Vissa servicebilar som ägs av offentliga samfund kan höra till kategorin personbilar.

#### *Skattskyldighet*

I första hand är det importören eller den inhemska tillverkaren av ett fordon som är skyldig att betala bilskatt. Med importör avses den som importerar ett fordon till finskt

territorium eller för vars räkning fordonet importerats. Genom ett i lagen föreskrivet förfarande kan den som i första hand är skattskyldig överföra sin skyldighet att betala skatt till ett annat handelsled eller ända till konsumenten. Denna möjlighet har dock inte utnyttjats i någon högre grad. I fråga om bilbeskattningen förhåller det sig även i praktiken så, att importörerna är skattskyldiga och de betalar bilskatt i eget namn och för egen räkning.

För att ett fordon i alla förekommande undantagsfall ska kunna beskattas finns det bestämmelser i lagen om skattskyldighet i andra hand, som t.ex. kan hänföras till den som registrerat fordonet, äger det eller tagit det i bruk. De är emellertid inte skattskyldiga om den som i första hand är skattskyldig kan påvisas. Även om skatten inte kan drivas in t.ex. av importören är den som tagit fordonet i bruk inte skyldig att betala skatten. Fordonets användning kan dock förbjudas om skatten inte är betald.

#### *Beskattningsgrundande händelse och beskattningsförfarande*

I fråga om bilbeskattningen är fordonets registrering eller ibruktagande i princip den händelse som skapar underlag för beskattningen. Underlaget för den skatt som ska betalas för ett fordon bestäms på basis av tidpunkten för den beskattningsgrundande händelsen. Eftersom en skattskyldig, som inte är registrerad som skattskyldig, likväl måste avge bilskattedeklaration och betala bilskatt innan fordonet införs i fordonstrafikregistret eller tas i bruk, har tidpunkten för avgivande av bilskattedeklaration för dessa skattskyldigas vidkommande i praktiken kommit att bli den viktigaste tidpunkten för bestämmande av skatteunderlaget. En oregistrerad skattskyldig måste betala sin bilskatt inom utsatt tid. Fordonet kan inte registreras förrän skatten är betald.

I fråga om en skattskyldig, som är registrerad som skattskyldig, iakttas ett annat förfarande. Importör eller tillverkare av fordon som bedriver regelbunden affärsverksamhet samt är tillförlitlig och kan göra anmälningar till tullen i maskinläsbar form kan av Tullstyrelsen godkännas som registrerad skattskyldig.

dig. En registrerad skattskyldig ska ställa den säkerhet tullen kräver så, att man i tillräcklig grad kan garantera skatteinflödet samt möjliggöra registrering och ibruktagande av fordon redan innan beskattningen har inletts och skatten betalats. För fordon som en registrerad skattskyldig har anmält till beskattning fastställs bilskatt för en period vars längd Tullstyrelsen bestämmer. För närvarande är periodens längd tio dagar. För varje period ska de fordon anmälas som under perioden registreras för användning i trafik, annars tas i bruk eller vars äganderätt den registrerade skattskyldige överför under perioden utan att skattskyldigheten överförs. Sistnämnda situation kan närmast uppstå då importören överför äganderätten till fordonet på en återförsäljare. I praktiken har överförandet av äganderätten kommit att bli en allmän beskattningsgrundande händelse när det gäller beskattningen av nya fordon. En registrerad skattskyldig ska för respektive period avge bilskattedeclaration i maskinläsbar form senast den tionde dagen efter periodens slut. Den skattskyldige erhåller för varje fordon av tullen ett beskattningsbeslut i elektronisk form, som samtidigt är en faktura. Dessutom får den skattskyldige efter periodens slut en specifikation för hela beskattningsperioden. Fakturan förfaller 25 dagar efter det att den period under vilken beskattningsbeslutet fattades har löpt ut.

#### *Skatt av samma storlek som mervärdesskatt på bilskatt*

I samband med bilbeskattningen uppbärs även skatt som är av samma storlek som mervärdesskatt på bilskatten. Bestämmelser om denna skatt finns i 5 § i bilskattelagen. Till skillnad från den egentliga mervärdesskatten, nedan *moms*, har man börjat kalla denna skatt för icke-mervärdesskatt, nedan *icke-moms*. Skatten uppbärs varje gång bilskatten betalas oavsett om den som betalar bilskatten är momspliktig eller ej. Om den som betalar bilskatten är momspliktig, får den påförda icke-momsen dock normalt dras av i mervärdesbeskattningen i anslutning till skattepliktig rörelse med stöd av 102 § 4 punkten i mervärdesskattelagen (1501/1993). I annat fall uppbärs en lika stor skatt på bil-

skatten två gånger, eftersom bilskatten utgör grund för den moms som betalas i samband med överlåtelse av fordon inom landet, t.ex. när importören säljer fordonet till en återförsäljare och återförsäljaren i sin tur säljer bilen till en konsument och priset inkluderar bilskatt. En momspliktig näringsidkares rätt att dra av icke-momsen begränsas på samma sätt som rätten att göra själva momsavdraget. Det innebär t.ex. att en näringsidkare som anskaffat ett fordon för privat bruk inte får dra av den betalda icke-momsen, som således blir kvar i priset på fordonet.

Följden av det ovan beskrivna arrangemanget är att konsumentpriset på alla fordon som omfattas av bilskatt inkluderar en på bilskatten betald skatt som är lika stor som momsens, varför skattebördan är lika stor för alla kunder som anskaffar ett fordon. På det sättet garanterar man, att samtliga kanaler för inköp av fordon beskattningsmässigt är likvärdiga.

Momspliktiga kan från den moms de ska betala dra av den moms som ingår i inköpspriset på paketbilar som anskaffats för skattepliktig rörelse och därmed även den skatt av samma storlek som momsens som säljaren erlagt på bilskatten. Uppskattningsvis 90—95 procent av paketbilarna anskaffas för användning i affärsrörelse.

Av administrativa och övervakningsmässiga skäl har avdragsrätten däremot begränsats för personbilar och motorcyklar. Begränsningen är till för att underlätta gränsdragningen mellan privat och rörelsemässigt bruk, eftersom dessa fordon vid sidan av rörelsen ofta används även för privata körslor. Bestämmelser om begränsningar av avdragsrätten finns i 114 § 1 mom. 5 punkten i mervärdesskattelagen. Enligt 2 mom. i nämnda paragraf gäller begränsningen av avdragsrätten dock inte personbil som har anskaffats för försäljning, uthyrning eller användning för yrkesmässig persontransport eller förarutbildning, och inte heller personbil som har anskaffats för att enbart användas för ändamål som berättigar till avdrag. I fråga om taxibilar som anskaffats för yrkesmässig persontransport har avdragsrätten såvitt angår den skatt av samma storlek som momsens vilken erlagts på bilskatten i praktiken ingen stor betydelse till följd av den taxirabatt som



tillämpas i bilbeskattningen. När det gäller den bilskatt som efter rabatten återstår att betala för taxiföretagaren görs ett avdrag för den på bilskatten betalda moms som ett led i det normala momsavdragssystemet. Enligt rättspraxis får en bilfirma dra av den moms som ingår i anskaffningspriset på en personbil som är både i avdragsgill användning som demonstrationsbil, nedan *demobil eller demofordon*, och användning med begränsad avdragsrätt som tjänstebil för personalen, endast till den del bilen används som demobil. När en sådan bil säljs måste firman betala moms på avyttringspriset i proportion till de avdrag som gjorts från anskaffningspriset.

De begränsningar av avdragsrätten för personbilar som tillämpas i mervärdesbeskattningen gäller enligt 114 § 3 mom. i mervärdeskattelagen även bil avsedd för två ändamål. Som sådan avses enligt 4 mom. i paragrafen paketbil som, utöver förarsätet och de sitsar som finns bredvid detta, är utrustad med andra sitsar eller anordningar för fastgörande av sådana sitsar, med undantag för sådana sitsar som är avsedda för tillfälligt bruk och som avses i 24 § i bilskattelagen. En bil avsedd för två ändamål motsvarar i fråga om sina persontransportegenskaper och sitt faktiska användningsändamål en personbil, även om den räknas till kategorin paketbil. Utan den nämnda begränsningen kunde företagen på grund av de skattemässiga fördelarna i mervärdesbeskattningen anskaffa bilar avsedda för två ändamål och för behov, som annars tillgodoses genom anskaffning av personbilar som omfattas av avdragsrätten, t.ex. tjänstebilar. En bil avsedd för två ändamål jämföras enligt fordonsskattelagen (1281/2003) även i den årliga fordonsbeskattningen med personbil.

#### Gemenskapsrätten

##### *Allmänt*

Bilskatten är en nationell indirekt skatt som inte har harmoniserats inom Europeiska unionen, även om kommissionen i vissa avseenden har föreslagit det. Medlemsstaterna kan därför självständigt bestämma på vilka grunder och till vilken storlek en med bilskatt jämförlig skatt ska tas ut på fordon.

Däremot är mervärdesbeskattningen rätt långt harmoniserad. Rådets direktiv 2006/112/EG om ett gemensamt system för mervärdeskatt, nedan *mervärdeskattedirektivet*, innehåller synnerligen detaljerade bestämmelser om skattebasen och skatteuppbörden. Genom detta direktiv förnyades lagtekniskt och ersattes från ingången av 2007 rådets sjätte direktiv 77/388/EEG om harmonisering av medlemsstaternas lagstiftning rörande omsättningsskatter — Gemensamt system för mervärdeskatt: enhetlig beräkningsgrund.

Såväl i bilbeskattningen som i mervärdesbeskattningen måste bestämmelserna i EGFördraget om beskattning iakttas. Den viktigaste bestämmelsen är förbudet mot skattediskriminering av importvaror, som ingår i artikel 90, nedan *artikel EG 90*. Europeiska gemenskapernas domstol har kommit med flera avgöranden angående tillämpningen av artikeln, främst på bilbeskattningen av begagnade importfordon. På basis av dessa avgöranden, liksom enligt en dom av högsta förvaltningsdomstolen i ett ärende som gällde bilbeskattningen i Finland, har diskrimineringsförbudet ansetts innebära, att begagnade fordon som importeras inte får påföras skatt till ett större belopp än den överskjutande skatt som redan ingår i värdet på ett likadant begagnat fordon som redan finns på marknaden i importlandet. Den principen ingår i de bestämmelser i bilskattelagen som rör beskattningen av begagnade importfordon. Europeiska gemenskapernas domstol avgav 2006 sin dom i ett mål som gällde bilbeskattningen i Ungern (ärendena C-290/05 *Nadasdi* och C-333/05 *Nemeth*), där man intog en annan ståndpunkt om tillämpningen av förbudet mot skattediskriminering på fordon som importerats som begagnade, när en medlemsstat inför en ny skatt eller ändrar skattesatsen eller underlaget för fastställandet av en gällande skatt. Enligt avgörandet saknar de skatterna betydelse som har införts före skatteförändringen. Det innebär att begagnade importfordon kan beskattas enligt den skattesats och de skattegrunder som gällde vid tidpunkten för importen. Den vid ingången av 2008 reviderade beskattningen som baserar sig på personbilarnas koldioxidutsläpp förverkligades i enlighet med den principen.

Samtidigt frångick man i beskattningen av begagnade importbilar de tidigare tillämpade historiska, separat för varje bilmodell bestämda, skattesatserna. I fråga om andra fordonskategorier som ska beskattas som begagnade tillämpas däremot fortsättningsvis den tidigare på gammal praxis grundade principen.

*Överträdelseförfaranden gällande icke-moms och moms som ska tas ut på bilskatt*

Frågan om hur den skatt som är lika med momsen och som tas ut på bilskatten överensstämmer med EG-rätten prövades av Europeiska gemenskapernas domstol i ärendet C-101/00 *Siilin*. Bl.a. ansåg domstolen att skattens överensstämmelse med artikel EG 90 bör bedömas på samma sätt som själva bilskatten. Därför utgör artikel EG 90 ett hinder för icke-momsliknande skatter, till den del en skatt som tagits ut till det beloppet på ett fordon som importerats som begagnat från en annan medlemsstat överstiger den överskjutande skatt som ingår i värdet på ett likadant begagnat fordon som redan har registrerats på marknaden i importlandet. Från diskrimineringssynpunkt saknar det betydelse, att en sådan skatt kan dras av i samband med beskattningen av skattepliktig rörelse. Efter detta förhandsavgörande avkunnade högsta förvaltningsdomstolen sin dom i ärendet. Enligt domen kan icke-moms tas ut även på en begagnad bil som en privatperson importerat, men av den skatten får endast ett så stort belopp uppbäras som motsvarar den överskjutande delen av momsen som redan ingår i värdet på ett likadant fordon i Finland. Som en jämförbar motsvarande skatt ansågs momsen enligt den skattesats som tillämpades det år då fordonet tillverkades. I samband med ändringen av bilskattelagen 2003 ändrades 5 § i överensstämmelse med högsta förvaltningsdomstolens dom.

Oberoende av domen i ärendet *Siilin* har kommissionen i Europeiska gemenskapernas domstol väckt överträdelsestalan mot Finland med stöd av artikel 226 i Fördraget om upprättandet av Europeiska gemenskapen i ärendet C-10/08 *Kommissionen mot Finland*. Enligt talan är s.k. icke-moms inte förenlig med artikel EG 90. Dessutom är rätten att dra av

icke-moms från moms som tagits ut på försäljning inte förenlig med bestämmelserna om avdragsrätt i mervärdesskattedirektivet, eftersom det inte är fråga om moms i vanlig bemärkelse.

I sitt svar till kommissionen anförde Finlands regering, att frågan om icke-momsens överensstämmelse med artikel EG 90 redan har avgjorts i samband med ärendet *Siilin*. Rätten att dra av icke-moms står inte heller i strid med mervärdesskattedirektivet, eftersom avdraget ekonomiskt inte riktar sig till den moms som ska betalas. Rätten att dra av icke-moms är en från mervärdesskattesystemet helt fristående och ur den synvinkeln teknisk rättelse. En förutsättning för avdragsrätten är att den skattskyldige i fråga har erlagt icke-moms till staten. Utom att förhindra att momsen mångfaldigas i produktions- och distributionsledet är syftet med avdragssystemet att endast tillåta avdrag av sådan moms som uppstått genom produktionsinsatser och därmed garantera, att rätt belopp moms per gång inräknas i priset på de nyttigheter som säljs av en som bedriver skattepliktig rörelse, när nyttigheterna når ut till konsumenten. En från mervärdesskattesystemet fristående rätt att dra av icke-momsen står inte i strid med nyss nämnda syfte, eftersom den inte påverkar det momsbelopp, som ingår i de nyttigheter som säljs av en till icke-momsavdrag berättigad momspliktig, när nyttigheterna når ut till den slutliga konsumenten. Rätten att dra av icke-moms stör inte heller på något annat sätt mervärdesskattesystemets funktionalitet.

Kommissionen har även väckt en annan överträdelsestalan mot Finland. I sitt motiverade yttrande i ärendet anser kommissionen, att den finska mervärdesskattelagens tillämpningspraxis inte överensstämmer med mervärdesskattedirektivet, eftersom bilskattens belopp inräknas i beskattningsunderlaget av den moms som ska tas ut för överlåtelse av ett fordon i Finland. Kommissionen hänvisar till Europeiska gemenskapernas domstols avgörande i målet C-98/05 *De Danske Bilimportörer*, där det prövas om den danska registreringsskatten på en bil ska inräknas i beskattningsunderlaget för den moms som ska tas ut för överlåtelse av fordon. EG-domstolen ansåg, att eftersom det var fråga om ett

köpeavtal där det bestämdes att återförsäljaren överlåter fordonet som registrerat och till ett totalpris, som inkluderar den registreringsskatt som återförsäljaren betalt före överlåtelsen, så ska registreringsskattens andel inte inräknas i beskattningsunderlaget för moms. Vidare ansåg domstolen, att registreringsskatten utgör ett belopp som den skattskyldige tar emot av den kund som köper fordonet, som ersättning för utlägg som gjorts i den senares namn och för dennes räkning. Avgörandet motiverades i fråga om den danska registreringsskatten med att betalningsskyldighetens inträde är kopplat till fordonets första registrering. Dessutom ansåg domstolen att fordonets köpare ska betraktas som registreringsskyldig.

Kommissionen anser, att den finska bilskatten till sin karaktär är likadan som den danska registreringsskatten. Därför ska de av Europeiska gemenskapernas domstol i målet *De Danske Bilimportörer* fastställda bedömningsgrunderna för den danska registreringsskatten enligt kommissionen även tillämpas på bilskatten i Finland. Kommissionen kräver att Finland ändrar sin lagstiftning så, att den bilskatt som överlåtaren betalt till skattemyndigheterna inte inräknas i beskattningsunderlaget för den moms som ska tas ut för överlåtelse av fordon. Detta gäller naturligtvis enbart fordon som är avsedda för försäljning hos företag som bedriver affärsverksamhet.

Finland anför i sitt svar, att nuvarande bilskatt med stöd av artikel 73 och 78 i mervärdesskattedirektivet ska inräknas i beskattningsunderlaget för den moms som tas ut för överlåtelse av fordon.

#### *Överträdelseförfarande gällande bilbeskattningen av utländska leasingbilar*

I sitt motiverade yttrande om beskattningen av leasingbilar som hyrts i en annan medlemsstat anser kommissionen, att den finska bilbeskattningen bryter mot artikel 49 om fri rörlighet för tjänster i Fördraget om upprättandet av Europeiska gemenskapen, eftersom bilskatten måste betalas till sitt fulla belopp oberoende av leasingavtalets längd. Följden av Europeiska gemenskapernas domstols avgörande i ärendet C-451/99 *Cura Anlagen* är

enligt kommissionen att bilskatten till sitt belopp ska stå i proportion till leasingavtalets längd.

Bilbeskattningen av en leasingbil som registrerats och hyrts i utlandet har förekommit även i EG-domstolens dom i ärendet C-242/05 *Coevering*. Här var det fråga om bilskatten i Nederländerna. Domstolen ansåg det stå i strid med gemenskapsrätten att bilskatten måste betalas till sitt fulla belopp för ett fordon som var leasat i ett annat land, utan rätt till skattebefrielse eller -återbäring, när fordonet inte permanent var i trafik i den medlemsstat som tog ut bilskatten.

Finland konstaterar i sitt svar, att avsikten är att lagstiftningen om leasingbilar ska ändras så, att ett system med s.k. exportrestitution av bilskatten införs, enligt vilket en del av den betalda bilskatten kan fås tillbaka som restitution i samband med att fordonet förs ut från Finland.

## 1.2 Praxis

### *Allmänt om paketbilar och bilskatten på dem*

Bilskatt tas årligen ut på cirka 18 000 paketbilar, varav cirka 17 000 är nya paketbilar och cirka 1 000 är begagnade importbilar. 2007 uppgick intäkterna från bilskatten till 1 217 miljoner euro, varav cirka 7,9 procent kom från paketbilar.

För nya paketbilar med nedsatt skattesats låg bilskattens andel 2007 mellan 15 och 20 procent beräknad av konsumentpriset och den genomsnittliga skattesatsen var cirka 17,5 procent. Det genomsnittliga skattebeloppet var cirka 5 550 euro. Bilskattens andel för paketbilar med full skattesats var i genomsnitt cirka 27 procent beräknad av konsumentpriset. Den genomsnittliga skatten var cirka 6 950 euro.

Det genomsnittliga beskattningsvärdet på paketbilar som beskattas som begagnade var cirka 13 500 euro och den genomsnittliga bilskatten cirka 2 400 euro. Genomsnittsåldern för paketbilar som beskattas som begagnade var cirka 7,2 år.

Det finns cirka 284 000 paketbilar i fordonstrafikregistret i Finland, vilket utgör 10 procent av bilbeståndet. Andelen paketbilar av beståndet har ökat något de senaste åren.

Genomsnittsåldern för paketbilar är 10,5 år. Merparten av paketbilarna är dieseldrivna.

Fördelningen av paketbilar i Finland avviker från fördelningen i Mellaneuropa. De små distributionsbilarna som är lämpade för stadsförhållanden och fordonen i kategori N<sub>1</sub> som är jämförliga med personbilar utgör blott cirka 10 procent av paketbilbeståndet. Totalmassan för dessa paketbilar är mindre än 2 000 kilogram och bärförmågan, dvs. skillnaden mellan totalmassan och egen massan, är 500—600 kilogram.

Paketbilar som är berättigade till nedsatt bilskatt och försedda med ett större utrymme för godstransport är sinsemellan rätt långt av samma typ. Största delen av paketbilarna som är införda i registret placerar sig i viktintervall 2 500—3 000 kilogram. Ungefär en femtedel av alla paketbilar har en totalmassa som ligger mellan 2 700—2 800 kilogram och deras bärförmåga är cirka 1 000 kilogram.

#### *Koldioxidutsläpp från paketbilar och mätning av koldioxidutsläpp*

I Finland svarar vägtrafiken för cirka en femtedel av de totala koldioxidutsläppen. 2006 uppgick koldioxidutsläppen från vägtrafiken till cirka 11,9 miljoner ton. De årliga koldioxidutsläppen från paketbilar var cirka 1,2 miljoner ton, dvs. cirka 10 procent av de totala utsläppen från vägtrafiken.

Koldioxidutsläppen från fordon står i direkt proportion till bränsleåtgången, som påverkas av fordonens specifika bränsleförbrukning, körsättet och trafikmängden. För varje liter bensin som ett fordon förbrukar bildas 2 350 gram koldioxid. Av en liter dieselolja, som har större energiinnehåll, bildas på motsvarande sätt 2 660 gram koldioxid.

Koldioxidutsläppen från paketbilar mäts på harmoniserad basis genom fordonstillverkarens försorg i enlighet med den metod som anges i Europaparlamentets och rådets direktiv 2004/3/EG, nedan *utsläppsdirektivet*, om ändring av rådets direktiv 70/156/EEG och 80/1268/EEG med avseende på mätning av koldioxidutsläpp och bränsleförbrukning hos N<sub>1</sub>-fordon. Koldioxidutsläppen och bränsleförbrukningen mäts på det sätt som anges i direktivet, dvs. på samma sätt som för per-

sonbilar. Mätmetoden beaktar inte fordonets faktiska last och inte heller körsättets inverkan på utsläppen. De uppgifter man enligt metoden i direktivet får om utsläppen är likväl objektiva och jämförbara faktorer för att skilja åt individuella fordon. Enligt utsläppsdirektivet trädde det första obligatoriska kravet på mätning av utsläppen från i bruktagna paketbilar i kategori N<sub>1</sub> i kraft vid ingången av 2006, men det gällde bara en liten del av de lätta paketbilarna i kategori N<sub>1</sub>, undergrupp I. Den största delen av paketbilarna började i praktiken omfattas av direktivet vid ingången av 2008, då uppgifter om koldioxidutsläppen blev obligatoriska för paketbilar i kategori N<sub>1</sub>, undergrupp II och III, vilka togs i bruk efter nämnda tidpunkt. Enligt direktivet måste koldioxidutsläpp från nya paketbilstyper mätas redan ett år efter den förstnämnda tidpunkten. Å andra sidan innehåller direktivet bestämmelser om senarelagt ikraftträdande i fråga om paketbilar framställda genom s.k. flerstegsförfarande. Uppgifter om utsläpp måste dock föreligga för alla paketbilar som tas i bruk efter ingången av 2009.

Paketbilarna omfattas tillsvidare inte av EG-typgodkännandet av helt fordon, varför det inte som i fråga om personbilar finns harmoniserade instruktioner om de utsläpps-uppgifter som ska redovisas för att få fordonet godkänt för trafik. I utsläppsdirektivet förpliktas tillverkarna dock att lämna motsvarande utsläppsuppgifter om paketbilar som om personbilar. I Finland har man i samband med det nationella typgodkännandet av paketbilar krävt uppgifter om koldioxidutsläppen genom ett intyg om s.k. överensstämmelse utfärdat av tillverkaren.

Paketbilarna är dock på väg att börja omfattas av förfarandet med typgodkännande på gemenskapsnivå. I Europaparlamentets och rådets direktiv 2007/46/EG om fastställande av en ram för godkännande av motorfordon och släpvagnar till dessa fordon samt av system, komponenter och separata tekniska enheter som är avsedda för sådana fordon, nedan *typgodkännandedirektivet*, skapas harmoniserade ramar som inom direktivets tillämpningsområde innefattar alla administrativa föreskrifter och tekniska krav som gäller för godkännande av nya fordon för trafik. Även förfarandet för redovisning av utsläppsupp-

gifter harmoniseras. Enligt typgodkännanddirektivet ska tillverkaren av fordon utfärda ett intyg om överensstämmelse som ska åtfölja varje ny paketbil. Vidare sägs i direktivet att medlemsstaterna kan registrera fordon och tillåta att de tas i bruk, endast om de åtföljs av ett giltigt intyg om överensstämmelse. I fråga om paketbilar träder direktivet stegvis i kraft vid ingången av april 2009.

Gemenskapens lagstiftning om typgodkännande av fordon och de tekniska krav som ställs på dem har verkställts genom fordonslagen och konstruktionsförordningen. I Finland införs uppgifter om bränsleförbrukning och koldioxidutsläpp i det av Fordonsförvaltningscentralen upprätthållna fordonstrafikregistret på grundval av tekniska data i dokumenten för bilens typgodkännande. Bestämmelser om införande av uppgifterna finns i lagen om fordonstrafikregistret (541/2003) och den med stöd av denna utfärdade statsrådets förordning om uppgifterna i fordonstrafikregistret (1116/2003).

Uppgifter om de specifika koldioxidutsläppen från paketbilar finns att tillgå bara för det allra nyaste bilbeståndet. De genomsnittliga utsläppen från paketbilar som är införda i fordonstrafikregistret ligger på nivån 212,5 gram per kilometer. Utsläppen av koldioxid från mindre s.k. stadspaketbilar ligger mellan 160—180 gram per kilometer, vilket motsvarar en specifik förbrukning av dieselolja av cirka 6,2—6,9 liter per hundra kilometer. Utsläppen från en typisk för godstransport avsedd paketbil, som är berättigad till nedsatt bilskatt och vars totalmassa är cirka 2 700—2 800 kilogram och bärförmåga cirka tusen kilogram, ligger mellan 220—240 gram per kilometer. Sistnämnda utsläpp av koldioxid uppstår hos en paketbil, vars bränsleförbrukning vid blandad stads- och landsvägskörning är 8,5—9,2 liter dieselolja per hundra kilometer.

Kommissionens meddelande till rådet och Europaparlamentet i februari 2007 (KOM(2007) 19) innehåller en ny strategi på gemenskapsnivå för minskade koldioxidutsläpp från personbilar och lätta nyttofordon (paketbilar). Målet är att utsläppen 2012 från nya personbilar som saluförs i Europa i genomsnitt ska ligga på högst 120 gram per kilometer. Målnivån för paketbilar är 175 gram

per kilometer. Enligt meddelandet kan målen nås genom att ett helhetsgrepp tas om problemen så, att man vid sidan av de krav som ställs på biltillverkarna bl.a. använder sig av konsumentinformation och ekonomiska styrmedel för att konsumenterna ska gå in för mera energieffektiva fordon med lägre utsläpp som finns på marknaden.

Som ett led i strategins genomförande har kommissionen inför Europaparlamentet och rådet lagt fram ett förslag till förordning om utsläppsnormer för nya personbilar. Syftet med förslaget till förordning är att för personbilar uppställa bindande gränsvärden för koldioxidutsläppen så, att den politiskt eftersträfvade nivån i meddelandet nås. För utsläppen från varje ny personbilsmodell uppställs nivåer som är bundna till fordonets egen massa. Något motsvarande förslag har än så länge inte lämnats för paketbilar.

### 1.3 Några internationella jämförelser

#### *Förhållandet mellan bilskatt och mervärdesskatt*

Av de medlemsstater som i samband med fordonsregistreringen uppbär en skatt liknande bilskatt har åtminstone Danmark, Irland och Nederländerna reglerat förhållandet mellan bilskatt och moms så, att moms i princip inte tas ut på bilskatten. Beskattningsgrundande händelse för bilskatt är fordonets registrering och skattskyldig är den, i vars namn fordonet registreras. När fordon säljs i en affärsverksamhet är det i praktiken bilfirman som erlägger skatten till myndigheterna på kundernas vägnar. Bilskatten ingår då inte i det egentliga försäljningspriset på fordonet, utan behandlas som en genomgångspost, varför skatten inte heller inräknas i beskattningsunderlaget för moms på försäljningen.

#### *Bilbeskattningen av utländska leasingbilar och exportrestitution av bilskatten*

Det är ovanligt med återbäring av skatt liknande bilskatt i samband med att bilar förs ut ur landet. Ett återbäringssystem förekommer i Danmark och Nederländerna. Danmark och Österrike har för en viss tid infört ett special-

arrangemang för utomlands hyrda leasingbilar.

Efter avgörandet i ärendet C-451/99 *Cura Anlagen* införde Österrike ett återbäringsystem, där den bilskatt som tagits ut på fordonet återbetalas till uthyraren, när fordonet efter leasingperiodens utgång i Österrike förs ut ur landet. Återbäringsens storlek är beroende av fordonets värde vid tidpunkten för utförelsen. Grundlagsdomstolen i Österrike (Österreichische Verfassungsgerichtshof) har ansett att detta återbäringsförfarande strider mot jämlikhetsprincipen i grundlagen, eftersom det inte omfattar andra företag än fordonsuthyrare.

Vid sidan av full bilskatt är det i Danmark möjligt att ta ut bilskatt på ett fordon som temporärt används i landet, varvid bilskatten bestäms för ett kvartal, visst antal dagar eller för den period som det utländska leasingavtalet omspannar. Dessutom tillämpar Danmark ett system för allmän exportrestitution av bilskatt, enligt vilket en del av bilskatten återbärs om ett begagnat fordon avregistreras och förs ut ur landet. Det skattebelopp som återbärs är lika med den återstående skatt som ingår i värdet på fordonet vid tidpunkten för utförelsen. Det värde på fordonet som ligger till grund för återbäringen bestäms på basis av den allmänna prisnivån för fordonet. 15 procent av skattens belopp återbärs dock inte. Det belopp som återbärs får inte heller överskrida den totala skatt som i samband med registreringen har tagits ut på fordonet, minskad med 15 procent. Skatt återbärs inte, om det belopp som ska återbäras är mindre än 7 500 kronor, dvs. cirka tusen euro. Dessutom uppbär myndigheterna en administrativ avgift som kostnadsersättning för bestämmande av värdet på fordonet.

I Nederländerna tas full bilskatt ut även på leasingbilar i samband med att de tas i bruk i landet. Enligt en allmän exportrestitution återbärs, när ett fordon ska föras ut ur landet, den betalda bilskatten minskad med ett schablonavdrag som bestäms på basis av fordonets ålder. En förutsättning för återbäringen är att fordonet är i trafikdugligt skick och att det registreras i en annan stat inom 13 veckor från utförelsen. Av statsfinansiella skäl begränsas restitutionssystemet till nya fordon,

dvs. fordon som beskattats första gången efter oktober 2006.

#### 1.4 Bedömning av nuläget

##### *Beskattningen av paketbilar*

Indelningen av fordon i personbilar och paketbilar baserar sig på definitionerna i olika direktiv om typgodkännande och den klassificering fordonstillverkaren gjort. Flertalet av de bilar som vanligtvis klassificeras som personbilar kan alternativt även klassificeras som paketbilar, antingen utan ändringar eller efter smärre ändringar, genom att t.ex. avlägsna baksätena och ändra det bakre utrymmet så att det lämpar sig för godstransport.

På motsvarande sätt kan vissa bilar som är avsedda som paketbilar klassificeras och registreras som personbilar. Alternativt motsvarar fordon som klassificeras antingen som personbil eller paketbil i fråga om prisklass, utseende, storlek, persontransportegenskaper och ofta även användningssyfte rätt långt varandra och de skiljer sig endast från de mest traditionella paketbilarna, som är försedda med större lastutrymme avsett för godstransport.

I bilbeskattningen är gränsdragningen mellan personbilar och paketbilar betydelsefull, eftersom den påverkar grunderna för bestämning av bilskatten. En personbil beskattas på grundval av det allmänna värdet i detaljhandeln och koldioxidutsläppet från fordonet, medan skatten på paketbilar baserar sig på det anskaffningspris importören betalt för fordonet.

Man har försökt dimensionera skattenivån för paketbilar med full skattesats, som till sina egenskaper påminner om personbilar, till en nivå som kalkylmässigt motsvarar personbilar. Skattenivån för paketbilar med full skatt sänktes dock inte, när skattenivån för personbilar vid ingången av 2008 sänktes med i genomsnitt en sjättedel i och med övergången till en på koldioxidutsläpp baserad beskattning. Detta har i praktiken inneburit, att skatten på paketbilar med full skatt i strid med jämlikhetsprincipen har varit högre än på personbilar i genomsnitt. Eftersom koldioxidutsläppen endast påverkar bilskat-

ten på personbilar, har dessutom skillnaderna i bilskaft mellan personbilar och paketbilar som motsvarar varandra kunnat vara betydande, vilket inte är ändamålsenligt. Skatte-differentieringen har medfört att efterfrågan på mindre paketbilar har minskat eller att de har klassificerats om till personbilar. Å andra sidan har differentieringen även kunnat leda till anskaffning av paketbilar som är onödigt stora med tanke på användningsbehovet, eftersom de i sin tur är paketbilar som är berättigade till nedsatt skattesats.

Avsikten med indelningen i fordon med full skatt och fordon med nedsatt skatt har varit att hålla beskattningen av personbilsliknande paketbilar på samma nivå som för personbilar, medan skatten på större gods-transport avsedda paketbilar avsågs ligga på en lägre nivå. Det sätt enligt vilket man mäter volymen på lastutrymmet för paketbilar, vilka är berättigade till nedsatt skatt, är ett nationellt krav som grundar sig på bilskaftelagen och det avviker från de metoder fordonstillverkarna använder sig av idag. Det har kommit ut paketbilar på marknaden som trots sina godstransportegenskaper inte uppfyller de krav bilskaftelagen uppställer på lastutrymmets mått. Detta har lett till oändamålsenliga ändringsarbeten på fordonen, som t.ex. borttagning av fabriksmonterade mellanväggar och flyttning av sitsar, för att de skattemässiga måttbestämmelserna ska uppfyllas.

Bestämmelserna i bilskaftelagen om mätning av lastutrymmet har även administrativa aspekter. Mätningen av lastutrymmet på paketbilar har gjorts i samband med det nationella typgodkännandet och registreringsbesiktningen, varvid anteckning om uppfyllda krav på mätning har kunnat göras i registeruppgifterna för alla likadana fordonstyper. Enligt typgodkännandedirektivet kan nationellt typgodkännande likväl inte längre krävas för paketbilar, vilka fr.o.m. 2009 kommer att omfattas av förfarandet med typgodkännande på gemenskapsnivå. I samband med EG-typgodkännandet kan krav inte ställas på utredning om de speciella krav som gäller enligt den nationella skatteleagen. Huruvida kraven på lastutrymmets volym har uppfyllts kan inte heller påvisas enbart på basis av de särskilda tekniska egenskaper för fordonet

som fastställs i samband med typgodkännandet. Att enbart för beskattningen individuellt för varje paketbil mäta lastutrymmet vore efter att förfarandet av EG-typgodkännandet har trätt i kraft en extra administrativ belastning.

Beskattningen av begagnade paketbilar enligt den nuvarande bilskaftelagen är komplicerad och administrativt arbetsdryg.

#### *Förhållandet mellan bilskaft och mervärdesskaft*

Den i 5 § i bilskaftelagen avsedda momsens på bilskaften och dess överensstämmelse med artikel EG 90 har på nytt aktualiserats i EG-domstolen. Med stöd av mervärdesskatte-direktivet har det ansetts också otillåtet att dra av momsens i mervärdesskaftningen. Det är möjligt att domstolen kommer till ett avgörande, som innebär att man antingen måste avstå från att ta ut momsens i fråga eller från rätten att dra av den. Detta leder till en beskattning som inte är neutral i fråga om distributionskanalen så länge bilskaften som en del av priset på fordonet inräknas i beskattningsunderlaget för den moms som ska tas ut för en fordonsavyttring inom landet.

En beskattning som är neutral i fråga om distributionskanalen kan uppnås genom att man även avstår från att ta ut momsens på bilskaftandelen. Detta arrangemang är i sig möjligt redan idag genom förfarandet med överföring av skattskyldigheten i enlighet med 4 § i bilskaftelagen. Om bilskaftsskyldigheten överförs till konsumenten som inte är mervärdesskattskyldig, undviker man att bilskaften inräknas i det momspliktiga försäljningspriset. Administrativt sett är förfarandet dock arbetsdrygt, eftersom man för varje fordon som ska beskattas måste ingå ett separat avtal om överföring av skattskyldigheten. Förutom personbilar gäller det här även paketbilar och motorcyklar. Förfarandet ter sig inte heller naturligt med tanke på den nuvarande beskattningen av paketbilar, som baserar sig på paketbilens anskaffningsvärde för importören. Både med tanke på de skattskyldiga och skattemyndigheterna är det enkla och administrativt sett mera funktionellt att göra nödvändiga ändringar av bilskaftelagen, enligt vilka bilskaften med stöd av lagen

direkt kan utelämnas från beskattningsunderlaget för den moms som ska tas ut för avyttringen av fordon som är avsedda för försäljning hos företag som bedriver affärsverksamhet. Det förfarandet motsvarar även det mål kommissionen uppställt i sina överträdelseförfaranden om harmonisering av beskattningen i medlemsstaterna så, att de bilskattelikhande skatter som tas ut i de olika medlemsstaterna utelämnas från beskattningsunderlaget för moms i dessa fall. Dessutom elimineras genom lagändringen den gemenskapsrättsliga osäkerhet som råder visavi den skatt av samma storlek som momsen och den egentliga moms som ska tas ut på bilskatten, vilka oklarheter har kommit i dagen till följd av de överträdelseförfaranden kommissionen har väckt.

#### *Beskattningen av utländska leasingbilar*

Bilskatten är en skatt av engångskaraktär. Den ska betalas till sitt fulla belopp för fordon som tas i bruk eller registreras i Finland. Den tid fordonet kommer att användas eller vara registrerat beaktas inte i beskattningen. Skatten återbärs inte ens i de fall då fordonets användning i Finland upphör till följd av att fordonet förs ut ur landet för permanent bruk utomlands.

Leasingfordon som hyrts i utlandet för viss tid omfattas av samma bestämmelser som alla andra fordon. Bilbeskattningen beaktar inte den tid leasingavtalet ingåtts för och inte heller den tid fordonet kommer att vara registrerat i Finland. Europeiska gemenskapernas kommission anser i sitt motiverade yttrande, att detta utgör ett oskäligt hinder för sådana leasingföretag i en annan medlemsstat som fritt vill erbjuda tjänster i form av fordonleasing till personer bosatta i Finland.

## **2 Propositionens syften och de viktigaste förslagen**

### **2.1 Propositionens syften**

Syftet med propositionen är att förenhetliga beskattningsgrunderna för personbilar och paketbilar samt slopa de krav bilbeskattningen uppställer på lastutrymmets volym.

Ett annat syfte med propositionen är samtidigt att i enlighet med programmet för statsminister Matti Vanhanens andra regering utveckla trafikbeskattningen i syfte att minska utsläppen samt att spara energi och förbättra energieffektiviteten. Genom att utveckla bilskatten som tas ut på paketbilar styrs anskaffningen av paketbilar till bilmodeller som med hänsyn till transportbehovet är så ändamålsenliga och bränslesnåla som möjligt. Målet är att åstadkomma en på koldioxidutsläpp baserad skattemodell, som är tillräckligt enkel och administrativt fungerande och samtidigt beaktar bilens godstransportförmåga.

Ytterligare ett syfte med propositionen är att åstadkomma en förändring i förhållandet mellan bilskatt och mervärdesbeskattning på det sätt kommissionen eftersträvat så, att bilskatten utelämnas från beskattningsunderlaget för den moms som ska tas ut för avyttring av fordon. Samtidigt lindras den osäkerhet som råder till följd av de pågående överträdelseförfarandena. Med tanke på beskattningens administration genomförs lagändringarna på ett så enkelt sätt som möjligt. Ändringarna berör alla fordonskategorier vilka omfattas av bilskatten. Trots de föreslagna ändringarna av bilbeskattningen är avsikten att gå vidare med den påbörjade miljöstyrningen samt att bibehålla statens skatteintäkter, varför skattebelastningen för fordonens del i genomsnitt kommer att ligga kvar på oförändrad nivå.

Målet är att förverkliga kraven på jämlikhet på ett heltäckande och administrativt ändamålsenligt sätt med beaktande av kravet enligt praxis i Europeiska gemenskapernas domstols avgöranden, dvs. att den bilskatt som tas ut på fordon i leasingbruk ska stå i proportion till den tid fordonet används.

### **2.2 De viktigaste förslagen**

#### *Ändring av skattegrundernas struktur för paketbilar*

Den bilskatt som tas ut på paketbilar föreslås ändrad så, att den överensstämmer med den skatt som tas ut på personbilar. Skatten baserar sig på fordonets allmänna värde i detaljhandeln, dvs. det allmänna konsumentpri-



set, i stället för som nu anskaffningsvärdet vid importen. Dessutom föreslås att skattesatserna för paketbilar differentieras enligt koldioxidutsläppen. Differentieringen genomförs på samma sätt som för personbilar.

De fasta avdrag som tillämpas vid beskattningen av paketbilar slopas. Samtidigt upphävs de särskilda bestämmelserna om paketbilar som ska beskattas som begagnade, vilket märkbart förenklar beskattningen av importerade begagnade paketbilar. Skatten på både nya paketbilar och importerade begagnade paketbilar bestäms enligt det allmänna värdet i detaljhandeln på ett fordon som motsvarar den bil som ska beskattas vid tidpunkten för beskattningen. På detta sätt säkerställs en icke-diskriminerande bilbeskattning enligt EG-rätten när en begagnad importbil beskattas.

De föreslagna ändringarna förbättrar bilskattens transparens i fråga om paketbilar.

Enligt det förfarande som beskrivs ovan förlorar indelningen av fordonen i personbilar och paketbilar i princip sin betydelse i denna skatteform. Samtidigt slopas bestämmelserna om mått och volym på lastutrymmena hos paketbilar. Med hjälp av de föreslagna ändringarna elimineras de nuvarande skattemässiga olägenheterna av fordonsklassificeringen samt den administrativa belastning som blir följden av att hålla kvar måttbestämmelserna efter att bestämmelserna om typgodkännande har ändrats.

Enligt förslaget beaktas dock transportförmågan hos paketbilar avsedda för godstransport som en faktor som lindrar den på koldioxidutsläpp baserade beskattningen. Om skatten enbart baseras på koldioxidutsläppet och konsumentpriset på fordonet kan detta leda till en kännbar förhöjning av skattenivån för de paketbilar som för närvarande är berättigade till nedsatt skattesats. Skatten på små och bränslesnåla paketbilar lindras i förhållande till tyngre och bränsledryga paketbilar, vilket kan leda till anskaffning av fordon som är alltför små med hänsyn till transportbehovet. Effekten kan å andra sidan bli anskaffning av fordon som hör till lastbilskategorin, som är onödigt stora med tanke på transportbehovet, och vilka bilar inte omfattas av bilbeskattningen. Både med tanke på miljön och

i synnerhet trafiken i tätortsområdena är en sådan utveckling inte önskvärd.

Av fordonens tekniska egenskaper är totalmassan, dvs. den högsta tekniskt tillåtna massan hos fordonet, ett exakt och entydigt tal som tillverkaren har uppgett och det framgår av handlingarna för paketbilens typgodkännande. Totalmassan duger som sådan som skattegrund. Även om fordonets totalmassa inte är direkt proportionell till fordonets transportförmåga, beskriver totalmassan dock generellt transportförmågan med tillräcklig noggrannhet.

Därför föreslås att den skattesats, som bestäms på grundval av koldioxidutsläppen för paketbilar som uppfyller vissa tröskelkriterier, minskas på ett sätt som bestäms på basis av bilens totalmassa. Avdraget dimensioneras och uträknas så, att skattenivån för de paketbilar som omfattas av avdraget inte genomgår någon kännbar förhöjning i förhållande till nuvarande nivå, efter att alla föreslagna ändringar av skattegrunderna har beaktats.

Skatteavdragets storlek föreslås vara störst för paketbilar vilkas totalmassa närmar sig viktgränsen för lastbilar, detta för att undvika en onödig koncentration av efterfrågan till skattefria lastbilar. Sättet för uträkning av avdraget dimensioneras dock så, att det inte blir frestande att höja fordonets totalmassa enbart av den orsaken, att man därigenom uppnår vissa skattemässiga fördelar.

Oberoende av avdragen tas bilskatt ut på alla paketbilar i enlighet med bilskattens allmänna miniminivå. Miniminivån föreslås som hittills ligga på 10 procent plus en skatt lika stor som momsens på det beloppet, dvs. 12,2 procent av det allmänna konsumentpriset.

Ovan avsedda skatteförmån beviljas paketbil vars totalmassa överskrider 2 500 kilogram och som hör till kategori N<sub>1</sub>. Denna viktgräns kan anses gallra bort en betydande del av de personbilsliknande fordonen från skatteförmånen. Största delen av de paketbilar som för närvarande är berättigade till nedsatt skattesats för paketbilar uppfyller den nämnda viktgränsen. För att enbart fordon avsedda för godstransport ska omfattas av skatteförmånen förutsätts, vid sidan av minimikraven på totalmassan, att det utöver fö-

rarsätet och sitsarna bredvid förarsätet inte finns andra sitsar eller anordningar för fastgörande av sådana i bilen. Motsvarande regel om en bänkrad tillämpas i mervärdesbeskattningen och i den årliga fordonsbeskattningen. I bilbeskattningen gäller som tilläggsvillkor, att förhållandet mellan motoreffekten och bilens totalmassa är tillräckligt litet. Därmed utesluts alla lättare fordon från avdraget, vilka fordon med hänsyn till motoreffekten kan anses vara av personbilstyp. Det största tillåtna förhållandet mellan motoreffekten och totalmassan föreslås vara olika stort för paketbilar med olika stor bärförmåga. Den föreslagna skatteförmånen gäller inte paketbilar vars bärförmåga, dvs. skillnaden mellan totalmassan och egen massa, är mindre än 680 kilogram.

Utgångspunkt vid bilbeskattningen av paketbilar är dock alltid mängden koldioxidutsläpp från fordonet, varför beskattningen i alla storlekskategorier gynnar paketbilsmodeller med låg bränsleförbrukning.

I de fall då det inte finns uppgifter om koldioxidutsläppet från en paketbil, bestäms skatten utifrån det beräknade koldioxidutsläppet enligt fordonets totalmassa och drivkraft, på samma sätt som för personbilar.

#### *Beskattningen av begagnade motorcyklar*

Den skattemodell som baserar sig på koldioxidutsläpp kan inte utvidgas från personbilar och paketbilar till den tredje kategorin av fordon som omfattas av bilskatten, nämligen motorcyklar och andra skattepliktiga fordon i kategori L, eftersom det inte finns utsläppsuppgifter om dem baserade på harmoniserade mätmetoder. Den skatt som tas ut på motorcyklar grundar sig för närvarande på motorns slagvolym och skatten stiger med ökande slagvolym. Beskattningen av motorcyklar ändras dock enligt propositionen så, att de hittills på beskattningen av begagnade motorcyklar tillverkade före 2003, särskilt för varje modell, tillämpade skattesatserna slopas. Dessa motorcyklar kommer att omfattas av samma skattesatser som motorcyklar vilka ska beskattas som nya. Till sin struktur överensstämmer ändringen med de ändringar som föreslås i fråga om beskattningen av paketbilar och de motsvarande ändringar som tidiga-

re genomförts i fråga om personbilar. EG-rättens krav på icke-diskriminerande beskattning beaktas i beskattningsvärdet, som baserar sig på det allmänna värdet på ett begagnat fordon i detaljhandeln i Finland.

#### *Förhållandet mellan bilskatt och mervärdes-skatt*

I propositionen föreslås att den skatt som är av samma storlek som momsen inte längre tas ut på bilskatten, dvs. den s.k. icke-momsen slopas. Även avdragsrätten för icke-momsen i mervärdesbeskattningen slopas som obehövlig.

Samtidigt ändras bilbeskattningen så, att bilskatten inte längre inräknas i beskattningsunderlaget för den moms som ska tas ut på försäljningen av ett fordon, när den momspliktiga säljaren inte registrerar fordonet för eget bruk i sitt namn. Detta förutsätter ändring av bilskattelagens bestämmelser om den beskattningsgrundande händelsen och skattskyldigheten. Den beskattningsgrundande händelsen kopplas till registreringen av fordonet och skyldig att betala bilskatt är enligt lagförslaget den i vars namn fordonet registreras. I praktiken är det den person som iklar sig konsumentrollen som blir skattskyldig. Om importören av ett fordon är ett hos tullen registrerat ombud, sköter denne direkt med stöd av lagen bilbeskattningen i stället för konsumenten och ansvarar för att bilskatten betalas. Ett registrerat ombud kan befrias från sitt ansvar, om han eller hon avtalar om det med den slutliga köparen av fordonet, varvid köparen på egen hand sköter beskattningen och svarar för att skatten blir betald.

Ett registrerat ombud kommer i åtnjutande av alla förmåner och rättigheter som en registrerad skattskyldig idag.

De ändringar som berör förhållandet mellan bilskatt och moms gäller alla fordon som är föremål för bilbeskattning. För att kunna fortsätta med den miljöstyrning som påbörjats i bilbeskattningen samt bibehålla skatteintäkterna överflyttas belastningen av den del av bilskatten som är av samma storlek som momsen till själva bilskattebeloppet, vilket innebär att skattesatserna inom alla fordonskategorier justeras generellt genom att höja dem med 22 procent.

De föreslagna ändringarna påverkar inte beskattningsvärdet i bilbeskattningen som föreslås fortsättningsvis vara fordons allmänna värde i detaljhandeln som innehåller alla skatter.

#### *Temporär skattefri användning av demofordon*

I de fall då ett fordon registreras i ett momspliktigt företags namn för användning i affärsverksamhet, ingår bilskattens belopp som en kostnad i det momspliktiga vederlag som debiterats för de nyttigheter för vilkas framställning fordonet använts. Avyttrar företaget senare fordonet, inräknas det återstående beloppet av bilskatten i det momspliktiga försäljningspriset. Utom fordon som anskaffats som långsiktig anläggningstillgång gäller detta även bilfirmornas demofordon som är avsedda att inom kort saluföras till konsumenterna. Om ett demofordon som en momspliktig bilfirma haft i sitt namn säljs till en konsument, bör moms betalas även på bilskatteandelen och därmed kommer mera skatt att betalas på ett demofordon än på ett nytt fordon som säljs direkt till konsumenten. För att råda bot på det missförhållandet föreslås, att bilbeskattningen av demofordon skjuts upp till dess att de avyttras av bilfirman och registreras i kundens namn.

Detta förverkligas så, att demofordon under vissa förutsättningar tillfälligt får användas utan att bilskatt betalas. När den skattefria användningen inleds måste den anmälas till tullen. Eftersom det är fråga om användning av ett fordon som inte är registrerat i Finland krävs dessutom ett förflyttningstillstånd jämte tillhörande förflyttningmärken enligt fordonslagen.

Rätten till skattefri användning föreslås gälla enbart fordon som är till salu, och inte fordon som, om också blott till en del, används som anläggningstillgångar, t.ex. som bilfirmans tjänstebil. Den skattefria användningen föreslås gälla endast kortvariga prov- eller förevisningsturer i försäljningssyfte.

Det allmänna värdet i detaljhandeln på ett begagnat fordon sjunker fr.o.m. dess första registrering i takt med att fordonet blir äldre och mera medkört. När det gäller nya fordon beaktas däremot inte de sträckor som körts

med fordonet, till följd av förflyttningar i samband med importen, när det allmänna värdet i detaljhandeln bestäms. Även demofordon beskattas numera enligt de bestämmelser som gäller för nya fordon. Avsikten med den föreslagna tillfälliga skattefria användningen av demofordon är inte att ändra de principer som tillämpas på beskattningen av demofordon. Om man vid bestämningen av beskattningsvärdet för ett som nytt importerat demofordon beaktar de sträckor som körts med fordonet i förevisningssyfte som en faktor som minskar beskattningsvärdet, leder detta till oönskade aktiviteter i syfte att undgå de skatter som annars ska uppbäras eller reducera bilskattebeloppet. Fördens skull föreslås att till bilskattelagen fogas förtydligande bestämmelser om de principer som ska iaktas vid beskattningen av som nya importerade demobilar samt bestämningen av beskattningsvärdet för dem. Det allmänna värdet i detaljhandeln påverkas inte av att fordonet blir äldre när det används i förevisningssyfte och inte heller av antalet kilometer det körs med. Nya demofordon beskattas enligt bestämmelserna om nya fordon vid den tidpunkt, då de registreras för permanent bruk i Finland. När det däremot gäller att bestämma beskattningsvärdet för demofordon som importerats som begagnade föreligger inte samma behov att bortse från att fordonet blir äldre när det används i förevisningssyfte eller att det blir mera medkört.

Till bilskattelagen fogas enligt förslaget en bestämmelse, enligt vilken ett demofordon ska ha godkänts vid en registreringsbesiktning innan det registreras. Med hjälp av bestämmelsen är det möjligt att i registret och på registreringsintyget för fordonet göra en anteckning om att fordonet har varit i användning före registreringen. Uppgiften har betydelse t.ex. för konsumentskyddet.

#### *Exportrestitution av bilskatt*

En bestämmelse om exportrestitution av bilskatt föreslås bli fogad till bilskattelagen. Detta möjliggör återbäring av den i fordonets värde återstående bilskatten, när ett begagnat fordon förs ut ur landet för permanent bruk i utlandet.

Det finns gemenskapsrättsliga sanktioner som stöder den föreslagna ändringen, till den del det är fråga om fordon som för viss tid leasats i en annan medlemsstat. Återbäringen av den del av bilskatten som återstår i fordonets värde, i samband med att leasingavtalet upphör och fordonet återförs för bruk i den andra medlemsstaten, beaktar leasingavtalets längd och den tid fordonet använts i Finland. Restitutionssystemet kan därmed anses uppfylla de gemenskapsrättsliga krav som väckts i ärendet.

En begränsning av restitutionssystemet till enbart utländska leasingfordon kan emellertid utgöra ett problem med tanke på jämlikhetsprincipen. Därför föreslås, att alla fordon som förs ut ur landet för permanent bruk i annat land omfattas av restitutionen, varvid även inhemska leasingföretag och andra liknande operatörer samt privata konsumenter får rätt till återbäring. I fråga om personbilar motsvarar propositionen förslaget till återbetalningssystem i kommissionens förslag till direktiv om beskattning av personbilar (KOM(2005) 261 slutlig), vars mål är att förhindra dubbelbeskattning av fordon i de olika medlemsstaterna.

Av skatten återbärs ett så stort belopp som återstår i fordonets värde vid tidpunkten för utförseln. Om ett större belopp av skatten återbärs är det fråga om ett i gemenskapsrätten avsett otillåtet exportstöd.

Återbäringen förutsätter att en utredning görs både om värdet på fordonet samt den andel av skatten som ingår i värdet. Av gemenskapsrättsliga och administrativa skäl är det motiverat att då värdet fastställs iakttas samma bestämmelser och metoder som vid värderingen av begagnade importfordon. Därmed blir värdena på begagnade fordon vid införsel och utförsel varandras spegelbilder. Därför föreslås, att det i bilskattelagen avsedda allmänna värdet i detaljhandeln ska anses motsvara värdet på fordonet. Detta motiveras även med tanke på en jämlik behandling av dem som får återbäring.

I beskattningen av begagnade importfordon gäller enligt gemenskapsrätten den principen, att den andel av skatten som ingår i fordonets pris anses minska i proportion till priset på fordonet. En utredning av det skattebelopp som återstår i värdet är i princip lätt att göra,

om man känner till den ursprungliga skattemässiga behandlingen av fordonet. Med tanke på förbudet mot exportstöd är frågan i praktiken dock problematisk. Förutom i fråga om den tillämpade skattesatsen har det under olika perioder även tillämpats olika beräkningsgrunder för hur beskattningsvärdet bestäms. Skattegrunderna har även varierat på grund av klassificeringen av fordon. Det innebär att det skattebelopp som ingår i värdet på fordonet varierar mellan olika individuella fordon.

Skattegrunderna för personbilar förenhetligades vid ingången av 2008. Skattegrunderna för motorcyklar och paketbilar förenhetligas i och med att detta lagförslag antas. Samtidigt förenhetligas och uppdateras den mängd uppgifter som ska insamlas om fordon för beskattning, samt förlängas uppgifternas arkiveringstid. Före de nämnda revideringarna av lagstiftningen har man endast begränsad tillgång till uppgifter om beskattade fordon, varför en utredning av de skatteandelar som ingår i restvärdena på dessa fordon i administrativt hänseende är en synnerligen arbetsdryg uppgift. Därför föreslås, att återbäring inte beviljas för fordon vars första beskattning har infallit före nämnda revideringar.

Dessutom bör man beakta, att det enligt mervärdesskattedirektivet inte är möjligt att återbära den del av den på bilskatten betalda momsens som i form av s.k. dold moms ingår i fordonets restvärde. Enligt propositionen överflyttas denna del av skatten till bilskatten, och ingår som en andel av denna efter att den nu föreslagna lagen trätt i kraft, varefter återbäringen av bilskatt på beskattade fordon även kan tillämpas på den andelen.

Med stöd av vad som anförts ovan föreslås, att av alla fordonskategorier berörs de fordon av återbäringen för vilka skatt har uppburits enligt skattegrunderna i nu aktuella proposition. Detta är i konsekvens även med att det i propositionen föreslås att de nya skattegrunderna ska tillämpas på fordon som beskattas första gången efter att lagändringen har trätt i kraft, medan de fordon som beskattats första gången före denna lagändring under hela sin brukstid ska beskattas enligt de nuvarande skattegrunderna.

När återbäringen kommer att gälla fordon, som första gången beskattats enligt de nya

skattegrunderna utifrån fordonens koldioxidutsläpp och det allmänna värdet i detaljhandeln, kan även återbäringen beviljas på samma grunder. Införsel av fordon och utförsel av begagnade fordon kommer beskattningsmässigt då att vara varandras spegelbilder. Härigenom förenklas restitutionssystemet märkbart jämfört med en modell, där de gamla beskattningsgrunderna för bilskatt och även skattebeloppen måste utredas.

I gemenskapsrätten har inte krävts att det allmänna restitutionssystemet bör utsträckas även till det befintliga bilbeståndet. Det kan inte anses föreligga gemenskapsrättsliga skäl att låta restitutionssystemet träda i kraft retroaktivt ens för de utländska leasingbilarnas del, eftersom man i de leasingavtal som ingicks innan lagändringen träder i kraft har kunnat räkna med, att bilskatt på fordonen måste betalas till fullt belopp utan möjlighet till återbäring.

Dessutom föreslås att exportrestitutionen begränsas till fall då det skattebelopp som återstår i värdet på fordonet överskrider en viss nivå. Enligt propositionen återbärs ingen skatt, om det belopp som ska återbäras är mindre än tusen euro. Ytterligare ett villkor för återbäring är att det har förflutit högst 10 år sedan fordonet första gången togs i bruk. Dessutom ska fordonet vara trafikdugligt. Till sin natur är bilskatten inte en skatt som baserar sig på användningstiden, utan en skatt baserad på fordonets ibruktagande och registrering. Skatten återbärs inte om fordonets användning i hemlandet upphör innan dess förväntade livslängd löpt ut, t.ex. till följd av att fordonet förstörts. I konsekvensens namn ska man därför inte heller bevilja återbäring för fordon som förs ut ur landet och är av mindre värde eller ska skrotas. Att sporra till utförsel av äldre fordon är inte heller motiverat av miljöskäl, eftersom problemen då bara flyttas från ett land till ett annat. Av övervakningsmässiga och administrativa skäl föreskrivs även om vissa andra förutsättningar och begränsningar för återbäringen.

#### *Andra ändringar*

När den på anskaffningsvärdet baserade beskattningen slopas, föreslås att personbilar

med en vikt mellan 4 500—5 999 kilogram, vilka för närvarande beskattas enligt skattegrunderna för paketbil med nedsatt skattesats, beskattas på samma sätt som övriga personbilar. Av samma anledning slopas de specialbestämmelser som nu gäller för servicebilar.

Föreslås att till bilskattelagen fogas en bestämmelse om felavgift, som kan påföras som en administrativ påföljd i situationer där skatteförhöjning inte kan tillgripas. Genom felavgiften ges eftertryck t.ex. åt skyldigheten att informera om handelspositionerna för nya fordon. Med hjälp av felavgiften kan även upprepade försummelser i anslutning till beskattningen förhindras. Överlämnandet av korrekta uppgifter vid rätt tidpunkt främjar även tillförlitligheten hos den offentliga statistiken samt beskattningens smidighet och transparens.

I bilskattelagen föreslås även vissa andra ändringar.

### **3 Propositionens konsekvenser**

#### **3.1 Ekonomiska konsekvenser**

Genom de föreslagna lagändringarna beräknas statens skatteintäkter 2009 öka med totalt knappt 30 miljoner euro. Som en följd av att systemet med exportrestitution träder i kraft vid ingången av 2010 stannar ökningen av skatteintäkter då vid cirka 20 miljoner euro. Förutsatt att exportrestitutionerna ökar som förmodat förblir skatteintäkterna på längre sikt på nuvarande nivå.

I propositionen föreslås, att den skatt som är av samma storlek som momsens på bilskatten slopas samt att bilskatten inte längre ska ingå i beskattningsunderlaget för den egentliga momsens. Om man beaktar lagändringens effekter på olika aktörer inom branschen, beräknas de årligen influtna mervärdesskatte-medlen minska med uppskattningsvis 195 miljoner euro.

Genom de ändringar som gjorts i fråga om bilbeskattningen av personbilar och nu föreslås i beskattningen av paketbilar i syfte att behålla miljöstyrningen och säkra skatteintäkterna överflyttas skattebelastningen av den skatt av samma storlek som momsens på bilskatten till själva bilskattebeloppet genom att

bilskattesatserna generellt höjs för alla fordonskategorier med ett belopp av momsens storlek, dvs. med 22 procent. Med beaktande av lagändringens inverkan på beskattningen av paketbilar och införandet av exportrestitutionsberäkning beräknas den årliga avkastningen av bilskatten öka först med uppskattningsvis 225 miljoner euro och på kort sikt med cirka 215 miljoner euro. Efter att exportrestitutionsberäkning tillämpas mera allmänt antas tillväxten i avkastningen av bilskatten stanna vid cirka 195 miljoner euro.

Det faktum att bilskatten blir en momsfri genomgångspost, dvs. att momsen på bilskattens andel av fordonets värde slopas samt att en lika stor skattebelastning överflyttas till bilskatten har inga konsekvenser för flertalet av dem som är verksamma med fordonsanskaffning. Den skatt av samma storlek som momsen som nu uppbärs på bilskatten överflyttas att ingå i bilskattebeloppet. Om den som köper ett fordon inte har rätt till momsavdrag, blir de skatter som totalt ska betalas på fordonet kvar på oförändrad nivå. Till den delen har lagändringen inte någon inverkan på fordonens konsumentpriser.

Ändringen har konsekvenser för sådana momspliktiga som anskaffar fordon för användning i egen affärsrörelse. Förutom kostnadseffekten av höjd bilskatt kommer bilskatten härvid som hittills att inräknas i beskattningsunderlaget för moms, antingen som en del av försäljningspriset på de nyttigheter för vilkas framställning fordonet används, eller som en del av försäljningspriset på fordon som ingår i affärsrörelsens anläggningstillgångar. Eftersom bilskattebeloppet kommer att höjas driver det upp även den moms som ska betalas. Dessutom ändrar en minskning av fordonets anskaffningsutgift genom avskrivning av anläggningstillgångarna i företagets inkomstbeskattning tidpunkten för avdraget, varigenom finansieringsutgifterna för en del verksamma inom branschen i viss mån kan stiga.

I fråga om paketbilar som anskaffats som anläggningstillgångar i momspliktiga företag minskas de nyss nämnda kostnadseffekterna av lagändringen av att effekterna har beaktats i nivån för den för paketbilar föreslagna nedsatta bilskatten, som största delen av alla paketbilar omfattas av. Sättet för beräkning av

nedsatt skatt på basis av paketbilens totalmassa har anpassats så, att skattenivån för de paketbilar som omfattas av nedsatt skatt inte som helhet stiger märkbart jämfört med nuvarande nivå, när man tar i beaktande alla föreslagna ändringar av skattegrunderna inklusive de effekter ändringarna har på mervärdesbeskattningen.

I fråga om personbilar som anskaffats för tillståndspliktig persontrafik minskas de negativa kostnadseffekterna tack vare den s.k. taxirabatten på bilskatten, som innebär att bilskatten på taxibilar samt den eventuella momsen på bilskatten även efter lagändringen på sin höjd är obetydlig.

För vissa andra aktörer, t.ex. leasingföretag och övriga fordonsuthyrare samt företag som erbjuder förarutbildning kommer de föreslagna ändringarna att medföra kostnader. Kostnaderna uppstår dock småningom och med hänsyn till värdet på affärsrörelserna är de sammantaget inte speciellt höga. Beroende på vilket slags affärsrörelse det är fråga om kan kostnaderna överföras på kunderna. Kostnadseffekterna av de föreslagna ändringarna av bilskatten uppskattas till totalt cirka 30 miljoner euro per år. Största delen av dessa kostnader hänför sig till leasingfordon, som anskaffas som tjänstebilar för företagets anställda. Sannolikt kommer leasingavgifterna att stiga. Den omständigheten kan ha en viss inverkan på hurdana fordon företagen anskaffar som tjänstebilar för sina anställda, eftersom återhållsamheten i kostnadsökningarna förutsätter att man går in för förmånligare fordon. För dem som ägnar sig åt uthyrning av fordon blir effekterna mindre, men det är möjligt att lagändringarna leder till högre uthyrningspriser med minskad efterfrågan på dylika tjänster som följd. Effekten för företag som erbjuder förarutbildning antas vara liten. Moms på ovan nämnda tjänster leder till nästan fem miljoner högre momsintäkter än för närvarande.

Skattebelastning för de demofordon som bilfirmorna använder i försäljningssyfte ökar inte på ovan avsett sätt, om man väntar med att anmäla fordonen till bilbeskattning med hjälp av det föreslagna förfarandet med anmälan och förflyttningstillstånd fram till dess att fordonet registrerats i konsumentens namn. I sådana fall behöver bilfirman inte in-

räkna bilskatten i det momspliktiga vederlaget för fordonet.

Den föreslagna ändringen av skattegrunderna för paketbilar, där skattesatsen bestäms på grundval av koldioxidutsläppet från fordonet och där man beaktar den utifrån paketbilens totalmassa beräknade bärformågan, är i fråga om sina effekter på skatteintäkterna i det närmaste neutral, förutsatt att skattestyrningen har avsedd verkan. Om den verkan man eftersträvat med skattestyrningen blir mindre än väntat, kommer statens skatteintäkter att öka något jämfört med idag.

För olika paketbilmärken och -modeller som väger mer än 2 500 kilogram och som är berättigade till nedsatt skatt kan skattenivån förändras rejält jämfört med idag. Om paketbilar som beskattas idag beskattas enligt den föreslagna skattemodellen, stiger skattenivån med i genomsnitt 3—4 procentenheter från nuvarande 17 procent. Om emellertid den föreslagna skattemodellen får avsedd styrefekt, leder den till val av bränslesnålare fordon än hittills, varvid effekterna av de föreslagna lagändringarna på paketbilarnas totala skattenivå blir i det närmaste neutral jämfört med dagens situation.

Den föreslagna bilskattens andel av detaljhandelsvärdet på en paketbil kommer att ligga mellan 12,2 och 48,8 procent, beräknad på basis av koldioxidutsläppet från bilen och dess totalmassa. Ändringarna av skattenivån för olika märken och modeller kan vara stora jämfört med idag, men skattemodellen gynnar bränslesnåla paketbilar i alla storlekskategorier.

Man kan göra bedömningen, att skatteändringen temporärt kommer att dämpa efterfrågan på paketbilar, till dess att marknaden och utbudet har anpassat sig till skattestyrningen. Det är dock svårt att komma med någon exakt analys av hur ändringar i efterfrågan kommer att påverka avkastningen av bilskatten, men effekterna bedöms som små.

Till följd av de föreslagna skatteändringarna minskar skattenivån för små för stadsförhållanden lämpade paketbilar med s.k. full skatt, inklusive andelen av den moms som tas ut på bilskatten, från nuvarande nivå av i genomsnitt 32,9 procent till cirka 24—26 procent av konsumentpriset, beroende på utsläppsnivån. För paketbilar som väger högst

2 500 kilogram, vilka för närvarande är berättigade till nedsatt skattesats för paketbilar, stiger skatten emellertid. Det finns dock inte många sådana paketbilar i trafik.

En övergång till en skattemodell som baserar sig på det allmänna värdet i detaljhandeln och tidpunkten för fordonets registrering, innebär att paketbilar inte längre kan beskattas uteslutande som ett underrede och extra konstruktion därmed kunde utelämnas från beskattningsvärdet. Samma gäller ändringsarbete varigenom en paketbil utrustats till personbil. En följd av lagändringen blir att de ändrings- och utrustningsarbeten fordonet genomgått vid tidpunkten för registreringen bör ingå i beskattningsvärdet till grund för bilskatt. Detta kan leda till minskad utrustning av paketbilar, en omständighet som kan ha konsekvenser för de företag som utför sådana arbeten. Men en viss del av utrustningsarbetet kan eventuellt framflyttas till efter registreringen och beskattningen.

Ändringen av motorcykelbeskattningen gör att intäkterna av bilskatten till den delen minskar något. Följden blir att skatten på motorcyklar tillverkade före 2003, som ska beskattas som begagnade, i genomsnitt minskar en aning jämfört med idag. Skatten på alla motorcyklar som har beskattats enligt en i lagen fastställd genomsnittlig skattesats minskar något. Tullen har fastställt cirka 9 200 individuella skattesatser för olika motorcykelmodeller. För dem minskar skatten generellt eller förblir oförändrad. I de fall då skatteprocenten enligt motorcykelmodell i genomsnitt är lägre än den som bestämts i lag, stiger skatten som mest med några procentenheter. Som helhet antas den ekonomiska effekten bli så liten, att handeln med motorcyklar inte påverkas väsentligt. Förslaget att den moms som ska tas ut på bilskatt ändras så att den blir en del av bilskatten påverkar inte beskattningen av motorcyklar nämnvärt. Motorcyklar anskaffas huvudsakligen för privat bruk och i praktiken påverkar de föreslagna ändringarna inte dessa personers ekonomiska ställning.

Den beskattningmässiga behandlingen av personbilar som väger minst 4 500 kilogram ändras jämfört med idag. När personbilar ska beskattas enligt de nya skattegrunderna beräknas beskattningen av dessa tunga person-

bilar skärpas, eftersom värdet på deras tekniska utrustning kan vara högt. Beskattningen av personbilar i den här viktkategorin har dock begränsats till ett fåtal varje år, varför ändringen som helhet betraktad är av ringa betydelse. Om en personbils egen massa är minst 6 000 kilogram befrias fordonet från bilskatt. Av skatteskal kan detta möjligen leda till anskaffningen tyngre personbilar än hittills för något speciellt ändamål.

Även beskattningen av sådana personbilar som för närvarande beskattas som servicebilar kommer att skärpas. Antalet beskattade servicebilar uppgår till något tiotal varje år, varför de som helhet är av ringa betydelse. Servicebilar som räknas till kategorin paketbilar kan i vissa fall få rätt till den skatteförmån som föreslagits för tunga paketbilar, varför ändringen för deras del inte nödvändigtvis innebär en skärpning av beskattningen. I vissa fall kan en servicebil som hör till paketbilskategorin ersättas med ett fordon som hör till kategorin lastbilar, vilka är skattefria.

Den i propositionen föreslagna exportrestitutionen kommer enligt prognoserna att minska statens bilskatteintäkter med högst 30 miljoner euro per år, men de första åren beräknas nedgången i skatteintäkter var klart mindre än så. Prognoserna baserar sig på de erfarenheter Danmark har av sin exportrestitution. I Danmark beviljades till en början exportåterbäring av bilskatt för 4 000—5 000 fordon per år. Antalet har senare stigit kraftigt. 2006 fick inemot 34 000 fordon återbäring. Mot bakgrunden av dessa erfarenheter har man beräknat att 5 000—10 000 fordon i Finland årligen kommer att omfattas av återbäringen. För dessa fordon kommer uppskattningsvis 20—30 miljoner euro i skatt årligen att återbetalas, ett belopp som i motsvarande grad minskar bilskatteintäkterna. Exportrestitutionen träder dock inte i kraft för rån vid ingången av 2010 och återbäring börjar betalas för fordon som första gången beskattas enligt de i propositionen föreslagna skattegrunderna. Därmed kommer de ekonomiska effekterna av exportrestitutionen att realiseras endast på längre sikt.

För att propositionen ska kunna genomföras måste tullens datasystem för beskattning av bilar ändras. De ändringar i datasystemen

som krävs för att strukturen i skattegrunderna för paketbilar ska kunna revideras beräknas kosta cirka 18 000 euro. Kostnaderna för ändringarna av datasystemen i anslutning till exportrestitutionen uppskattas till cirka 62 000 euro. Sammanlagt beräknas därmed kostnaderna för ändringarna av datasystemen uppgå till cirka 80 000 euro.

Det merarbete de föreslagna ändringarna medför försöker man på kort sikt hantera genom att höja produktiviteten i arbetet, varför ändringarna för tullens del inte beräknas leda till ökat personalbehov och därmed inte heller orsaka tilläggskostnader. Om antalet personer som ansöker om exportrestitution ökar, kan de föreslagna ändringarna på medellång sikt leda till krav på några extra årsverken.

Bilfirmornas skattefria användning av demobilar med hjälp av förfarandet med anmälan och förflyttningstillstånd ökar kostnaderna för tullen och besiktningstillstånden till följd av beviljandet förflyttningstillstånd och tillhörande förflyttningmärken. Dessa extra kostnader kan täckas med hjälp av serviceavgifter som uppbärs hos kunderna i enlighet med lagen om grunderna för avgifter till staten.

### 3.2 Konsekvenser för myndigheterna

Beskattningen av paketbilar utifrån det allmänna värdet i detaljhandeln kräver något mera arbete av tullen än beskattningen av personbilar, eftersom paketbilarna är mera individuellt utformade än personbilarna, t.ex. i fråga om det utrustnings- och inredningsarbete som måste utföras på dem. Dessutom kommer en del av den utrustning som för närvarande inte berörs av beskattningen att omfattas av bilskatten. Å andra sidan underlättar propositionen beskattningen av begagnade paketbilar och begagnade motorcyklar. Genom propositionen förenhetligas även beskattningen av olika fordonskategorier, varför konsekvenserna för myndighetsverksamheten totalt sett blir obetydliga.

Systemet för uppbörd av bilskatt måste revideras för att möjliggöra en ändring av skattegrunderna på det sätt som föreslås i propositionen. Ändringarna av uppbördssystemet beräknas binda en del resurser hos tullen.



Exportrestitutionens andel av det växande resursbehovet uppskattas på kort sikt till 2—3 årsverken, men beroende på antalet fordon som är berättigade till återbäring förutspås behovet på medellång sikt öka till 5—9 årsverken. Dessutom förutsätter förfarandet med exportrestitution vissa ändringar i beskattningsförfarandet, bl.a. därför att arkiverings-tiderna för beskattningssuppgifter om fordon måste förlängas.

Om det blir vanligt med en överföring av skatteansvaret kommer detta till följd av den därmed sammanhängande anmälningsskyldigheten att i viss mån öka tullens arbetsbörda.

Dessutom kommer utvidgningen av det nuvarande förfarandet med förflyttningstillstånd för bilfirmornas demofordon att i viss mån öka tullens arbete.

Uppbörderna av felavgifter innebär visst merarbete för tullen, men införandet av felavgiften förväntas minska mängden missbruk och på längre sikt göra beskattningen smidigare.

### 3.3 Miljökonsekvenser

Propositionen bedöms ha positiva effekter på miljön.

Koldioxidutsläppen är direkt relaterade till bränsleförbrukningen. Således kan utsläppen reduceras bara genom en minskning av bränsleförbrukningen. Sammantaget kan betydande utsläppsminskningar åstadkommas genom en kombination av olika metoder. En sådan metod är att påverka konsumenterna i deras val och rutiner med hjälp av ekonomisk styrning. Syftet med de föreslagna ändringarna är att påverka konsumenterna när de fattar beslut om anskaffning av paketbilar så, att efterfrågan styrs till bilar som med tanke på transportbehovet är ändamålsenliga och vilkas koldioxidutsläpp är så gynnsamma som möjligt.

De föreslagna ändringarna kan ha betydelse även med tanke på valet av tjänstebilar. Genom att den moms som uppbärs på bilskatten slopas och motsvarande skattebelastning överflyttas till bilskatten höjs priserna på de fordon som momspliktiga leasingföretag bjuder ut på ett sätt, som står i direkt proportion till den på koldioxidutsläpp baserade bilskat-

ten. Detta antas påverka arbetsgivarna i deras val av leasingfordon så, att de framdeles går in för tjänstebilar som vad gäller både utsläpp och pris är förmånligare än tidigare. Speciellt i fråga om personbilar accentuerar detta miljöstyrningen i bilbeskattningen. På motsvarande sätt kan de föreslagna ändringarna även påverka privatpersoner i deras val av olika leasing- och uthyrningstjänster.

Att bilskatten på paketbilar genom propositionen blir miljörelaterad kompletterar den miljöstyrning av personbilsbeskattningen som redan genomförts. Avsikten är att i en senare proposition ändra den årliga fordonsbeskattningen av paketbilar så, att den på samma sätt som i fråga om personbilar blir baserad på koldioxidutsläpp.

De totala koldioxidutsläppen från trafiken beror inte enbart på fordonens specifika koldioxidutsläpp och fordonsbeståndets storlek utan även på hur mycket och på vilket sätt de enskilda fordonen framförs. Den föreslagna skattedifferentieringen för paketbilarnas del grundar sig på ett fordons specifika bränsleförbrukning och vid differentieringen beaktas inte antalet kilometer som körts med fordonet och inte heller den faktiska bränsleförbrukningen, som kan avvika från den enligt givna standarder gjorda mätningen, bl.a. beroende på körsätt och bilens verkliga last. Genom att skatten på fordonsanskaffningen är bunden till den specifika bränsleförbrukningen framhålls dock betydelsen av en låg förbrukning, eftersom den totala skattebelastningen för bilismen redan nu står i relation till förbrukningen genom bränslebeskattningen. Det är möjligt att företagets och den offentliga förvaltningens upphandlingspolitik förändras så, att miljöaspekterna får en allt större roll när beslut om bilanskaffningar ska fattas. En beskattning som grundar sig på utsläpp kan stödja en sådan utveckling.

Den föreslagna skatteändringen beräknas medföra att efterfrågan på paketbilar flyttas över från nuvarande viktclass om i genomsnitt 2 800—3 000 kilogram till å ena sidan mindre och lättare paketbilar och å andra sidan i viss mån större och tyngre paketbilar, beroende på transportbehovet.

De förutsättningar och begränsningar som enligt förslaget gäller för exportrestitution inverkar gynnsamt på miljön, eftersom de

beskattningsmässigt inte sporrar till utförelse av gamla eller skrotningsfärdiga fordon och därigenom bidrar till att sådana fordon dirigeras till en miljömässigt hållbar förstöring.

### 3.4 Samhälleliga konsekvenser

I och med att beskattningen av personbilar och paketbilar förenhetligas minskas behovet att klassificera fordonen och enbart av beskattningsskäl utföra kostnadskrävande ändringsarbeten på fordonen betingade av den nuvarande klassificeringen. Att ändra bilskatten på paketbilar så att den baseras på konsumentpriserna förbättrar skattens transparens.

I den skattemodell som baserar sig på paketbilarnas allmänna värde i detaljhandeln är det inte längre möjligt att hålla isär fordonets fabrikspris från ett senare utfört konstruktionsarbete. Den saken har betydelse bl.a. med tanke på beskattningen av de fordon som inreds till s.k. minibussar. Den föreslagna lagändringen kan leda till färre omkonstruktioner av sådana fordon eller framskjuta arbetena till efter beskattningen.

Att ändra beskattningen så att den relateras till koldioxidutsläppen gynnar speciellt paketbilsmodeller med låg bränsleförbrukning i alla storleksklasser. Bilvalet har betydelse förutom för anskaffningskostnaderna också för bränslekostnaderna samt skatterna under den tid bilen är i användning enligt en proposition som kommer att ges senare.

Följden av de föreslagna ändringarna blir att skatten stiger på vissa paketbilsmodeller och sjunker på vissa jämfört med nuvarande skattenivå. Om de föreslagna skatteändringarna i enlighet med syftet styr efterfrågan till paketbilsmodeller med lägre bränsleförbrukning, inverkar detta på kort sikt i viss mån även på verksamhetsförutsättningarna för de företag som sysslar med import och återförsäljning av bilar. Emellertid måste bilbranschen även i övrigt anpassa sin verksamhet till Europeiska unionens skärpta klimatpolitiska åtgärder, varför propositionens effekter på branschens verksamhetsförutsättningar som helhet betraktade antas vara små. Effekterna är i vilket fall som helst förenliga med miljömål.

De föreslagna ändringarna berör endast sådana nya eller som begagnade importerade fordon som beskattas första gången efter att lagändringen trätt i kraft. Det innebär att propositionen inte har någon direkt inverkan på fordonsanskaffningar som redan ägt rum. Indirekt antas de ändrade skattenivåerna för paketbilar dock påverka prisnivån för begagnade paketbilar och värdet på bytesbilar på marknaden.

Den omständigheten att skyldigheten att betala bilskatt överförs på den, i vars namn fordonet registreras, förbättrar beskattningens transparens och är därmed ägnad att betona sambandet mellan beskattning och koldioxidutsläpp. I de fall då fordonets importör samtidigt är ett registrerat ombud hos tullen, sköter bilfirman beskattningen och registreringen av fordonet på konsumentens vägnar. Konsumenten kommer i åtnjutande av samma förmåner som hittills, varför fordonet kan registreras och tas i trafik redan innan det beskattats. Bilfirman debiterar enligt avtal den betalda bilskatteandelen av konsumenten. Ändringen av bilskatten till en momsfri genomgångspost förutsätter att bilskatten specificeras i handelsfakturorna, vilket förbättrar skattens transparens jämfört med idag samtidigt som beskattningens styreffekt på köpbeendet ökar.

Till följd av bilskattens karaktär av genomgångspost måste fordonsimportörerna och återförsäljarna ändra sina fakturerings- och andra system. Även bilfirmornas avtalsvillkor måste ändras. Övergången till en beskattning som baserar sig på det allmänna värdet i detaljhandeln förutsätter att handelspositioner för paketbilarnas del tas i användning, vilket innebär visst merarbete i samband med beskattningen.

Ändringen av bilskatten till en momsfri genomgångspost kommer i viss mån att höja prisnivån för tjänster i anslutning till leasing och uthyrning av fordon samt förarutbildning. Effekten på tjänsternas totala kostnader infaller likväl först på längre sikt.

De föreslagna ändringarna förenklar beskattningen av motorcyklar. Slopandet av individuella skattesatser separat för varje modell gör att beskattningen blir lättare att förutse, eftersom en skattesats baserad på mo-

torns slagvolym är den samma oberoende av motorcykelns ålder.

Med hjälp av exportrestitutionen kan dubbelbeskattning av fordon undvikas i situationer, där ett fordon förs ut från Finland för permanent bruk i ett land, där en skatt av engångskaraktär och samma typ som bilskatten uppbärs för fordonet. Återbäringen kan ha ekonomisk betydelse t.ex. i en situation, där ett fordon förs ut i samband med flyttning utomlands. Exportrestitutionen kan även öka den temporära användningen av utländska fordon i Finland. Återbäringen kan också oftare än hittills sporra till försäljning av begagnade bilar till utländska marknader, då återbäringen av bilskatten kan beaktas i prissättningen av fordonet.

#### 4 Beredningen av propositionen

Propositionen har beretts vid finansministeriet i samarbete med Tullstyrelsen. Till den del ändringarna berör demofordon som tillfälligt ska används i trafik har propositionen

beretts i samarbete med kommunikationsministeriet och Fordonsförvaltningscentralen.

Propositionen har samband med programmet för statsminister Matti Vanhanens andra regering. Enligt regeringsprogrammet ska trafikbeskattningen utvecklas i syfte att minska utsläppen, spara energi och förbättra energieffektiviteten.

Riksdagen har förutsatt, att regeringen i samband med revideringen av bilbeskattningen särskilt ger akt på hur beskattningen kan utnyttjas för att främja miljöstyrningen i syfte att reducera trafikutsläppen. Dessutom har riksdagen krävt att bestämmelserna om beskattningen av paketbilar uppdateras. Propositionen innebär i fråga om paketbilar en förnyelse av beskattningens struktur i enlighet med dessa mål.

#### 5 Samband med andra propositioner

Propositionen har samband med budgetpropositionen för 2009 och avses bli behandlad i samband med den.

### DETALJMOTIVERING

#### 1 Lagförslagen

##### 1.1 Bilskattelagen

1 §. I paragrafen föreskrivs om lagens tillämpningsområde. Till paragrafens 1 mom. fogas en bestämmelse i förtydligande syfte att med register avses fordonstrafikregistret enligt lagen om fordonstrafikregistret (541/2003). Registret förs av Fordonsförvaltningscentralen.

Enligt paragrafens 2 mom. tillämpas på frågan om vilket slags fordon som ska anses vara ett i 1 mom. avsett fordon som hör till bilskattelagens tillämpningsområde och till vilken kategori av motordrivna fordon ett fordon ska hänföras tillämpas de grunder om vilka bestäms i fordonslagen eller som har utfärdats med stöd av den. Det är närmast konstruktionsförordningen som är den författning på förordningsnivå som härvid ska tillämpas. Föreslås att momentet kompletteras så, att de grunder om vilka bestäms i fordonslagen eller som har utfärdats med stöd

av den förutom på indelningen av fordon i kategorier mera allmänt även ska tillämpas på fordonens andra tekniska egenskaper. Enligt nuvarande 91 § i bilskattelagen avses med ett fordonens egen massa och totalmassa den egen massa och totalmassa som bestäms i vägtrafiklagstiftningen. Den i propositionen föreslagna miljörelaterade bilskattens storlek påverkas även av vissa andra tekniska egenskaper hos fordonen, som t.ex. effekt och koldioxidutsläpp, och avsikten är att även på dessa tillämpa de grunder om vilka bestäms i fordonslagstiftningen. Eftersom det är fråga om skattegrunder som är viktiga med tanke på lagens tillämpning, föreslås att bestämmelsen om hur de definieras tas in i den paragraf som berör lagens tillämpningsområde. Lagens 91 § upphävs som obehövlig.

4 § och rubriken för 2 kap. Bestämmelserna om skyldighet att betala bilskatt delas upp i två paragrafer. I den föreslagna 4 § föreskrivs om skattskyldighet och skatteansvar i samband med fordonets första beskattning, dvs. registrering eller första ibruktagande.

Ordalydelsen i rubriken till kapitlet före paragrafen ändras.

Avvikande från bestämmelserna i nuvarande 4 § hänför sig skattskyldigheten inte längre till importören eller tillverkaren av ett fordon. Enligt paragrafens 1 mom. är i första hand den person skyldig att betala skatt i vars namn fordonet har antecknats i registret. Med register avses i enlighet med den föreslagna 1 § det nuvarande fordonstrafikregistret. Eftersom bilskatt ska betalas i samband med fordonets första registrering, är den skattskyldig i vars namn fordonet då antecknas i registret. Därvid avses den som antecknas i registret som fordonets ägare.

Innan ett fordon registreras ska den skattskyldige avge bilskattedeclaration och betala bilskatt enligt bestämmelserna i 7 kap. Eftersom kontrollen av bilskatten huvudsakligen grundar sig på att fordonet inte kan registreras förrän skatten har betalats, är bilens registrering och användning möjlig först efter att bilskatten har betalats till skattemyndigheterna. Den som har antecknats som ägare är dock skattskyldig även i de fall då fordonet kan registreras utan att bilskatten har betalats på vederbörligt sätt. Registreringen eliminerar inte rätten att efterbeskatta ägaren.

Även om lagen inte innehåller någon uttrycklig bestämmelse om saken, kan en skattskyldig på samma sätt som idag anlita ett befullmäktigat ombud att sköta beskattnings- och registreringsförfarandet. Ombudet betalar dock skatten i den skattskyldiges namn och för dennes räkning. Därmed är det i sista hand den skattskyldige själv som har skatteansvaret.

I de fall då importören eller tillverkaren av ett fordon är ett av Tullstyrelsen godkänt registrerat ombud, ansvarar ombudet i stället för den skattskyldige direkt med stöd av lagen för att bilskatten betalas. En bestämmelse om detta intas i paragrafens 2 mom. Enligt 4 mom. är dock den som har antecknats i registret som ägare till fordonet sekundärt ansvarig för skatten.

De villkor som ett registrerat ombud ska uppfylla framgår av 39 §. Beskattningen sker enligt ett förfarande med periodisering enligt samma principer som idag gäller för en registrerad skattskyldig.

Det registrerade ombudet eller fordonets återförsäljare anmäler fordonet till registrering i den slutliga köparens namn, varefter det registrerade ombudet avger bilskattedeclaration och betalar skatten. Bilskattebeloppet ingår inte i det momspliktiga vederlaget för fordonet, utan är en separat genomgångspost som det registrerade ombudet enligt avtal debiterar av den som blir registrerad ägare till fordonet, dvs. den slutliga köparen. I praktiken kan återförsäljaren sköta debiteringen av bilskatten av den slutliga köparen i det registrerade ombudets namn. Den bilskatt det registrerade ombudet betalt inräknas inte i beskattningsunderlaget för den moms som ska tas ut på försäljningen av ett fordon. Köpesumman för fordonet och bilskattens belopp bör antecknas separat i handelsfakturan, alternativt debiteras med separata fakturor. Även i bokföringen bör bilskatten behandlas som en genomgångspost.

Fördelen med ombuds förfarandet är att den som köper ett fordon inte behöver befatta sig med beskattnings- och registreringsprocessen. Dessutom blir fordonet registrerat och taget i bruk före bilbeskattningen, vilket grundar sig på att ett registrerat ombud måste uppfylla vissa krav på tillförlitlighet och solvens och även på att skattemyndigheterna har möjlighet att följa med fordonens registrering. De rättigheter och skyldigheter som sammanhänger med beskattningen gäller även det för skatten ansvariga ombudet.

Ett registrerat ombud kan befrias från sitt ansvar enligt lag, om därom avtalas enligt förfarandet i paragrafens 3 mom. Förfarandet motsvarar förfarandet i nuvarande 4 § 2 mom. angående överföring av skattskyldighet. Om överföringen ska ett skriftligt avtal uppgöras, t.ex. genom ett tilläggsvillkor i köpebrevet, där överlåtaren och mottagaren av skatteansvaret anges. Av övervakningsmässiga skäl ska den som överför skattskyldighet anmäla överenskommelsen till skattemyndigheten, för att beskattningen ska kunna hänföras till rätt person. Av försummad anmälan följer, att den som överlåtit fordonet tillsammans med den som förvärvat det gemensamt ansvarar för skatten. Finns det flera överlåtare och förvärvare ansvarar alla gemensamt för skatten.

Överföring av skatteansvar kan bli aktuell av praktiska orsaker, t.ex. när underredet till en paketbil som ska återförsäljas till en kund före registreringen konstrueras om med ett karosseri enligt kundens behov. Eftersom återförsäljaren i sådana situationer har mer relevanta uppgifter för beskattningen än importören, kan det vara motiverat att överföra skatteansvaret från importören till den återförsäljare som sköter faktureringen eller ända till kunden i slutändan. Underredet som sådant till en paketbil kan inte beskattas utan flak eller annat lastutrymme, eftersom fordonet enligt lagens 15 § måste vara trafikdugligt. Överföringen av skatteansvaret kan motiveras även i de fall då ett fordon säljs till en kund utan att det registreras. Det kan t.ex. gälla fordon som säljs för export eller tävlingsändamål.

Om den på vilken skatteansvaret överförs inte är ett registrerat ombud, tillämpas på denne vad i bilskattelagen föreskrivs om skattskyldig. Med stöd av 37 och 41 § ska bilskattedecklaration avges och bilskatt betalas innan fordonet kan antecknas i registret. Den som övertagit skatteansvaret har samma besvärsmöjligheter som en skattskyldig.

Om skatten inte kan uppbäras hos det registrerade ombudet, är enligt paragrafens 4 mom. den skattskyldig som i registret har antecknats som ägare till fordonet. I sådana fall sänder skattemyndigheten ett beskattningsbeslut till ägaren, som därefter har samma besvärsmöjligheter som en skattskyldig. Ägaren befrias från sitt skatteansvar när han eller hon påvisar att bilskattens belopp har betalats till det registrerade ombudet eller en representant för ombudet. Med representant avses i praktiken den återförsäljare som i det registrerade ombudets namn har debiterat bilskattens belopp av ägaren.

I paragrafens 5 mom. föreskrivs om skattskyldighet i andra hand. Bestämmelsen behövs för att alla fordon som tagits i bruk även i vissa undantagssituationer ska kunna beskattas, eftersom ett fordon som ingen har skatteansvar för inte får användas i trafik. I de fall då fordon tagits i bruk utan registrering är den som tagit det i bruk skattskyldig. Med ibruktagande avses enligt 2 § att ett fordon används i trafik inom finskt territorium. Även då det inte kan påvisas vem som enligt

1—3 mom. har skatteansvaret för fordonet är den som tagit det i bruk skattskyldig. Den som tagit fordonet i bruk är dock inte skattskyldig enligt lag i de fall då man kan påvisa vem som i första hand är skattskyldig eller skatteansvarig, även om skatten inte kan drivas in av sistnämnda. Om bilskatten är obetald för ett fordon, får det enligt 63 § inte användas i trafik.

I sista hand är det ägaren till ett i bruk varande fordon som är skattskyldig.

**5 §.** I paragrafen slopas bestämmelserna om uppbörd av en skatt som är av samma storlek som momsens på bilskatten. Bestämmelserna i nuvarande 4 § 4 och 5 mom. om skattskyldighet när ett fordon, dess äganderätt eller användningssyfte ändras efter den första beskattningen på ett sätt som påverkar beskattningen flyttas till denna paragraf. Det föreligger inte skäl att i detta sammanhang ändra bestämmelsernas innehåll.

**5 a §.** Föreslås att paragrafen till följd av omregleringen av bestämmelserna i lagen upphävs. Bestämmelserna om skatt på personbilar och paketbilar ingår i 6 §.

**6 § och skattetabell 1.** I paragrafen och i skattetabell 1 i bilagan till lagen föreskrivs om den skatt som baserar sig på koldioxidutsläpp från personbilar och paketbilar.

För personbilarnas del överensstämmer skattegrunderna huvudsakligen med nu gällande 5 a § och skattetabellen i bilagan. Med hänvisning till lagförslaget allmänna motiveringar och i syfte att bibehålla skattenivån höjs dock de på koldioxidutsläpp baserade skattesatserna i skattetabellen med 22 procent samtidigt som en skatt av samma storlek som momsens inte längre uppbärs på bilskatten.

Paketbilar beskattas i princip enligt samma skattegrunder som personbilar. Om nedsatt skatt på paketbilar på grund av deras totalmassa bestäms i 8 §. En hänvisning om detta skrivs in i 6 § 1 mom.

Med mängden koldioxidutsläpp avses i skattetabellen bilens specifika koldioxidutsläpp i gram per kilometer. Skattesatserna bestäms separat för varje gram utsläpp.

Som utsläppsuppgifter används det koldioxidutsläpp vid blandad stads- och landsvägskörning som tillverkaren uppgett för bilen enligt de harmoniserade metoderna för

mätning av koldioxidutsläpp som ingår i gemenskapens lagstiftning, vilken utsläppsuppgift har införts eller borde införas i fordons trafikregistret i Finland. För personbilarnas del är bestämmelsen oförändrad till sitt innehåll. I fråga om paketbilar innebär bestämmelsen i princip en hänvisning till utsläppsdirektivet om paketbilar 2004/3/EG. Enligt en förpliktande bestämmelse i direktivet får en paketbil som första gången tas i bruk efter den i direktivet angivna tidpunkten inte registreras, om dess utsläpp inte har bestämts enligt metoderna för mätning av koldioxidutsläpp i direktivet. Tidpunkten är bestämd till början av 2006 om det är fråga om lätta paketbilar i kategori N<sub>1</sub> undergrupp I, och början av 2008 om det är fråga om paketbilar i kategori N<sub>1</sub> undergrupp II eller III. I praktiken finns det heltäckande utsläppsuppgifter om nya paketbilar som har tagits i bruk efter ingången av 2008. Fr.o.m. 2009 är utsläppsuppgifterna obligatoriska för alla paketbilar. Till dess att paketbilarna börjar omfattas av EG-typgodkännandet, krävs i samband med paketbilens nationella typgodkännande uppgifter om koldioxidutsläppen genom ett intyg om överensstämmelse utfärdat av tillverkaren. Enligt typgodkännandedirektivet kommer intygen om överensstämmelse därefter att bli obligatoriska för alla typgodkända paketbilar.

Eftersom paketbilarna tillsvidare inte är EG-typgodkända är det svårare att utreda deras utsläpp än personbilarnas. Av administrativa orsaker föreslås, att mängden koldioxidutsläpp från paketbilar godkänns som underlag för bilbeskattningen endast, om det är fråga om en paketbil som första gången tagits i bruk efter ingången av 2008, oavsett vilken undergrupp i kategori N<sub>1</sub> den tillhör. En bestämmelse om detta ingår i förslaget till 6 § 1 mom. Den tidigaste tidsangivelsen är således början av 2008, trots att det är fråga om paketbilar som det enligt utsläppsdirektivet borde ha funnits på mätningar baserade utsläppsuppgifter om sedan tidigare. Enligt paragrafens 3 mom. har den skattskyldige eller skatteansvarige dock möjlighet att presentera egna utredningar om koldioxidutsläppet enligt utsläppsdirektivet för en paketbil som hör till undergrupp I, varvid dessa utsläppsuppgifter kan läggas till grund för beskattningen.

Som framgår ovan finns det uppgifter om koldioxidutsläpp som är dokumenterade genom harmoniserade mätmetoder endast för en del av de paketbilar som ska beskattas. För sådana paketbilar som det inte finns uppgifter om, bestäms skattesatsen enligt 2 mom. på samma sätt som för personbilar enligt bilens totalmassa och drivkraft. Dyliga uppgifter finns att tillgå för alla bilar. Utgående från totalmassan och drivkraften kan man av skattetabellen utläsa hur stora beräknade koldioxidutsläpp de motsvaras av och vilken skattesats som ska tillämpas på bilen. På grund av dieselpaketbilarnas lägre bränsleförbrukning är deras beräknade koldioxidutsläpp en aning lägre än bensinbilarnas. Detta gäller även för personbilar.

Enligt 91 § som föreslås bli upphävd avses i bilbeskattningen med ett fordons totalmassa den totalmassa som bestäms enligt vägtrafikstadgandena. Motsvarande bestämmelse ingår i förslaget till 1 §, med den ändringen att där hänvisas till fordonslagen och den med stöd av denna utfärdade konstruktionsförordningen. Enligt konstruktionsförordningen avses med totalmassa den största tekniskt tillåtna massa, definierad enligt Europaparlamentets och rådets direktiv 97/27/EG om massa och dimensioner för vissa kategorier av fordon och släpvagnar till dessa fordon och om ändring av direktiv 70/156/EEG, som fordons tillverkare uppger.

Utsläppsnivån beräknas utgående från totalmassan och drivkraften även i sådana fall då tillverkaren enligt EG:s regelverk inte har varit skyldig att lämna uppgifter om utsläppen. Enligt paragrafens 3 mom. har den skattskyldige möjlighet att lämna utredning om koldioxidutsläppet från den bil som ska beskattas enligt bränsleförbrukningen vid blandad körning. I fråga om paketbilar begränsas den möjligheten till utsläpp som definieras i utsläppsdirektivet 2004/3/EG eller i gemenskapens bestämmelser som eventuellt senare ersätter direktivet och avser föreskrifter om krav på mätning. Den skattskyldige bör presentera utredning om utsläppen i form av ett intyg som biltillverkaren eller dennes representant utfärdat. T.ex. pressuppgifter eller uppgifter som tagits fram på Internet duger inte som utsläppsdokumentation.

Liksom ifråga om personbilar kan en skattskyldig, om han eller hon så önskar, i enlighet med 3 mom. även låta mäta utsläppen från den paketbil som ska beskattas enligt den mätmetod som vid tidpunkten för beskattningen ska tillämpas enligt gemenskapslagstiftningen, varvid mätresultatet kan användas som skattegrund. I praktiken kan utsläppsanalyser enligt sådana mätmetoder endast utföras i laboratoriemiljö.

Rätten att använda de i 3 mom. avsedda utsläppsuppgifterna gäller endast för den individuella bil som ska beskattas samt vid bilens första beskattning för undvikande av skatterättelse. Utredningen eller mätresultatet bör presenteras när fordonet anmäls till beskattning.

När paragrafens 3 mom. tillämpas bör det i lagens 4 § 2 mom. avsedda registrerade ombudet, som ansvarar för att skatten betalas, jämföras med den skattskyldige.

**6 a §.** Föreslås att paragrafen till följd av omregleringen av bestämmelserna i lagen upphävs. Bestämmelserna om skatt på motorcyklar och skattepliktiga bussar ingår i 7 §.

**7 §.** I paragrafens 1 mom. bestäms om bilskatten på en buss som väger mindre än 1 875 kilogram. Dessa fordon omfattas alljämt av bilbeskattningen, men skatten bestäms även i fortsättningen uteslutande på basis av fordonets värde i detaljhandeln, eftersom det än så länge inte finns några kommensurabla metoder för mätning av fordonens koldioxidutsläpp. I praktiken är det ovanligt med så små bussar. Såväl nya som begagnade bussar beskattas enligt samma skattesats. Enligt förslaget är skattesatsen lika stor som den nuvarande, dvs. 26 procent förhöjd med momsens andel. De nuvarande specialbestämmelserna i 6 a § om beskattningen av begagnade bussar som är tillverkade före 2003 upphävs.

I paragrafens 2 mom. bestäms om bilskatten på motorcyklar och andra skattepliktiga fordon i kategori L. I momentet intas bestämmelserna från nuvarande 6 § 2 mom. om skattesatsen på nya motorcyklar förhöjd med 22 procent. Avvikande från nuvarande bestämmelser tillämpas samma skattesats enhetligt på såväl nya som begagnade motorcyklar. De nuvarande specialbestämmelserna

i 6 a § om beskattning av begagnade motorcyklar tillverkade före 2003 upphävs.

Om skattefrihet för vissa fordon i kategori L föreskrivs i 21 § 3 mom. Till den delen föreslås inga ändringar av lagen.

**8 § och skattetabell 2.** Specialbestämmelserna i nuvarande lag om hur skatt bestäms på paketbilar som ska beskattas som begagnade är onödiga. I den föreslagna 8 § och i skattetabell 2 i bilagan till lagen föreskrivs om förutsättningarna för minskning av den skatt som baserar sig på koldioxidutsläppen för såväl nya paketbilar som paketbilar vilka ska beskattas som begagnade samt bestäms avdragets storlek.

Enligt paragrafens 1 mom. gäller avdraget paketbilar som hör till kategori N<sub>1</sub> och vilkas totalmassa är större än 2 500 kilogram. Dessutom förutsätts, att det i paketbilen utöver förarsätet och sitsarna bredvid detta inte finns andra sitsar eller anordningar för fastgörande av sådana. Motsvarande regel om en bänkrad tillämpas i mervärdesbeskattningen och i den årliga fordonsbeskattningen. Ett sådant fordon kan anses uppfylla kraven på en paketbil som är avsedd för godstransport. För att en paketbil ska vara berättigad till nedsatt skatt i bilbeskattningen måste den dessutom uppfylla ett av de två alternativa villkoren i fråga om bilens minsta bärförmåga och relativa största effekt i förhållande till bilens totalmassa. Bärförmågan definieras som skillnaden mellan fordonets totalmassa och egen massa. Enligt fordonslagstiftningen avses med totalmassa den största tekniskt tillåtna totalmassa för fordonet som tillverkaren uppgett och med egen massa ett trafikdugligt fordons massa, inklusive förarens vikt som uppskattas till 75 kilogram.

Enligt paragrafens 2 mom. får paketbilens lastutrymme utrustas med godtagbara anordningar för fastgörande av rullstol liksom för närvarande.

Enligt paragrafens 3 mom. bestäms bärförmågan i 1 mom. i samband med paketbilens första beskattning utifrån den utrustning som bilen då hade. Om paketbilens egen massa och därmed även dess bärförmåga senare ändras, t.ex. till följd av utrustnings- eller ändringsarbeten som utförs på fordonet, inverkar detta inte på beskattningen av paketbilen. Även om paketbilens bärförmåga på

grund av senare utförda ändringsarbeten inte längre uppfyller villkoren för paketbil med nedsatt skatt, blir följden inte i 47 § avsedd ny beskattning.

Paketbil vars bärförmåga är mindre än 680 kilogram är inte berättigad till nedsatt skatt.

Om paketbilen är berättigad till nedsatt skatt, kan skattesatsen som bestäms utifrån koldioxidutsläppet enligt skattetablell 1 minskas med ett avdrag som beräknas på basis av fordonets totalmassa och vars storlek uttryckt i procentenheter framgår av en ny skattetablell 2 i bilagan till lagen. T.ex. kan skattesatsen som enligt skattetablell 1 är 34,2 procent för en ordinär för godstransport avsedd paketbil, vars koldioxidutsläpp är 240 gram per kilometer och vars totalmassa är 2 950 kilogram, minskas med ett avdrag som enligt skattetablell 2 är 14,2 procentenheter, varvid den nedsatta skatten blir 20 procent.

Fordon i kategori N som väger mer än 3 500 kilogram klassificeras som lastbilar. De är befriade från bilskatt.

Enligt paragrafens 4 mom. tas bilskatt alltid ut till ett minsta belopp, som enligt den föreslagna skattetablellen 1 är 12,2 procent. Minimiskatten motsvarar den nuvarande lägsta skattenivån för personbilar, om man även beaktar den skatt av samma storlek som momsens som ska uppbäras på bilskatten.

**10 §.** Enligt paragrafen anses ett fordon vara begagnat, om det har varit registrerat och i användning. Om ett fordon inte har varit registrerat och i användning omfattas det av bestämmelserna om beskattning av ett nytt fordon. Med hänvisning till lagförslagets allmänna motiveringar föreslås att ett nytt 3 mom. fogas till paragrafen. Enligt det ska ett som nytt importerat fordon vilket används temporärt skattefritt enligt förslaget till 35 b § i bilbeskattningen anses vara ett nytt fordon. Bestämmelsen behövs för tydlighetens skull, även om ett sådant fordon bör betraktas som nytt enbart av den orsaken att det inte har varit registrerat. Det är fråga om ett oregistrerat fordon. Den omständigheten att fordonet beviljas ett förflyttningstillstånd med tillhörande förflyttningmärken kan inte jämföras med registrering.

Den föreslagna bestämmelsen har ingen inverkan på beskattningen av fordon vilka importerats som begagnade.

**10 a, 11, 11 a §.** Den på anskaffningsvärdet baserade beskattningen slopas, varför beskattningsvärdet för alla i bilskattelagen avsedda fordon definieras som fordonets allmänna värde i detaljhandeln som innehåller skatter. Till följd av omregleringen av bestämmelserna i lagen intas en generell bestämmelse om detta i 11 §. Lagens 10 a och 11 a § upphävs. Närmare bestämmelser om det allmänna värdet i detaljhandeln, annan värdebestämning och användningen av handelspositioner ingår som hittills i 11 b—11 g §.

**11 c §.** Enligt bilskattelagen avses med det allmänna värde i detaljhandeln det pris som ett likadant fordon allmänt betingar om det säljs på priset som innehåller alla skatter på marknaden i Finland till en köpare som är konsument, vid en tidpunkt då fordonet anmäls eller borde ha anmälts till beskattning. Beskattningsvärdet är lika med det allmänna konsumentpriset på fordonet bestämt på basis av prisuppgifter från bilmarknaden i Finland vid beskattningstillfället. Avsikten har inte varit att enbart det konkreta priset på det fordon som ska beskattas, t.ex. inköpspriset i utlandet eller försäljnings- eller inlösningspriset i hemlandet, ska läggas till grund för beskattningsvärdet.

För tydlighetens skull föreslås att bilskattelagens bestämmelser om det allmänna värdet i detaljhandeln preciseras så, att till 11 c § fogas ett nytt 4 mom., enligt vilket ett fordons allmänna värde i detaljhandeln inte kan bestämmas enbart utifrån det anskaffningspris som betalats eller det försäljningspris som erhållits eller den inlösningsersättning som bestämts för det fordon som ska beskattas.

Enligt lagens 11 c § bestäms ett fordons beskattningsvärde utifrån tillgängliga utredningar om de faktorer på marknaden som inverkar på värdet i detaljhandeln samt utredningar om fordonets värde och de fordons-specifika egenskaper som påverkar värdet, såsom märke, modell, typ, drivkraft och utrustning. Därtill kan fordonets ålder, antalet körda kilometer och fordonets skick samt andra individuella egenskaper beaktas. Föreslås att till paragrafen fogas ett nytt 5 mom., enligt vilket användningen i förevisningssyfte enligt 35 b § av ett som nytt importerat fordon och det antal kilometer som körts med



fordonet inte ska beaktas när fordonets allmänna värde i detaljhandeln bestäms. Bestämmelsen kompletterar det föreslagna 10 § 3 mom.

**12 §.** Paragrafen sammanhänger med den på anskaffningsvärdet baserade beskattningen. Paragrafen upphävs.

**13 §.** Enligt den nuvarande paragrafen är det möjligt att ändra och utrusta en paketbil t.ex. till personbil före den första registreringen av fordonet, utan att de extra kostnaderna för detta inräknas i beskattningsvärdet. Dessutom innehåller paragrafen bestämmelser om hur beskattningsvärdet ska fastställas när ett fordon, för vilket skatt redan uppburits, före registreringen eller första ibruktagandet ändras så, att det påverkar beskattningen. Bestämmelsen gäller t.ex. fall då ett fordon, som har beskattats som paketbil, efter beskattningen införs i registret som ett fordon ombyggt till personbil.

Paragrafen upphävs, eftersom bilbeskattningen för alla fordon ska grunda sig på deras allmänna värde i detaljhandeln. Det allmänna värdet i detaljhandeln anses innefatta allt en köpare av ett fordon direkt eller indirekt ger som vederlag för fordonet till säljaren eller tredje person. Den utrustning som vid tidpunkten för registreringen hör till fordonet inräknas i beskattningsvärdet. Den föreslagna skattemodellen innebär således, att skattefri konstruktion av paketbilar före registreringen inte längre är möjlig.

**17 och 18 §.** I paragraferna föreskrivs om hur man förhindrar kringgående av skatt i samband med att beskattningsvärdet fastställs. Ordalydelsen i lagens 17 § ändras i och med övergången till en skattemodell som utslutande baserar sig på värdet i detaljhandeln. Om beskattningsvärdet på ett fordon är fejkat eller om skatteansvaret har överförts i syfte att undgå skatt, kan beskattningsvärdet fastställas enligt uppskattning.

Lagens 18 § har samband närmast med den på anskaffningsvärdet baserade beskattningen. Paragrafen upphävs.

**19 §.** Paragrafen gäller ägarbyten enligt den skattemodell där importören är skattskyldig. Paragrafen upphävs.

**20 §.** Paragrafen gäller omräkning av belopp angivna i utländsk valuta. Bestämmelsen sammanhänger med den på anskaff-

ningsvärdet baserade beskattningen. Paragrafen upphävs.

**21 §.** Paragrafen innehåller bestämmelser om skattefrihet i vissa fall samt nedsatt skatt. Paragrafens 2 mom. ändras så, att specialbestämmelserna om nedsatt skatt på servicebilar och tunga personbilar slopas. Servicebil beskattas i fortsättningen enligt 6 eller 8 §, beroende på om den uppfyller villkoren för nedsatt skatt enligt 8 § eller inte. Tung personbilar kommer att beskattas enligt samma grunder som övriga personbilar. Personbilar som väger minst 6 000 kilogram föreslås dock fortsättningsvis vara skattefria. Bestämmelsen om skattefrihet är nödvändig i fråga om personbilar, eftersom fordonslagstiftningen inte har uppställt någon övre viktgräns för personbilar, i motsats till vad som är fallet för t.ex. paketbilar.

**23 och 24 §.** Bestämmelserna om förutsättningarna för nedsatt skatt på paketbilar avsedda för godstransport sammanhänger med att beskattningen av paketbilar baseras på deras anskaffningsvärde, varför det föreslås att paragrafen upphävs. På grund av den föreslagna ikraftträdandebestämmelsen kommer den på nuvarande lag baserade skattemässiga behandlingen av paketbilar dock inte att ändra till följd av bestämmelser i den föreslagna lagen.

**31 §.** I paragrafen föreskrivs i samband med 2 § 2 mom. om begränsningar i användningen av ett utomlands registrerat fordon som tillfälligt används i Finland. Enligt paragrafen får ett sådant fordon inte säljas, hyras ut eller på något annat sätt överlåtas och inte heller överlämnas för att begagnas av en person som är stadigvarande bosatt i Finland, om inte bilskatt har betalats för fordonet eller skattskyldigheten har överförts på det sätt som stadgas i 4 §. Eftersom skattskyldigheten inte längre kan överföras ändras ordalydelsen i 1 mom. En person som är stadigvarande bosatt i Finland kan använda ett sådant fordon först efter att det har beskattats och registrerats i Finland. Skyldig att betala bilskatt är enligt den föreslagna 4 § den som antecknats i registret som ägare till fordonet. Om bilskattedeklarationen och registreringen försummas ansvarar den som tagit fordonet i bruk för skatten. Skatten kan även betalas av en utomlands stadigvarande bosatt person

som fört in bilen i landet, om han eller hon så önskar.

**34 d §.** Till lagen fogas en ny 34 d §. Enligt den föreskrivs om restitution av bilskatt i de fall då ett i Finland beskattat fordon förs ut ur landet för permanent bruk i annat land. Återbäringen gäller fordon i alla kategorier som är föremål för bilbeskattning. Enligt den föreslagna ikraftträdandebestämmelsen tillämpas bestämmelserna om återbäring dock endast på sådana fordon, som har beskattats första gången enligt skattegrunderna i propositionen.

Enligt paragrafens 1 mom. återbärs ett så stort belopp av skatten som skulle uppbäras för ett likadant fordon, om det beskattas som begagnat vid den tidpunkt då fordonet anmäls för utförsel från Finland och fordonets användning upphör i Finland. Om nämnda tidpunkter skiljer sig från varandra, beräknas återbäringen enligt tidpunkten för den senare händelsen. En förutsättning för återbäring är att fordonets allmänna värde i detaljhandeln vid den aktuella tidpunkten bestäms. Dessutom bör övriga grunder som påverkar beskattningen utredas, t.ex. fordonets koldioxidutsläpp. Den skatt som ska återbäras beräknas enligt de bestämmelser och skattesatser som gäller vid tidpunkten för återbäringen, vilket innebär att samma bestämmelser ska tillämpas som vid beskattningen av begagnade importfordon. Det skattebelopp som återbärs påverkas inte av hur lång tid fordonet har varit i användning i Finland. Men användningstiden inverkar på fordonets värde, och därmed även på den skatt som återstår i värdet.

Det belopp som ska återbäras minskas med 300 euro. Detta är ett sätt att förhindra att fordon faktiskt eller skenbart förflyttas fram och tillbaka mellan länder.

Enligt 2 mom. återbetalas skatten till den, som i egenskap av ägare av fordonet för ut det för bruk i annat land än Finland. Ägaren kan vara en privatperson eller ett företag med hemort i Finland eller i utlandet. Ägaren behöver inte vara identisk med den person som i egenskap av skattskyldig har betalt bilskatten. Fordonet måste inte byta ägare i samband med utförseln, utan återbäring kan även tillämpas på situationer där ett fordon förs ut för permanent bruk i annat land, t.ex. i samband med en flyttning.

Enligt 3 mom. av skatten återbetalas inte högre belopp än vad som betalats för fordonet. Om ett större belopp återbärs är det fråga om ett i gemenskapsrätten otillåtet exportstöd. Av samma orsak återbärs skatt inte heller till den del fordonets värde i samband med utförseln av någon orsak är högre än vad det var i samband med beskattningen av fordonet. Den situationen kan uppstå t.ex. om fordonet efter registreringen och beskattningen har byggts om på ett sätt som höjer dess värde.

Den skatt som ska återbäras för ett fordon som är berättigat till nedsatt skatt, och där den tid som bestämts för en skatteförmån fortfarande pågår, beräknas på samma sätt som vid import. Det belopp av skatten som ska återbäras minskas således med det belopp som borde uppbäras för fordonet, om det vid tidpunkten för ansökan om återbäring skulle överlåtas till annan användning än sådan som berättigar till nedsatt skatt. Detta gäller invalidbilar, taxibilar, vissa skattefria fordon samt fordon beträffande vilka man t.ex. i enskilda beslut om skattelättnad har utsatt en bestämd tid för skatteförmånen. Efter att den utsatta tiden har löpt ut beräknas återbäringen utan nedsättning. Av skatten återbetalas dock inte högre belopp än vad som betalats.

För paketbil som beskattats enligt 8 § beviljas även återbäringen enligt nedsatt skattesats, fastän paketbilen vid tidpunkten för återbäringen till följd av utförda ändringsarbeten borde beskattas till fulla beloppet. Om emellertid full bilskatt till följd av utförda ändringsarbeten har uppburits för paketbilen, ska även återbäringen betalas enligt full skattesats.

Skatt återbärs inte heller för fordon som har beskattats på basis av ibruktagandet utan att det i vederbörlig ordning har anmälts till beskattning och registrering. Den begränsningen är nödvändig av preventiva orsaker, för att inte skattepåföljderna av en sådan användning i praktiken ska kunna elimineras genom utförsel av fordonet efter att användningen uppdagats. Avsikten är också, att återbäringens maximibelopp inte ska påverkas av eventuella skattetillägg, skatteförhöjningar, dröjsmålsräntor eller felavgifter som uppburits i samband med beskattningen.

I paragrafen föreskrivs också om de begränsningar och förutsättningar som gäller för återbäring. De har tillkommit av administrativa skäl samt för att undvika problem i samband med skrotning av fordon. Återbäringen begränsas till fall då det skattebelopp som återstår i fordonets värde, efter det ovan nämnda avdraget om 300 euro, uppgår till minst 1 000 euro. Skatt återbärs inte heller för ett fordon, om det har förflutit 10 år eller mera från dess första ibruktagande. Med tidpunkt för första ibruktagandet av ett fordon avses permanent första registrering, exportregistrering eller annan registrering för längre tid i Finland eller annat land. Vid bestämmelsens tillämpning beaktas däremot inte användning som baserar sig på anmälan om ibruktagande eller förflyttningstillstånd. Ett fordon bör alltså anmälas för utförsel från Finland och avställas från trafik innan 10 år har förflutit från dess första ibruktagande.

Ytterligare en förutsättning för exportrestitution är att fordonet när användningen upphör i Finland är i trafikdugligt skick samt att det registreras för trafik i annat land än Finland. Däremot krävs inte att skatt på fordonet har betalats i ett annat land i samband med registreringen. Trafikdugligheten kan bevisas t.ex. med att fordonet har godkänts vid de periodiska besiktningar som utförs.

Av övervakningsmässiga skäl förutsätts att fordonet har avställts från trafik i Finland enligt 66 c § 3 mom. i fordonslagen eller med stöd därav utfärdade bestämmelser. Fordonet behöver inte avregistreras, eftersom avregistrering i allmänhet är möjlig endast mot uppvisande av skrotningsintyg.

Den som ansöker om återbäring av skatt bör presentera en nödvändig utredning för tullmyndigheterna, som sköter återbäringen, om fordonets användning i Finland samt övriga förutsättningar för återbäringen. För att tullen ska ha möjlighet att inspektera fordonet, bör ansökan om återbäring inlämnas i god tid innan fordonet förs ut ur landet. Detta är till fördel för den som ansöker om återbäring t.ex. när sökanden återoppar fordonets goda skick vid bestämningen av det allmänna värdet i detaljhandeln. Å andra sidan kan tullen inte återbetala skatten förrän fordonet har förts ut ur landet, eftersom ett av villkoren

för återbäring är att fordonet har införts i ett utländskt fordonsregister.

Avsikten är att ränta inte ska betalas på återbäringen. Återbäringen utgör inte en i 65 § i bilskattelagen avsedd skatt som ska återbetalas till följd av ett ändringssökande.

Återbäringens storlek fastställs med beaktande av eventuella anhängiga eller avgjorda besvär över beskattningen av ett fordon. På samma sätt bör man vid behandlingen av besvär över beskattningsbeslut beakta de skattebelopp som ska återbäras enligt den föreslagna bestämmelsen. Mera skatt än det belopp som en gång uppbars för fordonet kan inte på grund av besvär eller beslut om återbäring betalas tillbaka.

Om ett fordon, för vilket skatt har återbu- rits, registreras eller tas i bruk i Finland på nytt, beskattas fordonet enligt paragrafens 5 mom. i enlighet med de bestämmelser som gäller för beskattning av begagnade importfordon, utan beaktande av tidigare verkställd beskattning av fordonet i Finland. Skattskyldig är härvid den, som antecknas i registret som ägare till fordonet.

**35 §.** I paragrafens 2 mom. görs en precisering av ordalydelsen som gäller det registrerade ombudet.

**35 b §.** Med hänvisning till propositionens allmänna motiveringar fogas till lagen en ny 35 b §. I den föreskrivs om kortvarig skattefri användning av fordon för demonstration i försäljningssyfte innan de registrerats och beskattats. Dessa s.k. demofordon får användas skattefritt i högst sex månader räknat per fordon. Avsikten är att upprepad införsel av fordon för tillfällig skattefri användning inte ska vara möjlig. Med kravet på kortvarig användning för provkörning eller förevisning i försäljningssyfte avses, att ett fordon kan överlåtas till respektive kund för högst tre dygn. Förutsättningarna för sådan användning, liksom även annan skattefri användning, bör redovisas.

Den skattefria användningen gäller enbart fordon som är avsedda för försäljning hos företag som bedriver affärsverksamhet. Det innebär att skattefri användning inte tillåts t.ex. för fordon som, om också blott till en del, används som tjänstebilar för bilfirmans anställda eller som hör till firmans övriga anläggningstillgångar.

Den förslagna bestämmelsen gäller både nya fordon och fordon som i begagnat skick förs in i landet.

Rätten till skattefri användning förutsätter att en anmälan om fordonet görs till tullmyndigheten före ibruktageand. Tullmyndigheten utfärdar närmare bestämmelser om anmälan och om förfarandet i anslutning till den. I bestämmelserna kan smidigt beaktas de förändringar som sker inom branschen, antalet demofordon och möjligheterna att med data-teknikens hjälp reducera det administrativa arbetet i samband med förfarandet. En av tullen fastställd anmälan måste medföras i fordonet när det används, om annat inte bestämts av tullmyndigheten.

Enligt paragrafens 3 mom. är det en förutsättning för skattefri användning av ett fordon att användningen grundar sig på ett i fordonslagen avsett förflyttningstillstånd. Förflyttningstillstånd behövs dock inte för fordon som är giltigt registrerat i någon stat inom Europeiska ekonomiska samarbetsområdet. Beträffande fordons användning i trafik tillämpas även i övrigt vad som föreskrivs i fordonslagen eller bestämts med stöd av den. Enligt 66 f § i fordonslagen måste ett oregistrerat fordon när det används förutom förflyttningstillstånd även vara försett med tillhörande förflyttningmärken. Förflyttningmärken ges ut av den som utför registrering, t.ex. besiktningstillstånd, eller tullmyndigheten. Förflyttningstillstånd ska medföras i fordonet under körning. Fordon som används med stöd av förflyttningstillstånd måste också ha en giltig trafikförsäkring.

**37 §.** I paragrafen föreskrivs om skyldighet för den skattskyldige att avge bilskattedeclaration innan ett fordon registreras i Finland eller här tas i bruk. Kravet att i declarationen ska ingå uppgifter om anskaffningsvärdet slopas.

Bemyndigandet att utfärda förordning i paragrafens 2 mom. slopas som obehövt.

**39 §.** I paragrafen föreskrivs om de förutsättningar som gäller för det i 4 § 2 mom. avsedda registrerade ombudet som ansvarar för att skatten betalas. Villkoren motsvarar huvudsakligen de krav som enligt gällande lag ställs på den som är registrerad skattskyldig. Som registrerat ombud kan även i fortsättningen godkännas importör eller tillverkare

av fordon som bedriver regelbunden affärsverksamhet. Importören kan även verka som återförsäljare av fordon.

Till de förutsättningar som ska gälla för ett registrerat ombud fogas kravet på sakkunskap. Motsvarande krav ställs också på den som enligt 65 a § i fordonslagen verkar som förhandsanmälar, en person som anmäler uppgifter om fordon till fordonstrafikregistret innan fordonet registreras första gången. Sakkunskap är en förutsättning även enligt tullens kundstrategi.

**40 §.** I paragrafen föreskrivs om den periodbeskattning som krävs av ett registrerat ombud i de fall då ombudet ansvarar för att skatten betalas enligt det förslagna 4 § 2 mom. Bilskattedeclaration bör avges periodvis för alla fordon som har registrerats eller tagits i bruk under perioden.

Innehållsmässigt överensstämmer periodbeskattningen i de flesta avseenden med den periodbeskattning som idag gäller för registrerad skattskyldig. I motsats till nuvarande lag är emellertid inte överföringen av fordons äganderätt från importören en beskattningsgrundande händelse och äganderättens övergång påverkar inte heller periodiseringen av skatten. Utöver den ändringen görs några smärre preciseringar av ordalydelsen i paragrafen.

**41 §.** Paragrafens 1 mom. preciseras till följd av att benämningen registrerat ombud tagits i bruk.

**43 §.** I paragrafen föreskrivs om möjligheten att återkalla en påbörjad bilbeskattning innan fordonet har antecknats i registret eller tagits i bruk. Enligt nuvarande lag kan annan än registrerad skattskyldig, som avgett bilskattedeclaration för ett fordon, återta bilskattedeclarationen innan fordonet första gången har antecknats i registret i Finland eller här tagits i bruk. Om beskattningen redan har verkställts återkallas den på grund av anmälan, förutsatt att skatten ännu inte har betalats. Härvid uppbärs hos den skattskyldige samma avgift som borde ha betalats för ett förhandsavgörande. Detta sker i syfte att förhindra att avgiftsfritt återtagande utnyttjas i stället för ansökan om förhandsavgörande. Om en registrerad skattskyldig har betalt bilskatt för ett fordon, kan skatten på ansökan återbäras till denne även efter att skatten be-

talts, förutsatt att fordonet inte har registrerats eller tagits i bruk i Finland eller överlämnats till en konsument i Finland. Om fordonet därefter anmäls eller borde anmälas till beskattning, uppbärs skatten förhöjd med 30 procent.

Föreslås att paragrafen ändras så, att rätten att återta bilskattedeclaration tillkommer såväl skattskyldig som registrerat ombud. Återtagandet bör vara möjligt ända till dess att fordonet har antecknats i registret eller tagits i bruk. Även om beskattningen redan verkställts och skatten betalats är det möjligt att återkalla beskattningen.

Om beskattningen återkallas, återtas även det tillstånd till registrering av fordonet som skattemyndigheterna till äventyrs utfärdat.

I de fall då en beskattning redan har verkställts ska hos den skattskyldige eller det registrerade ombudet uppbäras samma avgift som för förhandsavgörande. Detta kan motiveras på samma sätt som den nuvarande bestämmelsen, som gäller andra än registrerade skattskyldiga.

**44 §.** I paragrafen föreskrivs om rättelse av beskattning i de fall då den bilskattedeclaration som avgetts för ett fordon inte motsvarar de grunder enligt vilka skatten borde ha uppburits vid ibruktagandet eller den första registreringen. Det är närmast fråga om sådana fall då fordonet under tiden har ändrats så, att det vid tidpunkten för ibruktagandet eller registreringen enligt de i paragrafen nämnda lagrummen är berättigat till lindrigare skattemässig behandling än den skatt som redan uppburits för fordonet. Beskattningen kan rättas på ansökan av den som avgett bilskattedeclaration så, att beskattningen motsvarar de grunder enligt vilka skatten borde ha uppburits, om fordonet hade beskattats först vid tidpunkten för registreringen eller ibruktagandet. Till följd av att 23 § upphävts görs en precisering i paragrafen. Ansökan om rättelse kan göras av den skattskyldige eller det registrerad ombud som avgett bilskattedeclaration för fordonet.

**46 §.** I paragrafen föreskrivs om anmälningsskyldighet och påförande av skatt i situationer där konstruktionen, äganderätten eller användningssyftet i fråga om ett fordon som är skattefritt eller har rätt till nedsatt skatt ändras så, att förutsättningar för skattefrihet

eller nedsatt skatt inte längre föreligger. Den föräldrade hänvisningen i 1 mom. till lagens 6 § 1 mom., liksom även hänvisningarna till andra bestämmelser om lindrigare skatt slopas. Uttrycket nedsatt skatt kan anses avse alla situationer där bilskatten har nedsatts på grund av en bestämmelse i lag.

Paragrafens 2 mom. preciseras till följd av ändringen av bestämmelserna om skattenedsättning för paketbilar. Om en paketbil, som enligt förslaget till 8 § är berättigad till nedsatt skatt, bakom den främre bänkraden utrustas med sitsar eller anordningar för deras fastgörande med undantag av godtagbara anordningar för fastgörande av rullstol, bör anmälan om detta göras till Fordonsförvaltningscentralen för påförande av bilskatt enligt 47 §. Enligt lagens 48 § är den skatt som ska debiteras för fordonet lika med det belopp som vid den första beskattningen borde ha uppburits i full skatt för fordonet, minskat med den skatt som redan har betalats.

Paragrafens 3 mom. förblir oförändrat.

**47 §.** Paragrafens 1 mom. preciseras till följd av de föreslagna ändringarna av 46 §. Dessutom ändras momentet till följd av omregleringen av bestämmelserna om skattskyldigheten.

**51 a §.** Bestämmelsen i paragrafen om den moms som ska betalas på bilskatt slopas som behövlig.

**54 §.** I paragrafens 1 mom. fogas en bestämmelse enligt vilken återbetalningen av skatt som avses i 34 d § hörs till tullverket. Också nybeskattningen som avses i nämnda paragrafens 5 mom. hörs till tullverket. Den allmänna nybeskattning av fordon som avses i 30 § 1 mom. i bilskattelagen och som hör till Fordonsförvaltningscentralens uppgifter tillämpas inte på beskattningen i detta fall.

**59 a §.** Paragrafen innehåller bestämmelser om felavgift som administrativ påföljd i situationer där skatteförhöjning enligt 59 § inte kan påföras. I bilskattelagen föreskrivs bl.a. om skyldighet för importörer av nya fordon att till tullen lämna uppgifter om fordonen för fastställelse av de handelspositioner enligt vilka fordonen specificeras och allmänt marknadsförs. Eftersom en försummelse i detta avseende inte direkt kan hänföras till beskattningen av enskilda fordon kan skatteförhöjning inte komma i fråga. Försummel-

sen kan dock ha en mera vidsträckt betydelse för beskattningen och dess smidighet, varför den försumlige bör kunna påföras en separat felavgift vid sidan av det egentliga beskattningsbeslutet. Förutom i fråga om kommersiell verksamhet borde felavgift kunna tillgripas även i andra situationer där någon bryter mot bilskattelagens bestämmelser och bilskatt inte kan uppbäras.

Felavgift bör kunna påföras förutom skattskyldig även annan instans som ålagts anmälningsskyldighet eller annan skyldighet. Felavgiften föreslås vara minst 100 euro och högst 2 000 euro. När felavgiftens storlek fastställs beaktas hur klandervärt förfarandet varit och om gärningen varit avsiktlig. Dessutom tas hänsyn till om handlingen upprepats samt andra därmed jämförliga omständigheter. När avgiften bestäms bör även beaktas om försummelsen gjorts inom en affärsrörelse och hur omfattande effekterna av försummelsen är t.ex. för andra verksamma inom branschen.

Enligt paragrafens 2 mom. kan felavgift genom särskilt beslut påföras även inom tre år från det att fordonet har beskattats eller den i 1 mom. avsedda skyldigheten försumrats.

Paragrafens 3 mom. innehåller bestämmelse om det förfarande som tillämpas på felavgift. Bestämmelsen är nödvändig, eftersom felavgiften till sin natur inte är en skatt och därför inte som sådan kan omfattas av de föreskrifter som gäller i fråga om bilskatt.

**61 §.** Paragrafens 2 mom. gäller förfallodag för skatt och rättas i fråga om det registrerade ombudet.

**63 §.** I paragrafens 2 mom. föreskrivs om användningsförbud om skatten på ett fordon inte har betalats på förfallodagen. Fordonet är belagt med användningsförbud även i sådana fall då det övergått till annan ägare eller innehavare än den skattskyldige. Föreslås att samma bestämmelse ska tillämpas på situationer där ett registrerat ombud som ansvarar för skatten inte har betalt skatten, varför hänvisningen i momentet ändras. Även om skattefordran härvid inte kan hänföras till den som äger eller använder fordonet, är fordonet belagt med användningsförbud till dess att den som ansvarar för skatten eller någon annan har betalt skatten.

I paragrafens 3 mom. föreskrivs bl.a. om försäljning av fordon på auktion om inte den debiterade skatten kan uppbäras. I lagrummet bestäms för tydlighetens skull, att den som köper ett fordon på auktion inte betraktas som en sådan förvärvare som avses i 4 § 3 mom., vilket innebär att köparen inte blir skattskyldig till följd av att äganderätten till fordonet överförs. I annat fall kan det vara svårt att sälja ett fordon på auktion, t.ex. för användning som reservdelar. Momentet preciseras till följd av de ändringar som föreslagits i 4 §.

#### **74 a § och mellanrubriken framför den.**

Den nuvarande paragrafen innehåller en allmän föreskrift om ändringssökande, där det sägs att vad denna lag stadgar om den skattskyldiges rättsskyddsmedel också ska tillämpas på andra än dem som är skattskyldiga enligt 4 § i bilskattelagen. Även annan än den som är skattskyldig enligt 4 § kan behöva utnyttja bilskattelagens rättsskyddsmedel. Detta kan bli aktuellt t.ex. i samband med ett beslut som gäller tidsfristen för tillfällig import och andra motsvarande situationer där skatt inte påförs.

Föreslås att paragrafens tillämpning blir mera omfattande. Den skattskyldiges rättsskyddsmedel utvidgas enligt förslaget till att tillämpas även på den som enligt 4 § 2 mom. ansvarar för att bilskatten betalas. Analogt med detta föreslås, att efterbeskattning, skatteförhöjning, felavgift och skatterättelse till skattetagarens förmån ska kunna hänföras till den som ansvarar för skatten. Därigenom omfattas den som ansvarar för skatten av samma bestämmelser som den skattskyldige. Detta tas in i 1 mom. Avsikten är att i de fall då ett registrerat ombud som ansvarar för skatten har betalt skatt på fordonet kan rättsskyddsmedlen utnyttjas endast av det registrerade ombudet och inte t.ex. av konsumenten i vars namn fordonet registreras. Även om konsumenten i sådana fall betalar bilskatteandelen till återförsäljaren eller det registrerade ombudet, är det ombudet som i förhållande till skattemyndigheterna har ansvar för att skatten betalas. Därför har även ombudet behov att kunna utnyttja rättsskyddsmedlen. Konsumenten har i dessa fall inte något ansvar för att skatten betalas. Konsumenten kan inte heller bli föremål för efter-

beskattning, skatterättelse eller skatteindrivningsåtgärder. I de fall då skatt eller efter-skatt inte kan uppbäras hos det registrerade ombudet blir konsumenten skattskyldig, med de begränsningar som nämns i 4 § 4 mom. I sådana fall har även konsumenten rätt att utnyttja den skattskyldiges rättsskyddsmedel.

Enligt förslaget till 1 mom. föreslås dessutom, att vid tillämpningen av vissa andra paragrafer i lagen ska den som ansvarar för skatten omfattas av samma bestämmelser som den skattskyldige. Detta gäller bestämmelserna i 74 b § om skyldighet för den skattskyldige att delta i utredning av ärende efter att deklarationsskyldigheten uppfyllts, i 74 c § om skyldighet att motivera beslut, i 78 § om skyldighet att på begäran av tull- eller skatteombudet fatta beslut i en sak samt i 81 § om skyldighet för den skattskyldige att på anfordran tillhandahålla handlingar i samband med skattegranskning.

I paragrafens 2 mom. intas en allmän föreskrift, enligt vilken lagens bestämmelser om den skattskyldiges rättsskyddsmedel även ska tillämpas på annan än den som är skattskyldig enligt 4 och 5 §.

På grund av den föreslagna paragrafens allmänna karaktär föreslås, att mellanrubriken Särskilda bestämmelser flyttas framför paragrafen.

**82 §.** Bestämmelsen har samband med överföring av skattskyldigheten i fråga om den på anskaffningsvärdet baserade beskattningen. Paragrafen upphävs som obehövlig.

**88 §.** Paragrafen preciseras till följd av de föreslagna ändringarna av 4 §.

**91 §.** Med hänvisning till den föreslagna ändringen av 1 § upphävs paragrafen som obehövlig.

## 1.2 Mervärdesskattelagen

**1 §.** Paragrafens 5 mom. innehåller en hänvisning till den moms som ska uppbäras på bilskatt. Momentet upphävs.

**73 §.** Enligt paragrafens 1 mom. utgör vederlaget för fordonet utan skattens andel underlag för skatt på försäljningen. Till följd av de ändringar som föreslagits i bilskattelagen är bilskatten på fordon, som ett i bilskattelagen avsett registrerat ombud betalt i stället för en i fordonstrafikregistret införd fordons-

ägare och enligt avtal debiterat av denne, en genomgångspost som inte påverkar momsbeskattningen. I och med det utgör bilskattebeloppet inte en del av vederlaget för fordonet och inräknas inte heller i beskattningsunderlaget för moms. För tydlighetens skull intas en uttrycklig bestämmelse om detta i paragrafen. Bestämmelsen fogas som ett nytt 2 mom. till paragrafen, varvid nuvarande 2 och 3 mom. blir 3 och 4 mom.

I praktiken kan en återförsäljare sköta debiteringen av bilskatten av den slutliga köparen i ett registrerat ombuds, dvs. importörens namn. Vederlaget för fordonet måste anges separat från bilskattebeloppet i fakturan, alternativt debiteras summorna med separata fakturor. Även i bokföringen måste bilskatten i fråga behandlas som en genomgångspost.

**102 §.** Enligt den nuvarande paragrafens 1 mom. 4 punkt får den mervärdesskattskyldige för skattepliktig rörelse dra av moms som uppburits på bilskatt enligt bilskattelagen. Till följd av de ändringar som föreslagits i bilskattelagen uppbärs inte längre en skatt av samma storlek som momsen på bilskatten i samband med bilbeskattningen. Punkten upphävs.

**102 b §.** Paragrafen sammanhänger med rätten att dra av den skatt av samma storlek som momsen som uppburits på bilskatt. Paragrafen upphävs.

**141 §.** Paragrafen innehåller bestämmelser om vilken kalendermånad avdragen enligt 10 kap. ska hänföras till. Paragrafens 5 punkt berör avdrag för den moms som uppburits på bilskatt enligt bilskattelagen. Punkten upphävs.

## 1.3 Fordonslagen

**60 §.** Till paragrafen fogas ett nytt 3 mom., enligt vilket ett fordon ska ha godkänts vid en registreringsbesiktning som utförts högst tre månader före fordonets första registrering, förutsatt att en anmälan om fordonets användning för provkörning eller förevisning har gjorts enligt 35 b § 1 mom. i bilskattelagen.

För närvarande genomgår största delen av de bilar som bilfirmorna avser att använda för provkörning eller förevisning en första registrering omedelbart efter att de börjat an-

vändas. Vanligtvis sker detta genom ett förfarande med förhandsanmälan. Enligt 65 § i fordonslagen är det endast nya och halvfärdiga fordon som kan förhandsanmälans. Enligt förslaget till 35 b § i bilskattelagen kan fordon användas ända upp till sex månader före den första registreringen. För dessa fordon är det av vikt att registret får uppgifter om tidpunkten för fordonets faktiska ibruktagande. Med tanke på fordonstrafikregistret och registreringsintyget är dagen för fordonets ibruktagande en viktig formbunden uppgift med flera olika användningssyften och betydelser. Bl.a. bestäms tidpunkten för den periodiska besiktningen utgående från dagen för fordonets ibruktagande. Tidpunkten inverkar även på prissättningen av trafikförsäkringarna. Och i handeln mellan olika bilkonsumenter är den faktiska dagen för ibruktagandet av särdeles stor betydelse.

Anteckning av ett datum för ibruktagandet som avviker från datum för den första registreringen kan göras endast i samband med registreringsbesiktningen. En registreringsbesiktning är numera obligatorisk för alla fordon som införs i landet i begagnat skick. Genom den föreslagna bestämmelsen säkerställs att ett fordon som tagits i bruk i Finland enligt fordonslagen behandlas på samma sätt som ett fordon som tagits i bruk utomlands. Registreringsbesiktningen innefattar inte någon kontroll av fordonet skick. Datum för fordonets ibruktagande kontrolleras vanligtvis utgående från den anmälan som enligt 35 b § i bilskattelagen har gjorts till tullen. De kunder som är förhandsanmälare svarar för att demofordon som har förhandsanmälts även genomgår en registreringsbesiktning.

## 2 Ikraftträdande

De föreslagna lagarna föreslås träda i kraft samtidigt så snart som möjligt. 34 d § i bilskattelagen om exportrestitutions föreslås dock träda i kraft vid ingången av 2010.

De föreslagna ändringarna i bilskattelagen tillämpas på fordon, för vilka den dag då skatten bestäms infaller första gången efter att lagen trätt i kraft. Ett fordon, för vilket den dag då skatten bestäms inföll innan den lag trädde i kraft, beskattas således enligt

bilskattelagens bestämmelser i den lydelse de hade innan den nu aktuella lagen trädde i kraft. Med den dag då skatten bestäms avses den tidpunkt, enligt vilken skattegrunderna bestäms, dvs. i praktiken tidpunkten för inlämnande av bilskattedecklaration eller fordonets registrering eller fordonets ibruktagande.

Den föreslagna lagen tillämpas endast på fordon som ska beskattas första gången efter att lagen trätt i kraft. På fordon som redan har beskattats enligt nuvarande lag tillämpas under fordonets hela livslängd de nu gällande bestämmelserna, även efter att den föreslagna lagen trätt i kraft. Om t.ex. konstruktionen, användningssyftet eller äganderätten i fråga om ett fordon, som beskattats innan den föreslagna lagen trädde i kraft, ändras efter att lagen trätt i kraft, ska de nu gällande bestämmelserna tillämpas när fordonet beskattas på nytt. Sålunda ska bestämmelserna i nuvarande lag tillämpas bl.a. på förutsättningarna för nedsatt skatt för en paketbil som beskattats enligt nedsatt skattesats enligt nuvarande lag, även i samband med en ändring av fordonets konstruktion efter att den föreslagna lagen träder i kraft. Innan den föreslagna lagändringen träder i kraft är det t.ex. inte möjligt att utan skattepåföljder enligt nuvarande bilskattelag i en paketbil som ska beskattas första gången montera in extra sitsar i strid med kraven i nuvarande 23 och 24 §. Å andra sidan behöver en paketbil, som beskattats innan den föreslagna lagändringen trätt i kraft och som enligt nuvarande lag får utrustas med tillfälliga extra sitsar, inte beskattas på nytt enligt den föreslagna lagen på grund av ökat antal sitsar.

Avsikten är även att 34 d §, som gäller exportrestitutions, efter att den trätt i kraft ska tillämpas på fordon som beskattas första gången i enlighet med skattegrunderna i den föreslagna lagen. Återbäring kan således endast beviljas för fordon vars första beskattning infaller efter att den föreslagna lagändringen har trätt i kraft.

För att säkerställa ett beskattningsförfarande som fungerar även efter att den föreslagna lagen trätt i kraft föreslås, att skattskyldig som före lagens ikraftträdande godkännts som registrerad skattskyldig utan särskild åtgärd betraktas som registrerat ombud efter att lagen trätt i kraft. Även andra åtgärder som



verkställigheten av lagen förutsätter får vidtas innan lagen träder i kraft.

De nu gällande bestämmelser som gäller den skatt på bilskatten som är av samma storlek som mervärdesskatten tillämpas på skatten som har uppburits i enlighet med de bestämmelser i den nu gällande bilskattelagen.

Annars tillämpas de nu gällande bestämmelser i mervärdesskattelagen på försäljningen av sådana fordon, som ska beskattas i enlighet med den nu gällande bilskattelagen.

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

## 1.

**Lag****om ändring av bilskattelagen**

I enlighet med riksdagens beslut

*upphävs* i bilskattelagen av den 29 december 1994 (1482/1994) 5 a, 6 a, 10 a, 11 a, 12, 13, 18—20, 23, 24, 82 och 91 § samt mellanrubriken före 74 b §,

av dem 5 a och 6 a § sådana de lyder i lag 1292/2007, 10 a § sådan den lyder i lagarna 266/2003 och 1450/2006, 11 a § sådan den lyder i nämnda lag 266/2003, 12 § sådan den lyder i lag 340/2003, 13 § sådan den lyder i lag 413/1997 och i nämnda lag 266/2003, 20 § sådan den lyder i lag 925/2001 samt 23 § sådan den lyder delvis ändrad i nämnda lag 1450/2006,

*ändras* 1 §, rubriken för 2 kap., 4, 5, 6, 7, 8, 11 och 17 §, 21 § 2 mom., 31 § 1 mom., 35 § 2 mom., 37, 39 och 40 §, 41 § 1 mom., 43, 44 och 46 §, 47 § 1 mom., 51 a §, 54 § 1 mom., 61 § 2 mom., 63 § 2 och 3 mom., 74 a och 88 § samt bilagan,

av dem 1 § sådan den lyder delvis ändrad i lag 1097/2002, 4 § sådan den lyder delvis ändrad i lag 1160/1998, 5 § sådan den lyder delvis ändrad i nämnda lag 266/2003, 6 § och bilagan sådana de lyder i nämnda lag 1292/2007, 7 § och 61 § 2 mom. sådana de lyder i nämnda lag 1450/2006, 8 § sådan den lyder i nämnda lagar 266/2003 och 1450/2006, 11 och 51 a § sådana de lyder i nämnda lag 266/2003, 31 § 1 mom., 35 § 2 mom., 47 § 1 mom., 54 § 1 mom. och 74 a § sådana de lyder i nämnda lag 413/1997, 37 § sådan den lyder delvis ändrad i nämnda lag 266/2003, 40 och 46 § sådana de lyder delvis ändrad i nämnda lag 413/1997, 43 § sådan den lyder delvis ändrad i sistnämnda lag och i nämnda lag 1450/2006 och 63 § 2 mom. sådant det lyder i nämnda lag 1097/2002, samt

*fogas* till lagens 10 §, sådan den lyder i nämnda lag 266/2003, ett nytt 3 mom., till lagens 11 c §, sådan den lyder i sistnämnda lag, nya 4 och 5 mom. och till lagen nya 34 d, 35 b och 59 a § samt en ny mellanrubrik före 74 a § som följer:

## 1 §

För personbilar (kategori M<sub>1</sub>), paketbilar (kategori N<sub>1</sub>) och sådana bussar (kategori M<sub>2</sub>) vilkas egen massa är mindre än 1 875 kilogram, för motorcyklar (kategori L<sub>3</sub> och L<sub>4</sub>) samt för andra fordon i kategori L ska, innan fordonet registreras i det fordonstrafikregister (*registret*) som avses i lagen om fordonstrafikregistret (541/2003) eller tas i bruk i Finland, bilskatt betalas till staten så som föreskrivs i denna lag.

Om inte något annat föreskrivs i denna lag, tillämpas på klassificering av fordon och på tekniska egenskaper hos fordon vad som föreskrivs i fordonslagen (1090/2002) och med stöd av den.

## 2 kap.

**Skattskyldighet och ansvar för skatt**

## 4 §

Skyldig att betala bilskatt är den som an-tecknats i registret som ägare till ett fordon.

Om ett registrerat ombud enligt 39 § importerar eller tillverkar fordon ansvarar ombudet för skatten i stället för en skattskyldig som avses i 1 mom. Skatteansvaret kan dock överföras med iakttagande av bestämmelserna i 3 mom., varvid mottagaren ansvarar för skatten. På mottagaren tillämpas vad i denna lag föreskrivs om skattskyldig.

Angående överföring av skatteansvaret ska ett skriftligt avtal uppgöras. Den som överför

skatteansvaret ska anmäla överföringen till skattemyndigheten. Om anmälan försummas, ansvarar den som överlätit fordonet och förvärvat det eller flera överlåtare och förvärvare gemensamt för skatten. Med överlåtelse av ett fordon avses att äganderätten eller annan besittningsrätt till fordonet överläts.

Om skatten inte kan uppbäras hos det registrerade ombudet, är den skattskyldig, som i registret antecknas som ägare till fordonet, utom när denne påvisar att han har betalt ett belopp som motsvarar bilskatten till det registrerade ombudet eller en representant för ombudet.

För fordon, som tagits i bruk utan registrering eller beträffande vilket det inte kan påvisas vem som är skattskyldig eller ansvarar för skatten enligt 1—3 mom., är den som tagit fordonet i bruk skattskyldig. Kan den som tagit fordonet i bruk inte påvisas eller om skatten inte kan uppbäras hos denne, är ägaren till det fordon som tagits i bruk skattskyldig.

#### 5 §

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

Om skatt uppbärs med stöd av 3 § för ett fordon som reparerats av ett företag som bedriver yrkesmässig reparation av fordon och delar i fordonet i samband därmed har bytts ut på ett sätt som påverkar beskattningen, är fordonets ägare skattskyldig om det i ett reparationsavtal har överenskommit att ägaren ansvarar för skatten. Kan den ägare som är part i reparationsavtalet inte påvisas, drivs skatt in hos den som ändrade fordonet på ett sätt som leder till ny beskattning. Om inte heller denne kan påvisas eller om skatten inte kan drivas in hos de ovan nämnda, drivs skatten in hos den som ägde fordonet när ändringen kom till skattemyndighetens kännedom.

#### 6 §

Skatten på en personbil och en paketbil är ett procenttal enligt skattetabell 1 i bilagan av bilens beskattningsvärde, om inte annat bestäms i 8 §. Skattesatsen bestäms utifrån det koldioxidutsläpp vid blandad körning för en personbil eller för en paketbil som första gången togs i bruk efter ingången av 2008, vilket har införts eller borde införas i registret som teknisk uppgift om bilen.

Om det inte finns sådana uppgifter om det koldioxidutsläpp som avses i 1 mom., bestäms skattesatsen enligt skattetabell 1 utifrån det beräknade koldioxidutsläppet för bilen enligt bilens totalmassa och drivkraft. Om kvoten av bilens effekt (i kilowatt) och totalmassa (i kilogram) är 0,15 eller större, ökas det beräknade koldioxidutsläppet genom att det multipliceras med talet 1,5. Mängden koldioxidutsläpp avrundas till hela gram.

Skattesatsen för en bil som ska beskattas bestäms inte enligt det beräknade koldioxidutsläppet som avses i 2 mom., utan enligt bilens koldioxidutsläpp vid blandad körning, om den skattskyldige eller det registrerade ombudet lämnar uppgifter om det vid den första beskattningen och om utsläppet har:

1) för personbilar fastställts i samband med EG-typgodkännandet enligt kraven i kommissionens direktiv 93/116/EG om anpassning till den tekniska utvecklingen av rådets direktiv 80/1268/EEG om motorfordons bränsleförbrukning eller i den gemenskapslagstiftning som ersätter direktivet och för paketbilar definierats enligt kraven i Europaparlamentets och rådets direktiv 2004/3/EG om ändring av rådets direktiv 70/156/EEG och 80/1268/EEG med avseende på mätning av koldioxidutsläpp och bränsleförbrukning hos N1-fordon eller i den gemenskapslagstiftning som ersätter direktivet; eller

2) definierats enligt kraven i den gemenskapslagstiftning som gäller vid tidpunkten för beskattningen.

#### 7 §

Skatten på en buss vars egen massa är mindre än 1 875 kilogram är 31,7 procent av bussens beskattningsvärde.

Skatten på motorcyklar och andra skattepliktiga fordon i kategori L bestäms enligt motorns slagvolym eller drivkraft och är följande procental av fordonets beskattningsvärde:

Slagvolym	Skattesats
högst 130 cm <sup>3</sup>	9,8
131—255 cm <sup>3</sup>	12,2
256—355 cm <sup>3</sup>	15,9
356—505 cm <sup>3</sup>	19,5
506—755 cm <sup>3</sup>	22,0
756 cm <sup>3</sup> eller mera	24,4
eldrivet fordon i kategori L	12,2

## 8 §

Skattesatsen enligt 6 § och skattetabell 1 minskas med ett avdrag enligt skattetabell 2 i bilagan, om fråga är om en paketbil som hör till kategori N<sub>1</sub> och som utöver förarsitsen är utrustad med högst sitsarna bredvid denna eller anordningar för fastgörande av sådana sitsar och vars totalmassa är större än 2 500 kilogram och som uppfyller ett av de följande villkoren:

1) skillnaden mellan totalmassan och egen massan (*bärförmågan*) är minst 680 men mindre än 1 000 kilogram och kvoten av effekten (i kilowatt) och totalmassan (i kilogram) är högst 0,05

2) bärförmågan är minst 1 000 kilogram och kvoten av effekten och totalmassan är högst 0,06.

Utöver vad som bestäms i 1 mom. kan paketbil, i vilken transporteras en person som varaktigt använder rullstol, utrustas med godtagbara anordningar för fastgörande av rullstol.

Paketbilens egen massa bestäms med den utrustning som fordonet har vid tidpunkten för dess första beskattning.

Skatten är dock minst 12,2 procent av beskattningsvärdet.

## 10 §

När ett som nytt importerat fordon används enligt 35 b § anses det vid tillämpningen av denna lag vara ett nytt fordon.

## 11 §

Beskattningsvärdet för ett fordon är fordonets allmänna värde i detaljhandeln som innehåller skatter.

## 11 c §

Ett fordons allmänna värde i detaljhandeln kan inte bestämmas enbart utifrån det anskaffningspris som betalats eller det försäljningspris som erhållits eller den inlösningsersättning som bestämts för det fordon som ska beskattas.

Användningen av ett som nytt importerat fordon enligt 35 b § och det antal kilometer som under sådan användning körts med fordonet beaktas inte när fordonets allmänna värde i detaljhandeln bestäms.

## 17 §

Har någon åtgärd som inverkar på beskattningsvärdet vidtagits uppenbarligen i syfte att den skatt som påförs ska minska, kan det belopp för vilket skatt ska betalas bestämmas enligt uppskattning.

## 21 §

Bilar i kategori M<sub>1</sub> vars egen massa är minst 6 000 kilogram är skattefria.

## 31 §

Ett fordon som med stöd av 2 § 2 mom. temporärt har införts i landet får inte säljas, hyras ut eller på något annat sätt överlåtas för att begagnas av den som är stadigvarande bosatt i Finland, om inte bilskatt har betalats för fordonet.

## 34 d §

Bilskatt återbetalas om ett i Finland beskattat fordon förs ut ur landet för permanent bruk i något annat land. Av skatten återbärs ett belopp som borde betalas för ett likadant fordon, om det beskattas som begagnat vid den tidpunkt då fordonet anmäls för utförsel från Finland och användningen av fordonet upphör här. Om dessa tidpunkter avviker från varandra, bestäms återbäringen enligt tidpunkten för den senare händelsen. Det be-

lopp som ska återbäras minskas med 300 euro.

Skatten återbetalas till den, som i egenskap av ägare till fordonet för ut det ur landet för bruk i något annat land än Finland.

Av skatten återbetalas inte högre belopp än vad som betalats för fordonet. Skatt återbärs inte heller till den del fordonets värde har stigit till följd av änderingsarbete eller utrustning som har utförts efter beskattningen. Om skatt återbärs för ett fordon, för vilket skatten nedsatts med stöd av denna lag, minskas det belopp som ska återbäras med den andel av skattenedsättningen som skulle uppbäras, om fordonet vid tidpunkten för ansökan om återbäring överläts till annan användning än sådan som berättigar till nedsatt skatt. På paketbil som beskattats enligt 8 § tillämpas även vid bestämningen av återbäringen skattesatserna i den nämnda paragrafen oberoende av de ändringar som gjorts på fordonet. Skatt återbärs inte för fordon, som inte i vederbörlig ordning har anmälts för beskattningen. Om det belopp som ska återbäras efter avdraget enligt 1 mom. är mindre än 1 000 euro återbärs det inte. Skatt återbärs inte heller för ett fordon, om det har förflutit 10 år eller mera från dess första ibruktagande.

En förutsättning för återbäring är att fordonet, när användningen i Finland upphör, är i trafikdugligt skick samt att det registreras för trafik i utlandet. En ytterligare förutsättning för återbäring är att fordonet har avställts från trafik i Finland enligt vad som föreskrivs i 66 c § 3 mom. i fordonslagen och bestäms med stöd av det. Den som ansöker om återbäring bör ge skattemyndigheterna möjlighet att inspektera fordonet innan det förs ut ur landet samt presentera nödvändig utredning om att villkoren för återbäring har uppfyllts.

Om ett fordon, för vilket skatt har återbu-  
rits, registreras eller tas i bruk i Finland på nytt, beskattas fordonet enligt de bestämmelser som gäller för beskattning av begagnade fordon, utan beaktande av tidigare verkställd beskattning av fordonet i Finland.

### 35 §

I andra fall än sådana som avses i 2 § 2 mom. ska temporär införsel och tillfällig

användning omedelbart anmälas till skattemyndigheten. I fråga om användning enligt 1 mom. görs ingen anmälan i ett fall som avses i 1 mom. 2 och 9 punkten. I ett fall som avses i 5 punkten ska bara vid utförelsen av fordonet anmälan göras till tullmyndigheten på gränsövergångsstället, och i ett fall som avses i 7 punkten anmäls bara det första ibruktagandet av fordonet. Skattemyndigheten kan uppställa andra villkor och begränsningar för användning som avses i 1 mom. eller i enstaka fall av särskilda skäl ge ett registrerat ombud rätt även till annan tillfällig skattefri användning än sådan som avses i denna paragraf.

### 35 b §

Ett fordon avsett för försäljning i Finland kan tillfälligt användas skattefritt under högst sex månaders tid av ett företag som bedriver affärsverksamhet med import, tillverkning eller försäljning av fordon för kortvarig, högst tre dygn per kund varande provkörning eller förevisning av fordonet i försäljningssyfte, förutsatt att anmälan om fordonet före dess användning i Finland har gjorts till tullmyndigheterna på det sätt tullmyndigheterna föreskriver. En av tullen fastställd anmälan måste medföras i fordonet när det används, om annat inte bestämts av tullmyndigheten.

Fordonets användning bör redovisas så, att av därav framgår de förutsättningar som enligt 1 mom. gäller för tillfällig skattefri användning.

Fordonets användning enligt 1 mom. förutsätter, att fordonet beviljats ett i fordonslagen avsett förflyttningstillstånd. Förflyttningstillstånd behövs dock inte för fordon som är registrerat i någon stat inom Europeiska ekonomiska samarbetsområdet.

### 37 §

Innan ett fordon registreras i Finland eller här tas i bruk, ska den skattskyldige göra anmälan till skattemyndigheten (*bilskattede-klaration*). För bestämmande av fordonets beskattningsvärde ska i anmälan ingå uppgifter om fordonets utrustning, identifieringsuppgifter om fordonet samt uppgifter om annat sådant som inverkar på beskattningen.

## 39 §

Tullstyrelsen kan som registrerat ombud godkänna en sådan importör eller i Finland verksam tillverkare av fordon som utövar regelbunden affärsverksamhet. Den som utses till registrerat ombud ska vara tillförlitlig och sakkunnig samt kunna göra de anmälningar som avses i denna lag i maskinläsbar form så som Tullstyrelsen bestämmer. Ett registrerat ombud ska ställa sådan säkerhet som Tullstyrelsen fordrar.

Om ett ombud inte längre kan anses uppfylla de villkor som gäller enligt 1 mom. kan Tullstyrelsen återkalla registrering.

## 40 §

Ett fordon som ett registrerat ombud anmäler till registret får registreras utan skattemyndighetens tillstånd enligt 38 §. Ett fordon får antecknas i registret även innan ett registrerat ombud har avgett bilskattedeclaration.

Ett registrerat ombud anmäler fordon för beskattning för en period vars längd Tullstyrelsen bestämmer. Tullstyrelsen bestämmer även den tidpunkt när bilskattedeclarationen ska avges.

För varje period ska de fordon anmälas till beskattning som under perioden registreras eller tas i bruk.

## 41 §

När någon annan än ett registrerat ombud har avgett bilskattedeclaration fastställer skattemyndigheten skatten och meddelar ett beskattningsbeslut i ärendet. Skatten ska betalas inom den tid som anges i 61 §.

## 43 §

En skattskyldig eller ett registrerat ombud som har avgett bilskattedeclaration för ett fordon kan återta deklARATIONEN innan fordonet första gången har antecknats i registret i Finland eller här tagits i bruk. Om beskattningen redan verkställts, ska den återkallas på grund av anmälan. Samtidigt återkallar skattemyndigheten sitt tillstånd för registrering av fordonet.

Om beskattningen återkallas så som föreskrivs i 1 mom. efter det att beskattningen verkställts, uppbärs hos den skattskyldige el-

ler det registrerade ombudet samma avgift som för förhandsavgörande.

## 44 §

Om ett fordon, för vilket skattedeclaration avgetts eller skatt betalats, vid den första registreringen av fordonet antecknas i registret såsom ett fordon som på grunder som avses i 8, 21, 22, 22 a eller 28 § beskattas lindrigare eller är skattefritt, ska beskattningen rättas så, att den motsvarar de grunder enligt vilka skatten skulle ha uppburits om fordonet hade beskattats vid tidpunkten för registreringen eller ibruktagandet. Skatten rättas på ansökan av den som avgett bilskattedeclaration för fordonet.

## 46 §

Har konstruktionen, äganderätten eller användningssyftet i fråga om ett fordon som enligt denna lag är skattefritt eller berättiga till nedsatt skatt ändrats så, att fordonet eller dess användningssyfte inte längre motsvarar förutsättningarna för skattefrihet eller nedsatt skatt, är den som ägde fordonet då konstruktionen eller användningssyftet ändrades skyldig att inom en månad göra anmälan om detta till Fordonsförvaltningscentralen. Anmälan ska också göras om fordon som avses i 28 eller 51 §.

Som en i 1 mom. nämnd ändring av ett fordonets konstruktion anses även att en paketbil förses med andra sitsar eller anordningar för deras fastgörande än sådana som avses i 8 §.

Har anmälningsskyldigheten enligt denna paragraf försumrats, ska polismyndigheten hindra att fordonet används till dess att skyldigheten har fullgjorts eller skatten debiterats.

## 47 §

Om ett fordon för vilket skatt inte ska betalas enligt denna lag eller för vilket nedsatt skatt ska betalas, anmäls eller borde anmälas för registrering såsom något annat fordon än ett som är skattefritt enligt denna lag eller som beskattas enligt en lägre skattesats, ska bilskatten av Fordonsförvaltningscentralen debiteras den som är skattskyldig enligt 5 § 1 mom.

## 51 a §

Maximibeloppen av de i 51 § avsedda skatteåterbäringarna höjs med det belopp genom vilket utrustning som efter fordonets tillverkning har monterats speciellt med anledning av invaliditeten har inverkat på bilskatten.

## 54 §

Den bilbeskattning som ska verkställas innan ett fordon första gången registreras eller tas i bruk ankommer på tullverket. Tullverket sköter också debiteringen av skatt som avses i 22, 22 a, 27 och 36 § samt återbäringen av skatt och eventuell ny beskattning som avses i 34 d §. Tullstyrelsen beslutar om den interna fördelningen av befogenheter inom tullverket.

## 59 a §

Om det förfarande som avses i 59 § 1 och 2 mom. gäller bilbeskattning där skatt inte påförs eller skattens belopp är ringa och inte heller skatteförhöjning påförts eller om anmälningsskyldighet eller annan skyldighet, som avses i denna lag eller med stöd av denna lag utfärdad förordning eller beslut eller föreskrifter utfärdade av skattemyndigheten med stöd av dessa bestämmelser, försumrats, kan en *felavgift* om minst 100 euro och högst 2 000 euro påföras. När felavgiftens storlek fastställs beaktas hur klandervärt förfarandet varit, om det har upprepats och andra med dessa jämförliga omständigheter.

Felavgift kan separat påföras även inom tre år från det att fordonet har beskattats eller den i 1 mom. avsedda skyldigheten försumrats.

På motivering av beslut om felavgift samt uppbörd av felavgift, avgiftslättnad och ändringssökande tillämpas vad om bilskatt har bestämts.

## 61 §

När bilskatt påförs som rättelse eller efterbeskattning eller på grund av ändring av fordonets konstruktion, användningssyfte eller äganderätt, är förfallodagen 30 dagar efter dagen för beskattningsbeslutet. För ett registrerat ombud är förfallodagen dock 25 dagar

efter utgången av den period under vilken beskattningsbeslutet fattades.

## 63 §

Om skatten inte har betalats på förfallodagen, får ett fordon inte användas i trafik (användningsförbud). Fordonet får inte heller användas i trafik i sådana fall då det övergått till en annan ägare eller innehavare än den skattskyldige eller den som ansvarar för skatten. Skattemyndigheten kan begära handräckning av polisen för hindrande av att fordonet används. Användningen av fordonet ska tillåtas när den skattskyldige eller någon annan än den skattskyldige betalt skatten. Användningen är förbjuden trots att skatten inte längre kan indrivras på grund av att föreskrivna tidsfrister löpt ut.

Vid behov kan det bestämmas att skattemyndigheten ska omhänderta fordonet till dess att beskattningen har verkställts och den debiterade skatten har betalats eller den tidsfrist som nämns i 36 § 2 mom. har löpt ut. Ett fordon som omhändertagits av skattemyndigheterna kan antingen säljas på auktion, med tillämpning av vad som i tullagen (1466/1994) föreskrivs om tullauktion, eller förstöras. Bilskatten betalas till staten sedan auktionskostnaderna och tull betalats. Fordonet kan registreras först när bilskatten är helt betald. Den som köper ett fordon på auktion betraktas inte som en sådan förvärvare som avses i 4 § 3 mom.

*Särskilda bestämmelser*

## 74 a §

Vad som i denna lag föreskrivs om skatterättelse, efterbeskattning och skatteförhöjning, felavgift samt om den skattskyldiges rättsskyddsmedel tillämpas också på den som ansvarar för skatten enligt 4 § 2 mom. På denne tillämpas också vad som om skattskyldig föreskrivs i 74 b, 74 c, 78 och 81 §.

Vad som i denna lag föreskrivs om den skattskyldiges rättsskyddsmedel tillämpas också på andra än dem som är skattskyldiga enligt 4 och 5 §.

## 88 §

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

Denna lag träder i kraft den 20 . Lagens 34 d § träder dock i kraft den 1 januari 2010.

Lagen tillämpas på fordon, för vilka den första dagen för bestämmande av skatten infaller efter att lagen trätt i kraft.

På fordon, för vilka den första dagen för bestämmande av skatten infaller före lagens ikraftträdande, tillämpas de bestämmelser som gäller när denna lag träder i kraft.

Åtgärder som verkställigheten av lagen förutsätter får vidtas innan lagen träder i kraft.

Skattskyldig som innan lagen träder i kraft har godkänts som registrerad skattskyldig betraktas efter att lagen trätt i kraft som registrerat ombud utan särskilt förfarande.



*Bilaga***SKATTETABELL 1**

Fordonets totalmassa (kg)		Fordonets CO <sub>2</sub> - utsläpp (g/km)	Skatte- sats	Fordonets totalmassa (kg)		Fordonets CO <sub>2</sub> - utsläpp (g/km)	Skatte- sats
drivkraft annan än diesellojja	drivkraft diesellojja			drivkraft annan än diesellojja	drivkraft diesellojja		
högst 591	högst 994	högst 60	12,2	881-889	1284-1292	93	16,2
592-600	995-1003	61	12,3	890-898	1293-1301	94	16,3
601-609	1004-1012	62	12,4	899-907	1302-1310	95	16,5
610-618	1013-1021	63	12,6	908-916	1311-1319	96	16,6
619-627	1022-1030	64	12,7	917-925	1320-1328	97	16,7
628-636	1031-1039	65	12,8	926-934	1329-1337	98	16,8
637-645	1040-1048	66	12,9	935-943	1338-1346	99	17,0
646-654	1049-1057	67	13,1	944-952	1347-1355	100	17,1
655-663	1058-1066	68	13,2	953-961	1356-1364	101	17,2
664-672	1067-1075	69	13,3	962-970	1365-1373	102	17,3
673-681	1076-1084	70	13,4	971-979	1374-1382	103	17,4
682-690	1085-1093	71	13,5	980-988	1383-1391	104	17,6
691-699	1094-1102	72	13,7	989-997	1392-1400	105	17,7
700-708	1103-1111	73	13,8	998-1006	1401-1409	106	17,8
709-717	1112-1120	74	13,9	1007-1015	1410-1418	107	17,9
718-726	1121-1129	75	14,0	1016-1024	1419-1427	108	18,1
727-735	1130-1138	76	14,2	1025-1033	1428-1436	109	18,2
736-744	1139-1147	77	14,3	1034-1042	1437-1445	110	18,3
745-753	1148-1156	78	14,4	1043-1051	1446-1454	111	18,4
754-762	1157-1165	79	14,5	1052-1060	1455-1463	112	18,5
763-772	1166-1174	80	14,6	1061-1069	1464-1472	113	18,7
773-781	1175-1183	81	14,8	1070-1078	1473-1481	114	18,8
782-790	1184-1192	82	14,9	1079-1087	1482-1490	115	18,9
791-799	1193-1202	83	15,0	1088-1096	1491-1499	116	19,0
800-808	1203-1211	84	15,1	1097-1105	1500-1508	117	19,2
809-817	1212-1220	85	15,3	1106-1114	1509-1517	118	19,3
818-826	1221-1229	86	15,4	1115-1123	1518-1526	119	19,4
827-835	1230-1238	87	15,5	1124-1132	1527-1535	120	19,5
836-844	1239-1247	88	15,6	1133-1141	1536-1544	121	19,6
845-853	1248-1256	89	15,7	1142-1150	1545-1553	122	19,8
854-862	1257-1265	90	15,9	1151-1159	1554-1562	123	19,9
863-871	1266-1274	91	16,0	1160-1168	1563-1571	124	20,0
872-880	1275-1283	92	16,1	1169-1177	1572-1580	125	20,1

Fordonets totalmassa (kg)		Fordonets CO <sub>2</sub> - utsläpp (g/km)	Skatte- sats	Fordonets totalmassa (kg)		Fordonets CO <sub>2</sub> - utsläpp (g/km)	Skatte- sats
drivkraft annan än diesellojja	drivkraft diesellojja			drivkraft annan än diesellojja	drivkraft diesellojja		
1178-1186	1581-1589	126	20,3	1503-1511	1906-1914	162	24,6
1187-1195	1590-1598	127	20,4	1512-1520	1915-1923	163	24,8
1196-1204	1599-1607	128	20,5	1521-1529	1924-1932	164	24,9
1205-1213	1608-1616	129	20,6	1530-1538	1933-1941	165	25,0
1214-1222	1617-1625	130	20,7	1539-1547	1942-1950	166	25,1
1223-1231	1626-1634	131	20,9	1548-1556	1951-1959	167	25,3
1232-1240	1635-1643	132	21,0	1557-1565	1960-1968	168	25,4
1241-1249	1644-1652	133	21,1	1566-1574	1969-1977	169	25,5
1250-1258	1653-1661	134	21,2	1575-1583	1978-1986	170	25,6
1259-1267	1662-1670	135	21,4	1584-1592	1987-1995	171	25,7
1268-1276	1671-1679	136	21,5	1593-1601	1996-2004	172	25,9
1277-1285	1680-1688	137	21,6	1602-1610	2005-2013	173	26,0
1286-1295	1689-1697	138	21,7	1611-1619	2014-2022	174	26,1
1296-1304	1698-1706	139	21,8	1620-1628	2023-2031	175	26,2
1305-1313	1707-1715	140	22,0	1629-1637	2032-2040	176	26,4
1314-1322	1716-1725	141	22,1	1638-1646	2041-2049	177	26,5
1323-1331	1726-1734	142	22,2	1647-1655	2050-2058	178	26,6
1332-1340	1735-1743	143	22,3	1656-1664	2059-2067	179	26,7
1341-1349	1744-1752	144	22,4	1665-1673	2068-2076	180	26,8
1350-1358	1753-1761	145	22,6	1674-1682	2077-2085	181	27,0
1359-1367	1762-1770	146	22,7	1683-1691	2086-2094	182	27,1
1368-1376	1771-1779	147	22,8	1692-1700	2095-2103	183	27,2
1377-1385	1780-1788	148	22,9	1701-1709	2104-2112	184	27,3
1386-1394	1789-1797	149	23,1	1710-1718	2113-2121	185	27,5
1395-1403	1798-1806	150	23,2	1719-1727	2122-2130	186	27,6
1404-1412	1807-1815	151	23,3	1728-1736	2131-2139	187	27,7
1413-1421	1816-1824	152	23,4	1737-1745	2140-2148	188	27,8
1422-1430	1825-1833	153	23,5	1746-1754	2149-2157	189	27,9
1431-1439	1834-1842	154	23,7	1755-1763	2158-2166	190	28,1
1440-1448	1843-1851	155	23,8	1764-1772	2167-2175	191	28,2
1449-1457	1852-1860	156	23,9	1773-1781	2176-2184	192	28,3
1458-1466	1861-1869	157	24,0	1782-1790	2185-2193	193	28,4
1467-1475	1870-1878	158	24,2	1791-1799	2194-2202	194	28,5
1476-1484	1879-1887	159	24,3	1800-1808	2203-2211	195	28,7
1485-1493	1888-1896	160	24,4	1809-1818	2212-2220	196	28,8
1494-1502	1897-1905	161	24,5	1819-1827	2221-2229	197	28,9

Fordonets totalmassa (kg)		Fordonets CO <sub>2</sub> - utsläpp (g/km)	Skatte- sats	Fordonets totalmassa (kg)		Fordonets CO <sub>2</sub> - utsläpp (g/km)	Skatte- sats
drivkraft annan än diesellojja	drivkraft diesellojja			drivkraft annan än diesellojja	drivkraft diesellojja		
1828-1836	2230-2238	198	29,0	2152-2160	2555-2563	234	33,4
1837-1845	2239-2247	199	29,2	2161-2169	2564-2572	235	33,6
1846-1854	2248-2257	200	29,3	2170-2178	2573-2581	236	33,7
1855-1863	2258-2266	201	29,4	2179-2187	2582-2590	237	33,8
1864-1872	2267-2275	202	29,5	2188-2196	2591-2599	238	33,9
1873-1881	2276-2284	203	29,6	2197-2205	2600-2608	239	34,0
1882-1890	2285-2293	204	29,8	2206-2214	2609-2617	240	34,2
1891-1899	2294-2302	205	29,9	2215-2223	2618-2626	241	34,3
1900-1908	2303-2311	206	30,0	2224-2232	2627-2635	242	34,4
1909-1917	2312-2320	207	30,1	2233-2241	2636-2644	243	34,5
1918-1926	2321-2329	208	30,3	2242-2250	2645-2653	244	34,6
1927-1935	2330-2338	209	30,4	2251-2259	2654-2662	245	34,8
1936-1944	2339-2347	210	30,5	2260-2268	2663-2671	246	34,9
1945-1953	2348-2356	211	30,6	2269-2277	2672-2680	247	35,0
1954-1962	2357-2365	212	30,7	2278-2286	2681-2689	248	35,1
1963-1971	2366-2374	213	30,9	2287-2295	2690-2698	249	35,3
1972-1980	2375-2383	214	31,0	2296-2304	2699-2707	250	35,4
1981-1989	2384-2392	215	31,1	2305-2313	2708-2716	251	35,5
1990-1998	2393-2401	216	31,2	2314-2322	2717-2725	252	35,6
1999-2007	2402-2410	217	31,4	2323-2331	2726-2734	253	35,7
2008-2016	2411-2419	218	31,5	2332-2340	2735-2743	254	35,9
2017-2025	2420-2428	219	31,6	2341-2350	2744-2752	255	36,0
2026-2034	2429-2437	220	31,7	2351-2359	2753-2761	256	36,1
2035-2043	2438-2446	221	31,8	2360-2368	2762-2770	257	36,2
2044-2052	2447-2455	222	32,0	2369-2377	2771-2780	258	36,4
2053-2061	2456-2464	223	32,1	2378-2386	2781-2789	259	36,5
2062-2070	2465-2473	224	32,2	2387-2395	2790-2798	260	36,6
2071-2079	2474-2482	225	32,3	2396-2404	2799-2807	261	36,7
2080-2088	2483-2491	226	32,5	2405-2413	2808-2816	262	36,8
2089-2097	2492-2500	227	32,6	2414-2422	2817-2825	263	37,0
2098-2106	2501-2509	228	32,7	2423-2431	2826-2834	264	37,1
2107-2115	2510-2518	229	32,8	2432-2440	2835-2843	265	37,2
2116-2124	2519-2527	230	32,9	2441-2449	2844-2852	266	37,3
2125-2133	2528-2536	231	33,1	2450-2458	2853-2861	267	37,5
2134-2142	2537-2545	232	33,2	2459-2467	2862-2870	268	37,6
2143-2151	2546-2554	233	33,3	2468-2476	2871-2879	269	37,7

Fordonets totalmassa (kg)		Fordonets CO <sub>2</sub> - utsläpp (g/km)	Skatte- sats	Fordonets totalmassa (kg)		Fordonets CO <sub>2</sub> - utsläpp (g/km)	Skatte- sats
drivkraft annan än diesellojja	drivkraft diesellojja			drivkraft annan än diesellojja	drivkraft diesellojja		
2477-2485	2880-2888	270	37,8	2801-2809	3204-3212	306	42,2
2486-2494	2889-2897	271	37,9	2810-2818	3213-3221	307	42,3
2495-2503	2898-2906	272	38,1	2819-2827	3222-3230	308	42,5
2504-2512	2907-2915	273	38,2	2828-2836	3231-3239	309	42,6
2513-2521	2916-2924	274	38,3	2837-2845	3240-3248	310	42,7
2522-2530	2925-2933	275	38,4	2846-2854	3249-3257	311	42,8
2531-2539	2934-2942	276	38,6	2855-2863	3258-3266	312	42,9
2540-2548	2943-2951	277	38,7	2864-2873	3267-3275	313	43,1
2549-2557	2952-2960	278	38,8	2874-2882	3276-3284	314	43,2
2558-2566	2961-2969	279	38,9	2883-2891	3285-3293	315	43,3
2567-2575	2970-2978	280	39,0	2892-2900	3294-3302	316	43,4
2576-2584	2979-2987	281	39,2	2901-2909	3303-3312	317	43,6
2585-2593	2988-2996	282	39,3	2910-2918	3313-3321	318	43,7
2594-2602	2997-3005	283	39,4	2919-2927	3322-3330	319	43,8
2603-2611	3006-3014	284	39,5	2928-2936	3331-3339	320	43,9
2612-2620	3015-3023	285	39,7	2937-2945	3340-3348	321	44,0
2621-2629	3024-3032	286	39,8	2946-2954	3349-3357	322	44,2
2630-2638	3033-3041	287	39,9	2955-2963	3358-3366	323	44,3
2639-2647	3042-3050	288	40,0	2964-2972	3367-3375	324	44,4
2648-2656	3051-3059	289	40,1	2973-2981	3376-3384	325	44,5
2657-2665	3060-3068	290	40,3	2982-2990	3385-3393	326	44,7
2666-2674	3069-3077	291	40,4	2991-2999	3394-3402	327	44,8
2675-2683	3078-3086	292	40,5	3000-3008	3403-3411	328	44,9
2684-2692	3087-3095	293	40,6	3009-3017	3412-3420	329	45,0
2693-2701	3096-3104	294	40,7	3018-3026	3421-3429	330	45,1
2702-2710	3105-3113	295	40,9	3027-3035	3430-3438	331	45,3
2711-2719	3114-3122	296	41,0	3036-3044	3439-3447	332	45,4
2720-2728	3123-3131	297	41,1	3045-3053	3448-3456	333	45,5
2729-2737	3132-3140	298	41,2	3054-3062	3457-3465	334	45,6
2738-2746	3141-3149	299	41,4	3063-3071	3466-3474	335	45,8
2747-2755	3150-3158	300	41,5	3072-3080	3475-3483	336	45,9
2756-2764	3159-3167	301	41,6	3081-3089	3484-3492	337	46,0
2765-2773	3168-3176	302	41,7	3090-3098	3493-3501	338	46,1
2774-2782	3177-3185	303	41,8	3099-3107	3502-3510	339	46,2
2783-2791	3186-3194	304	42,0	3108-3116	3511-3519	340	46,4
2792-2800	3195-3203	305	42,1	3117-3125	3520-3528	341	46,5

Fordonets totalmassa (kg)		Fordonets CO <sub>2</sub> - utsläpp (g/km)	Skatte- sats	Fordonets totalmassa (kg)		Fordonets CO <sub>2</sub> - utsläpp (g/km)	Skatte- sats
drivkraft annan än dieselolja	drivkraft dieselolja			drivkraft annan än dieselolja	drivkraft dieselolja		
3126-3134	3529-3537	342	46,6	3216-3224	3619-3627	352	47,8
3135-3143	3538-3546	343	46,7	3225-3233	3628-3636	353	47,9
3144-3152	3547-3555	344	46,8	3234-3242	3637-3645	354	48,1
3153-3161	3556-3564	345	47,0	3243-3251	3646-3654	355	48,2
3162-3170	3565-3573	346	47,1	3252-3260	3655-3663	356	48,3
3171-3179	3574-3582	347	47,2	3261-3269	3664-3672	357	48,4
3180-3188	3583-3591	348	47,3	3270-3278	3673-3681	358	48,6
3189-3197	3592-3600	349	47,5	3279-3287	3682-3690	359	48,7
3198-3206	3601-3609	350	47,6	3288 eller mera	3691 eller mera	360 eller mera	48,8
3207-3215	3610-3618	351	47,7				

**SKATTETABELL 2**

Fordonets totalmassa (kg)	Avdrag från skattesatsen (procentenheter)
2501-2550	6,8
2551-2600	8,5
2601-2650	9,8
2651-2700	10,8
2701-2750	11,7
2751-2800	12,4
2801-2850	13,1
2851-2900	13,7
2901-2950	14,2
2951-3000	14,8
3001-3050	15,3
3051-3100	15,7
3101-3150	16,1
3151-3200	16,6
3201-3250	16,9
3251-3300	17,3
3301-3350	17,7
3351-3400	18,0
3401-3450	18,4
3451-3500	18,7

## 2.

**Lag****om ändring av mervärdesskattelagen**

I enlighet med riksdagens beslut  
*upphävs* i mervärdesskattelagen av den 30 december 1993 (1501/1993) 1 § 5 mom., 102 § 1 mom. 4 punkten, 102 b § och 141 § 5 punkten,  
sådana de lyder, 1 § 5 mom., 102 b § och 141 § 5 punkten i lag 1483/1994 samt 102 § 1 mom. 4 punkten i lag 1767/1995, och  
*fogas* till 73 §, sådan den lyder delvis ändrad i nämnda lag 1767/1995 och i lag 1312/2007, ett nytt 2 mom., varvid det nuvarande 2 och 3 mom. blir 3 och 4 mom., som följer:

73 §

-----  
Bilskatt på fordon, som ett i 39 § i bilskattelagen avsett registrerat ombud enligt 4 § 2 mom. i nämnda lag betalt i stället för en i fordonstrafikregistret införd fordonsägare och debiterat av denne, utgör inte del av det vederlag som ombudet debiterat en återförsäljare för försäljning av fordonet och inte heller av det vederlag som en återförsäljare debiterat en i fordonsregistret införd fordonsägare för försäljning av ett fordon.  
-----

Denna lag träder i kraft den 20 .

De bestämmelser som gäller vid lagens ikraftträdande tillämpas på försäljningen av sådana fordon, där de bestämmelser i bilskattelagen (1482/1994) som gäller vid lagens ikraftträdande tillämpas på den bilskatt som ska erläggas.

De bestämmelser som gäller vid lagens ikraftträdande och som gäller den skatt på bilskatten som är av samma storlek som mervärdesskatten tillämpas på den skatt som är av samma storlek som mervärdesskatten i enlighet med de bestämmelser i bilskattelagen som gäller vid lagens ikraftträdande.  
-----

## 3.

**Lag****om ändring av 60 § i fordonslagen**

I enlighet med riksdagens beslut  
*fogas* till 60 § i fordonslagen av den 11 december 2002 (1090/2002), sådan paragrafen lyder i lag 233/2007, ett nytt 3 mom., varvid det nuvarande 3 och 4 mom. blir 4 och 5 mom., som följer:

60 § <i>Registreringsbesiktning</i>	registreringsbesiktning som utförts tidigast tre månader före fordonets första registrering, om en anmälan enligt 35 b § 1 mom. i bilskattelagen har gjorts om fordonet.
--	--

-----  
Dessutom ska ett fordon utöver vad som föreskrivs i 1 och 2 mom. ha godkänts vid en \_\_\_\_\_  
Denna lag träder i kraft den \_\_\_\_\_ 20 .

Helsingfors den 7 november 2008

**Republikens President**

**TARJA HALONEN**

Finansminister *Jyrki Katainen*



## 1.

**Lag****om ändring av bilskattelagen**

I enlighet med riksdagens beslut

*upphävs* i bilskattelagen av den 29 december 1994 (1482/1994) 5 a, 6 a, 10 a, 11 a, 12, 13, 18—20, 23, 24, 82 och 91 § samt mellanrubriken före 74 b §,

av dem 5 a och 6 a § sådana de lyder i lag 1292/2007, 10 a § sådan den lyder i lagarna 266/2003 och 1450/2006, 11 a § sådan den lyder i nämnda lag 266/2003, 12 § sådan den lyder i lag 340/2003, 13 § sådan den lyder i lag 413/1997 och i nämnda lag 266/2003, 20 § sådan den lyder i lag 925/2001 samt 23 § sådan den lyder delvis ändrad i nämnda lag 1450/2006,

*ändras* 1 §, rubriken för 2 kap., 4, 5, 6, 7, 8, 11 och 17 §, 21 § 2 mom., 31 § 1 mom., 35 § 2 mom., 37, 39 och 40 §, 41 § 1 mom., 43, 44 och 46 §, 47 § 1 mom., 51 a §, 54 § 1 mom., 61 § 2 mom., 63 § 2 och 3 mom., 74 a och 88 § samt bilagan,

av dem 1 § sådan den lyder delvis ändrad i lag 1097/2002, 4 § sådan den lyder delvis ändrad i lag 1160/1998, 5 § sådan den lyder delvis ändrad i nämnda lag 266/2003, 6 § och bilagan sådana de lyder i nämnda lag 1292/2007, 7 § och 61 § 2 mom. sådana de lyder i nämnda lag 1450/2006, 8 § sådan den lyder i nämnda lag 266/2003 och 1450/2006, 11 och 51 a § sådana de lyder i nämnda lag 266/2003, 31 § 1 mom., 35 § 2 mom., 47 § 1 mom., 54 § 1 mom. och 74 a § sådana de lyder i nämnda lag 413/1997, 37 § sådan den lyder delvis ändrad i nämnda lag 266/2003, 40 och 46 § sådana de lyder delvis ändrad i nämnda lag 413/1997, 43 § sådan den lyder delvis ändrad i sistnämnda lag och i nämnda lag 1450/2006 och 63 § 2 mom. sådant det lyder i nämnda lag 1097/2002, samt

*fogas* till lagens 10 §, sådan den lyder i nämnda lag 266/2003, ett nytt 3 mom., till lagens 11 c §, sådan den lyder i sistnämnda lag, nya 4 och 5 mom. och till lagen nya 34 d, 35 b och 59 a § samt en ny mellanrubrik före 74 a § som följer:

*Gällande lydelse*

## 1 §

För personbilar (kategori M<sub>1</sub>), paketbilar (kategori N<sub>1</sub>) och sådana andra bilar vilkas egenmassa är mindre än 1 875 kilogram, för motorcyklar (kategori L<sub>3</sub> och L<sub>4</sub>) samt för andra fordon i kategori L skall, innan fordonet registreras eller tas i bruk i Finland, bilskatt betalas till staten så som stadgas i denna lag.

Beträffande frågan om vilket slags motordrivna fordon som skall anses vara en sådan bil eller motorcykel eller ett sådant annat fordon i kategori L som avses i 1 mom. och till vilken kategori av motordrivna fordon ett fordon skall hänföras tillämpas de grunder

*Föreslagen lydelse*

## 1 §

För personbilar (kategori M<sub>1</sub>), paketbilar (kategori N<sub>1</sub>) och sådana *bussar* (kategori M<sub>2</sub>) vilkas egen massa är mindre än 1 875 kilogram, för motorcyklar (kategori L<sub>3</sub> och L<sub>4</sub>) samt för andra fordon i kategori L ska, innan fordonet registreras *i det fordonstrafikregistret (registret) som avses i lagen om fordonstrafikregistret (541/2003)* eller tas i bruk i Finland, bilskatt betalas till staten så som föreskrivs i denna lag.

*Om inte något annat föreskrivs i denna lag, tillämpas på klassificering av fordon och på tekniska egenskaper hos fordon vad som föreskrivs i fordonslagen (1090/2002) och med stöd av den.*

om vilka bestäms i fordonslagen (1090/2002) eller med stöd av den.

2 kap.

### Skattskyldighet

#### 4 §

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

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

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

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

Om skatt med stöd av 3 § uppbärs för ett fordon som reparerats av ett företag som bedriver yrkesmässig reparation av fordon och delar i fordonet i samband därmed har bytts ut på ett sätt som påverkar beskattningen, är fordonets ägare skattskyldig om det i ett repa-

2 kap.

### Skattskyldighet och ansvar för skatt

#### 4 §

Skyldig att betala bils katt är *den som antecknats i registret som ägare till ett fordon.*

*Om ett registrerat ombud enligt 39 § importerar eller tillverkar fordon ansvarar ombudet för skatten i stället för en skattskyldig som avses i 1 mom. Skatteansvaret kan dock överföras med iakttagande av bestämmelserna i 3 mom., varvid mottagaren ansvarar för skatten. På mottagaren tillämpas vad i denna lag föreskrivs om skattskyldig.*

Angående överföring av *skatteansvaret* ska ett skriftligt avtal uppgöras. Den som överför skatteansvaret ska anmäla överföringen till skattemyndigheten. Om anmälan försummas, ansvarar den som överlåtitt fordonet och förvärvat det eller flera överlåtare och förvärvare gemensamt för skatten. Med överlåtelse av ett fordon avses att äganderätten eller annan besittningsrätt till fordonet överläts.

*Om skatten inte kan uppbäras hos det registrerade ombudet, är den skattskyldig, som i registret antecknas som ägare till fordonet, utom när denne påvisar att han har betalt ett belopp som motsvarar bils katten till det registrerade ombudet eller en representant för ombudet.*

*För fordon, som tagits i bruk utan registrering eller beträffande vilket det inte kan påvisas vem som är skattskyldig eller ansvarar för skatten enligt 1—3 mom., är den som tagit fordonet i bruk skattskyldig. Kan den som tagit fordonet i bruk inte påvisas eller om skatten inte kan uppbäras hos denne, är ägaren till det fordon som tagits i bruk skattskyldig.*

rationsavtal har överenskommit att ägaren ansvarar för skatten. Kan den ägare som är part i reparationsavtalet inte påvisas, kan skatt drivas in hos den som byggde om fordonet på ett sätt som leder till ny beskattning. Om inte heller denna kan påvisas eller om skatten inte kan drivas in hos de ovan nämnda, påförs skatten den som ägde fordonet under den tid när ändringen kom till skattemyndighetens kännedom.

## 5 §

Den som är skyldig att betala bilskatt är även skyldig att betala mervärdesskatt av bilskatten till det belopp som anges i mervärdesskattelagen (1501/1993). Om fordonet har tagits i bruk första gången före mervärdesskattelagens ikraftträdande, uppbärs mervärdesskatt enligt tidpunkten för ibruktagandet av fordonet, 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

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

Mervärdesskatt uppbärs inte av bilskatt som debiteras på den grund som anges i 51 § 3 mom.

## 5 a §

För personbilar vars egenmassa är under 4 500 kilogram är skatten den procentuella andel av bilens beskattningsvärde som framgår av skattetabellen i bilagan till denna lag. Skattesatsen bestäms utifrån de koldioxidutsläpp vid blandad körning som har införts eller borde införas i fordonstrafikregistret som tekniska uppgifter om bilen.

Om det inte finns sådana uppgifter om de

## 5 §

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

Om skatt uppbärs med stöd av 3 § för ett fordon som reparerats av ett företag som bedriver yrkesmässig reparation av fordon och delar i fordonet i samband därmed har bytts ut på ett sätt som påverkar beskattningen, är fordonets ägare skattskyldig om det i ett reparationsavtal har överenskommit att ägaren ansvarar för skatten. Kan den ägare som är part i reparationsavtalet inte påvisas, drivs skatt in hos den som ändrade fordonet på ett sätt som leder till ny beskattning. Om inte heller denne kan påvisas eller om skatten inte kan drivas in hos de ovan nämnda, drivs skatten in hos den som ägde fordonet när ändringen kom till skattemyndighetens kännedom.

## 5 a §

(upphävs)

koldioxidutsläpp som avses i 1 mom., bestäms skattesatsen enligt skattetabellen utifrån de beräknade koldioxidutsläppen för bilen enligt bilens totalmassa och drivkraft. Om kvoten av bilens effekt (i kilowatt) och totalmassa (i kilogram) är 0,15 eller större, ökas de beräknade koldioxidutsläppen genom att de multipliceras med talet 1,5. Mängden koldioxidutsläpp avrundas till hela gram.

Skattesatsen för en personbil som ska beskattas bestäms inte enligt de beräknade koldioxidutsläpp som avses i 2 mom. utan enligt bilens koldioxidutsläpp vid blandad körning, om den skattskyldige lämnar uppgifter om dem vid den första beskattningen och om de har

1) fastställts i samband med EG-typgodkännandet enligt kraven i kommissionens direktiv 93/116/EG om anpassning till den tekniska utvecklingen av rådets direktiv 80/1268/EG om motorfordons bränsleförbrukning eller i gemenskapens bestämmelser som ersätter direktivet, eller

2) definierats enligt kraven i den gemenskapslagstiftning som gäller vid tidpunkten för beskattningen.

## 6 §

Skatten på en buss som beskattas som nytt fordon eller som begagnat fordon tillverkat efter 2002 och som har en egenmassa under 1 875 kilogram är 26 procent av fordonets beskattningsvärde.

Skatten på en motorcykel och andra skattepliktiga fordon i kategori L som beskattas som nya fordon eller som begagnade fordon tillverkade efter 2002 är, enligt motorns slagvolym eller drivkraft och utgående från fordonets beskattningsvärde, som följer:

Slagvolym	Skattesats
högst 130 cm <sup>3</sup>	8
131—255 cm <sup>3</sup>	10
256—355 cm <sup>3</sup>	13
356—505 cm <sup>3</sup>	16
506—755 cm <sup>3</sup>	18
756 cm <sup>3</sup> eller mera	20
eldrivet fordon i kategori L	10

## 6 §

Skatten på en personbil och en paketbil är ett procental enligt skattetabell 1 i bilagan av bilens beskattningsvärde, om inte annat bestäms i 8 §. Skattesatsen bestäms utifrån det koldioxidutsläpp vid blandad körning för en personbil eller för en paketbil som första gången togs i bruk efter ingången av 2008, vilket har införts eller borde införas i registret som teknisk uppgift om bilen.

Om det inte finns sådana uppgifter om det koldioxidutsläpp som avses i 1 mom., bestäms skattesatsen enligt skattetabell 1 utifrån det beräknade koldioxidutsläppet för bilen enligt bilens totalmassa och drivkraft. Om kvoten av bilens effekt (i kilowatt) och totalmassa (i kilogram) är 0,15 eller större, ökas det beräknade koldioxidutsläppet genom att det multipliceras med talet 1,5. Mängden koldioxidutsläpp avrundas till hela gram.

Skattesatsen för en bil som ska beskattas bestäms inte enligt det beräknade koldioxidutsläppet som avses i 2 mom., utan enligt bi-

lens koldioxidutsläpp vid blandad körning, om den skattskyldige eller det registrerade ombudet lämnar uppgifter om det vid den första beskattningen och om utsläppet har:

1) för personbilar fastställts i samband med EG-typgodkännandet enligt kraven i kommissionens direktiv 93/116/EG om anpassning till den tekniska utvecklingen av rådets direktiv 80/1268/EEG om motorfordons bränsleförbrukning eller i den gemenskapslagstiftning som ersätter direktivet och för paketbilar definierats enligt kraven i Europaparlamentets och rådets direktiv 2004/3/EG om ändring av rådets direktiv 70/156/EEG och 80/1268/EEG med avseende på mätning av koldioxidutsläpp och bränsleförbrukning hos N1-fordon eller i den gemenskapslagstiftning som ersätter direktivet; eller

2) definierats enligt kraven i den gemenskapslagstiftning som gäller vid tidpunkten för beskattningen.

#### 6 a §

Skatten på en buss som beskattas som begagnat fordon tillverkat före 2003 och som har en egenmassa under 1 875 kilogram, samt skatten på motorcyklar och andra skattepliktiga fordon i kategori L är den andel skatt av beskattningsvärdet som ingick i likadana fordons allmänna värde i detaljhandeln när de var nya. Skattens andel beräknas utifrån de allmänna skattegrunderna i den bilskattelag som gällde när fordonen var nya. Skattens andel kan beräknas utifrån andelarna skatt i det allmänna värdet i detaljhandeln på fler än en fordonsmodell, med beaktande av beskattningsuppgifterna och prissättningen beträffande samma bilmärke.

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

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

(upphävs)

#### 6 a §

1) för en buss vars egenmassa är under 1 875 kilogram, 26 procent av beskattningsvärdet,

2) för en motorcykel och andra skattepliktiga fordon i kategori L, enligt motorns slagvolym eller drivkraft och utgående från fordonets beskattningsvärde, som följer:

Slagvolym	Skattesats
högst 130 cm <sup>3</sup>	9
131—255 cm <sup>3</sup>	12
256—355 cm <sup>3</sup>	15
356—505 cm <sup>3</sup>	19
506—755 cm <sup>3</sup>	21
756 cm <sup>3</sup> eller mera	23
eldrivet fordon i kategori L	12

Om skattebeloppet enligt 3 mom. är större än den skatt som ingår i restvärdet på ett motsvarande fordon på marknaden, uppbärs inte det belopp som överstiger skatten.

## 7 §

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

## 7 §

Skatten på en buss vars egen massa är mindre än 1 875 kilogram är 31,7 procent av bussens beskattningsvärde.

Skatten på motorcyklar och andra skattepliktiga fordon i kategori L bestäms enligt motorns slagvolym eller drivkraft och är följande procenttal av fordonets beskattningsvärde:

Slagvolym	Skattesats
högst 130 cm <sup>3</sup>	9,8
131—255 cm <sup>3</sup>	12,2
256—355 cm <sup>3</sup>	15,9
356—505 cm <sup>3</sup>	19,5
506—755 cm <sup>3</sup>	22,0
756 cm <sup>3</sup> eller mera	24,4
eldrivet fordon i kategori L	12,2

## 8 §

Skatten på en paketbil som beskattas som begagnad och på andra fordon som avses i 10 a § 2 mom. är lika stor som skatten på motsvarande nya fordon minskad enligt det fordons ålder som skall beskattas med en pro-

## 8 §

Skattesatsen enligt 6 § och skattetabell 1 minskas med ett avdrag enligt skattetabell 2 i bilagan, om fråga är om en paketbil som hör till kategori N<sub>1</sub> och som utöver förarsitsen är utrustad med högst sitsarna bredvid denna

cent per månad av det restvärde som beräknats till slutet av den föregående månaden.

På beskattningsvärdet uppbärs dock högst den andel skatt som ingick i de allmänna värdena i detaljhandeln på likadana fordon när de var nya och beskattades enligt de allmänna bilskattegrunderna. Skattens andel beräknas enligt förfarandet i 6 a § så att skatten enligt 6 a § 3 mom. för paketbilar med nedsatt skattesats, servicebilar och fordon i kategori M<sub>1</sub> med en egenmassa av 4 500—5 999 kilogram är 16 procent av fordonets beskattningsvärde och för andra paketbilar än sådana som har nedsatt skattesats 25 procent av fordonets beskattningsvärde.

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

eller anordningar för fastgörande av sådana sitsar och vars totalmassa är större än 2 500 kilogram och som uppfyller ett av de följande villkoren:

1) skillnaden mellan totalmassan och egen massan (**bärförmågan**) är minst 680 men mindre än 1 000 kilogram och kvoten av effekten (i kilowatt) och totalmassan (i kilogram) är högst 0,05

2) bärförmågan är minst 1 000 kilogram och kvoten av effekten och totalmassan är högst 0,06.

Utöver vad som bestäms i 1 mom. kan paketbil, i vilken transporteras en person som varaktigt använder rullstol, utrustas med godtagbara anordningar för fastgörande av rullstol.

Paketbilens egen massa bestäms med den utrustning som fordonet har vid tidpunkten för dess första beskattning.

Skatten är dock minst 12,2 procent av beskattningsvärdet.

## 10 §

## 10 §

När ett som nytt importerat fordon används enligt 35 b § anses det vid tillämpningen av denna lag vara ett nytt fordon.

## 10 a §

## 10 a §

Beskattningsvärdet för en personbil (M<sub>1</sub>) med en egenmassa under 4 500 kilogram, en buss (M<sub>2</sub>) med en egenmassa under 1 875 kilogram samt en motorcykel (L<sub>3e</sub> och L<sub>4e</sub>) 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 för en ny paketbil (N<sub>1</sub>), en servicebil med en egenmassa av minst 1 875 kilogram och ett fordon i kategori M<sub>1</sub> med en egenmassa av 4 500—5 999 kilogram samt för andra fordon än sådana som avses i 1 mom. är lika med anskaffningsvärdet enligt 11 § för den skattskyldige (beskattning baserad på anskaffningsvärdet). Om en begagnad paketbil eller något annat begagnat fordon

(upphävs)

beskattas enligt 8 § 1 mom., bestäms beskattningsvärdet för ett motsvarande nytt 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.

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

## 11 §

Anskaffningsvärdet på ett importerat fordon är

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

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

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.

I anskaffningsvärdet inräknas inte värdet av sedvanlig istandsättning av fordonet i försäljningssyfte eller värdet av sådan utrustning för högst 80 euro som fordonet i samband därmed försätts med. Registreringsavgift för fordonet och avgift för registreringsskyltar räknas inte heller in i anskaffningsvärdet.

Om denna lag innehåller sådana bestämmelser om bestämmandet av beskattningsvärdet för ett motsvarande nytt fordon som sam-

## 11 §

Beskattningsvärdet för ett fordon är fordonets allmänna värde i detaljhandeln som innehåller skatter.



manhänger med bestämmandet av anskaffningsvärdet för ett fordon och som avviker från bestämmelserna i tullkodexen eller i dess tillämpningsförfordning, tillämpas bestämmelserna i denna lag.

Vad som föreskrivs i denna paragraf tillämpas också på beskattningsvärdet för ett i 10 a § 2 mom. avsett fordon som tillverkats här i landet.

## 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 M<sub>1</sub> 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.

(upphävs)

## 11 a §

## 11 c §

## 11 c §

Ett fordons allmänna värde i detaljhandeln kan inte bestämmas enbart utifrån det anskaffningspris som betalats eller det försäljningspris som erhållits eller den inlösningsersättning som bestämts för det fordon som ska beskattas.

Användningen av ett som nytt importerat fordon enligt 35 b § och det antal kilometer som under sådan användning körts med fordonet beaktas inte när fordonets allmänna värde i detaljhandeln bestäms.

## 12 §

Mervärdesskatt enligt mervärdesskattelagen som den skattskyldige betalt för ett fordon räknas inte in i det anskaffningsvärde som avses i 11 §.

(upphävs)

## 12 §

## 13 §

I beskattningsvärdet för ett fordon som avses i 10 a § 2 mom. inräknas inte värdet av ändringsarbete och utrustning som skett före den första registreringen av fordonet och som beror på att en paket- eller lastbil ändras till

(upphävs)

## 13 §

personbil eller utrustas till servicebil eller på att ett paketbilsunderrede utrustas med lastkorg eller lastflak, om det kan påvisas att fordonets tillverkare har överlåtit fordonet utan detta ändringsarbete eller utan denna utrustning.

Om ett fordon, för vilket skatt har uppburits, före ibruktagandet eller registreringen har ändrats så att för det vid tidpunkten för registreringen borde betalas mera skatt än vad som har uppburits, fastställs den skatt som ytterligare skall uppbäras för fordonet genom att som grund för beskattningsvärdet används det beskattningsvärde enligt vilket fordonet först har beskattats. På samma sätt skall förfaras vid tillämpning av 48 §. När skatten fastställs skall den skatt som redan betalats för fordonet beaktas såsom avdrag.

## 17 §

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

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

## 18 §

Vad som stadgas om bestämmande av beskattningsvärdet tillämpas även då skattskyldigheten har överförs. Beskattningsvärdet skall dock vara minst lika stort som det hade varit för den som överfört skattskyldigheten.

## 19 §

När beskattningsvärdet bestäms i sådana fall då ett fordon har överlåtit i Finland utan att skattskyldigheten överförts, skall vad som stadgas ovan iakttas, dock så att skatten inte får vara lägre än vad den hade varit för den som överlåtit fordonet eller, om det finns fle-

## 17 §

Har någon åtgärd som inverkar på beskattningsvärdet vidtagits uppenbarligen i syfte att den skatt som påförs ska minska, kan det belopp för vilket skatt ska betalas bestämmas enligt uppskattning.

## 18 §

(upphävs)

## 19 §

(upphävs)

Gällande lydelse

Föreslagen lydelse

ra överlåtare, den överlåtare för vilken skatten hade varit högst.

20 §

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

(upphävs)

20 §

21 §

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

21 §

Bilar i kategori M<sub>1</sub> vars egen massa är minst 6 000 kilogram är skattefria.

23 §

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

(upphävs)

23 §

1) volymen av dess enhetliga lastutrymme, uträknad enligt 2 mom., är minst 3 kubikmeter,

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

3) dess täckta lastutrymme har en inre höjd av minst 1,30 meter och en inre längd av minst 0,80 meter och längden av dess öppna lastutrymme, bestämd enligt 3 mom., är minst 1,50 meter.

Volymen av en paketbils lastutrymme beräknas på följande sätt:

1) Lastutrymmets yta mäts rektangulärt på tre nivåer så att man beaktar lastutrymmets golvnivå, nivån 0,60 meter ovanför denna och den nivå där lastutrymmets höjd mäts. Längden av de nämnda rektanglerna utgörs av avståndet mellan de lodräta nivåer som förläggs i begynnelse- och slutpunkterna av den rektangel som först börjar och först slutar. Nivåerna, som bestämmer de rektanglar som används vid mätningen av ytorna, skall vara parallella. Rektanglarna skall ligga så att konstruktionerna i bilens lastutrymme inte skär dem, med undantag för de konstruktioner som nämns i 3 punkten. Avståndet mellan den lägsta och den högsta nivån skall vara minst 1,30 meter och längden av den översta rektangeln minst 1,20 meter och dess bredd i förhållande till bilens mittlinje symmetriskt minst 0,80 meter. Om mer än 40 procent av ytan av rektangeln på den lägsta nivån utgörs av konstruktioner som skär denna nivå, placeras den ovanom dessa konstruktioner.

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

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

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

När volymen av en paketbils lastutrymme bestäms beaktas inte sådana konstruktioner och sådan utrustning för fästande eller förvaring av last eller för användning av arbetsredskap som har installerats efter tillverkningen av fordonet. Konstruktionerna och utrustningen skall vara så installerade att fordonet kan mätas och användas också utan dem. På samma villkor kan ett fordons utrustning eller tilläggskonstruktion eller ett i bilen installerat arbetsredskap lämnas oinräknat i fordonets egenmassa. Det som före-

skrivs här gäller dock inte konstruktion eller utrustning vars installation påkallar ny besiktning av fordonet. Ett skydd som har installerats för skydd av konstruktionerna i ett öppet lastutrymme och som så tätt som möjligt följer väggarna och botten i lastutrymmet, eller någon annan täckning av ett öppet lastutrymme än ett tak som är tillverkat av styvt material eller en i ett öppet lastutrymme installerad, låsbar mindre verktygsback beaktas inte heller när fordonet mäts. En paketbil med ett täckt lastutrymme mäts med den utrustning fordonet hade när tillverkaren levererade det, innan skydd för lastutrymmet, värmeisolering eller annan motsvarande isolering installerats i det. Skydd för lastutrymmet, värmeisolering eller annan motsvarande isolering som installerats av tillverkaren kan lämnas obeaktade vid mätningen, om en likadan bil kan beställas även utan denna utrustning. Även dörrgångjärn och andra motsvarande konstruktioner av obetydlig storlek som skär av det lastutrymme som skall mätas kan lämnas obeaktade, om de inte kan anses påverka lastutrymmets användbarhet.

## 24 §

En paketbil kan avses vara avsedd enbart för varutransport, om

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

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

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

Utan hinder av 1 mom. kan en paketbil anses vara avsedd enbart för varutransport, trots att i den utöver de i 1 mom. 1 punkten nämnda fasta sitsarna finns godtagbara anordningar för fastgörande av rullstol och i lastutrymmet den på detta sätt utrustade paketbilen transporteras en person som varak-

(upphävs)

## 24 §

*tigt använder rullstol. Då det avgörs om en paketbil vars lastutrymme är minst 7 kubikmeter enligt 1 mom. kan anses vara avsedd enbart för varutransport, jämförs de ovan nämnda anordningarna med sitsar som är avsedda för tillfälligt bruk.*

*Vid tillämpningen av denna paragraf bestäms volymen av en paketbils lastutrymme så som stadgas i 23 § 2 mom.*

## 31 §

Ett fordon som med stöd av 2 § 2 mom. temporärt har införts till landet får inte säljas, hyras ut eller på något annat sätt överlåtas och inte heller överlämnas för att begagnas av en person som är stadigvarande bosatt i Finland, om inte bilskatt har betalats för fordonet eller skattskyldigheten har överförs på det sätt som stadgas i 4 §.

## 31 §

Ett fordon som med stöd av 2 § 2 mom. temporärt har införts i landet får inte säljas, hyras ut eller på något annat sätt överlåtas för att begagnas av den som är stadigvarande bosatt i Finland, om inte bilskatt har betalats för fordonet.

## 34 d §

*Bilskatt återbetalas om ett i Finland beskattat fordon förs ut ur landet för permanent bruk i något annat land. Av skatten återbärs ett belopp som borde betalas för ett likadant fordon, om det beskattas som begagnat vid den tidpunkt då fordonet anmäls för utförsel från Finland och användningen av fordonet upphör här. Om dessa tidpunkter avviker från varandra, bestäms återbäringen enligt tidpunkten för den senare händelsen. Det belopp som ska återbäras minskas med 300 euro.*

*Skatten återbetalas till den, som i egenskap av ägare till fordonet för ut det ur landet för bruk i något annat land än Finland.*

*Av skatten återbetalas inte högre belopp än vad som betalats för fordonet. Skatt återbärs inte heller till den del fordonets värde har stigit till följd av ändringsarbete eller utrustning som har utförts efter beskattningen. Om skatt återbärs för ett fordon, för vilket skatten nedsatts med stöd av denna lag, minskas det belopp som ska återbäras med den andel av skattenedsättningen som skulle uppbäras, om fordonet vid tidpunkten för ansökan om återbäring överläts till annan användning än sådan som berättigar till nedsatt skatt. På paketbil som beskattats enligt 8 § tillämpas*

även vid bestämningen av återbäringen skattetsatserna i den nämnda paragrafen oberoende av de ändringar som gjorts på fordonet. Skatt återbärs inte för fordon, som inte i vederbörlig ordning har anmälts för beskattningen. Om det belopp som ska återbäras efter avdraget enligt 1 mom. är mindre än 1 000 euro återbärs det inte. Skatt återbärs inte heller för ett fordon, om det har förflutit 10 år eller mera från dess första ibruktagande.

En förutsättning för återbäring är att fordonet, när användningen i Finland upphör, är i trafikdugligt skick samt att det registreras för trafik i utlandet. En ytterligare förutsättning för återbäring är att fordonet har avställts från trafik i Finland enligt vad som föreskrivs i 66 c § 3 mom. i fordonslagen och bestäms med stöd av det. Den som ansöker om återbäring bör ge skattemyndigheterna möjlighet att inspektera fordonet innan det förs ut ur landet samt presentera nödvändig utredning om att villkoren för återbäring har uppfyllts.

Om ett fordon, för vilket skatt har återbu-rits, registreras eller tas i bruk i Finland på nytt, beskattas fordonet enligt de bestämmelser som gäller för beskattning av begagnade fordon, utan beaktande av tidigare verkställd beskattning av fordonet i Finland.

## 35 §

---

I andra fall än sådana som avses i 2 § 2 mom. skall temporär införsel och tillfällig användning omedelbart anmälas till skattemyndigheten. I fråga om användning enligt 1 mom. görs ingen anmälan i ett fall som avses i 1 mom. 2 och 9 punkten; i ett fall som avses i 5 punkten skall bara vid utförseln av fordonet anmälan göras till tullmyndigheten på gränsövergångsstället, och i ett fall som avses i 7 punkten anmäls bara det första ibruktagandet av fordonet. Skattemyndigheten kan uppställa andra villkor och begränsningar för användning som avses i 1 mom eller i enstaka fall av särskilda skäl ge en registrerad skattskyldig rätt även till annan tillfällig skattefri användning än sådan som avses i denna paragraf.

## 35 §

---

I andra fall än sådana som avses i 2 § 2 mom. ska temporär införsel och tillfällig användning omedelbart anmälas till skattemyndigheten. I fråga om användning enligt 1 mom. görs ingen anmälan i ett fall som avses i 1 mom. 2 och 9 punkten. I ett fall som avses i 5 punkten ska bara vid utförseln av fordonet anmälan göras till tullmyndigheten på gränsövergångsstället, och i ett fall som avses i 7 punkten anmäls bara det första ibruktagandet av fordonet. Skattemyndigheten kan uppställa andra villkor och begränsningar för användning som avses i 1 mom. eller i enstaka fall av särskilda skäl ge *ett registrerat ombud* rätt även till annan tillfällig skattefri användning än sådan som avses i denna paragraf.

35 b §

*Ett fordon avsett för försäljning i Finland kan tillfälligt användas skattefritt under högst sex månaders tid av ett företag som bedriver affärsverksamhet med import, tillverkning eller försäljning av fordon för kortvarig, högst tre dygn per kund varande provkörning eller förevisning av fordonet i försäljningssyfte, förutsatt att anmälan om fordonet före dess användning i Finland har gjorts till tullmyndigheterna på det sätt tullmyndigheterna föreskriver. En av tullen fastställd anmälan måste medföras i fordonet när det används, om annat inte bestämts av tullmyndigheten.*

*Fordonets användning bör redovisas så, att av därav framgår de förutsättningar som enligt 1 mom. gäller för tillfällig skattefri användning.*

*Fordonets användning enligt 1 mom. förutsätter, att fordonet beviljats ett i fordonslagen avsett förflyttningstillstånd. Förflyttningstillstånd behövs dock inte för fordon som är registrerat i någon stat inom Europeiska ekonomiska samarbetsområdet.*

37 §

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

*Genom förordning av finansministeriet föreskrivs om bilskattedeclarationen, om dess innehåll samt om undantag från deklara-tions-skyldigheten.*

39 §

Tullstyrelsen kan som registrerad skattskyldig godkänna en sådan importör eller tillverkare av fordon som utövar regelbunden affärsverksamhet. En registrerad skattskyldig skall vara tillförlitlig och skall kunna göra de anmälningar som avses i denna lag i maskin-

37 §

Innan ett fordon registreras i Finland eller här tas i bruk, ska den skattskyldige göra anmälan till skattemyndigheten (*bilskattedeclaration*). För bestämmande av fordonets beskattningsvärde ska i anmälan ingå uppgifter om fordonets utrustning, identifieringsuppgifter om fordonet samt uppgifter om annat sådant som inverkar på beskattningen.

39 §

Tullstyrelsen kan som *registrerat ombud* godkänna en sådan importör eller *i Finland verksam* tillverkare av fordon som utövar regelbunden affärsverksamhet. *Den som utses till registrerat ombud* ska vara tillförlitlig och *sakkunnig samt* kunna göra de anmälningar



läsbar form så som tullstyrelsen bestämmer. En registrerad skattskyldig skall ställa sådan säkerhet som tullstyrelsen fordrar.

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

## 40 §

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

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

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

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

## 41 §

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

som avses i denna lag i maskinläsbar form så som *Tullstyrelsen* bestämmer. Ett registrerat *ombud* ska ställa sådan säkerhet som *Tullstyrelsen* fordrar.

Om *ett ombud* inte längre kan anses uppfylla de villkor som gäller enligt 1 mom. kan *Tullstyrelsen* återkalla registreringen.

## 40 §

Ett fordon som *ett* registrerat *ombud* anmäler till registret får registreras utan skattemyndighetens tillstånd enligt 38 §. Ett fordon får antecknas i registret även innan *ett* registrerat *ombud* har avgett bilskattedeklaration.

*Ett registrerat ombud anmäler fordon för beskattning* för en period vars längd *Tullstyrelsen* bestämmer. Tullstyrelsen bestämmer även den tidpunkt när *bilskattedeklarationen* ska avgas.

För varje period ska de fordon *anmälas till beskattning* som under perioden registreras eller tas i bruk.

## 41 §

När *någon* annan än *ett* registrerat *ombud* har avgett bilskattedeklaration fastställer skattemyndigheten skatten och meddelar ett beskattningsbeslut i ärendet. Skatten ska betalas inom den tid som anges i 61 §.

## 43 §

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

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

*Om en registrerad skattskyldig har betalat bilskatt för ett fordon som inte har registrerats eller tagits i bruk i Finland, kan skatten på ansökan återbäras till denne förutsatt att fordonet inte har överlämnats till en konsument som är varaktig bosatt i Finland. Om fordonet därefter anmäls eller borde anmälas för beskattning, uppbärs skatten förhöjd med 30 procent.*

## 44 §

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

## 46 §

Har konstruktionen, äganderätten eller användningssyftet i fråga om ett fordon som enligt denna lag är skattefritt eller berättigar till nedsatt skatt ändrats så att fordonet eller dess användningssyfte inte längre motsvarar förutsättningarna för skattefrihet eller nedsatt skatt, är den som ägde fordonet då konstruktionen eller användningssyftet ändrades skyldig att inom en månad göra anmälan om detta till fordonsförvaltningscentralen. *Anmälan*

## 43 §

En skattskyldig eller ett registrerat ombud som har avgett bilskattedeclaration för ett fordon kan återta deklARATIONEN innan fordonet första gången har antecknats i registret i Finland eller här tagits i bruk. Om beskattningen redan verkställts, ska den återkallas på grund av anmälan. *Samtidigt återkallar skattemyndigheten sitt tillstånd för registrering av fordonet.*

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

## 44 §

Om ett fordon, för vilket skattedeclaration avgetts eller skatt betalats, vid den första registreringen av fordonet antecknas i registret såsom ett fordon som på grunder som avses i 8, 21, 22, 22 a eller 28 § beskattas lindrigare eller är skattefritt, ska beskattningen rättas så, att den motsvarar de grunder enligt vilka skatten skulle ha uppburits om fordonet hade beskattats vid tidpunkten för registreringen eller ibruktagandet. *Skatten rättas på ansökan av den som avgett bilskattedeclaration för fordonet.*

## 46 §

Har konstruktionen, äganderätten eller användningssyftet i fråga om ett fordon som enligt denna lag är skattefritt eller berättiga till nedsatt skatt ändrats så, att fordonet eller dess användningssyfte inte längre motsvarar förutsättningarna för skattefrihet eller nedsatt skatt, är den som ägde fordonet då konstruktionen eller användningssyftet ändrades skyldig att inom en månad göra anmälan om detta till Fordonsförvaltningscentralen. *Anmä-*

skall göras också i alla de fall då fordonet har beskattats lindrigare än vad som stadgas i 6 § 1 mom., 21 § eller någon annanstans i denna lag, om förutsättningarna för skattefrihet eller nedsatt skatt på grund av ändringen av konstruktionen eller användningssyftet helt eller delvis upphör. Anmälan skall också göras om fordon som avses i 28 eller 51 §.

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

Har anmälningsskyldigheten enligt denna paragraf försummats, skall polismyndigheten hindra att fordonet används tills skyldigheten har fullgjorts eller skatten debiterats.

## 47 §

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

## 51 a §

Maximibeloppen av de i 51 § avsedda skatteåterbäringarna förhöjs med det belopp genom vilket utrustning som efter fordonets tillverkning har monterats speciellt med anledning av invaliditeten har inverkat på den bilskatt som grundar sig på det allmänna värdet i detaljhandeln och på mervärdesskatten som uppbärs med stöd av 5 §.

## 54 §

Den bilbeskattning som skall verkställas innan ett fordon första gången registreras eller tas i bruk ankommer på tullverket. Tullverket sköter också debiteringen av skatt i fall som avses i 22, 22 a, 27 och 36 §. Tullstyrelsen beslutar om den interna fördelningen av befogenheter inom tullverket.

lan ska också göras om fordon som avses i 28 eller 51 §.

Som en i 1 mom. nämnd ändring av ett fordons konstruktion anses även att en paketbil förses med andra sitsar eller anordningar för deras fastgörande än sådana som avses i 8 §.

Har anmälningsskyldigheten enligt denna paragraf försummats, ska polismyndigheten hindra att fordonet används till dess att skyldigheten har fullgjorts eller skatten debiterats.

## 47 §

Om ett fordon för vilket skatt inte ska betalas enligt denna lag eller för vilket nedsatt skatt ska betalas, anmäls eller borde anmälas för registrering såsom något annat fordon än ett som är skattefritt enligt denna lag eller som beskattas enligt en lägre skattesats, ska bilskatten av Fordonsförvaltningscentralen debiteras den som är skattskyldig enligt 5 § 1 mom.

## 51 a §

Maximibeloppen av de i 51 § avsedda skatteåterbäringarna höjs med det belopp genom vilket utrustning som efter fordonets tillverkning har monterats speciellt med anledning av invaliditeten har inverkat på bilskatten.

## 54 §

Den bilbeskattning som ska verkställas innan ett fordon första gången registreras eller tas i bruk ankommer på tullverket. Tullverket sköter också debiteringen av skatt som avses i 22, 22 a, 27 och 36 § samt återbäringen av skatt och eventuell ny beskattning som avses i 34 d §. Tullstyrelsen beslutar om den interna

fördelningen av befogenheter inom tullverket.

59 a §

Om det förfarande som avses i 59 § 1 och 2 mom. gäller bilbeskattning där skatt inte påförs eller skattens belopp är ringa och inte heller skatteförhöjning påförts eller om anmälningskyldighet eller annan skyldighet, som avses i denna lag eller med stöd av denna lag utfärdad förordning eller beslut eller föreskrifter utfärdade av skattemyndigheten med stöd av dessa bestämmelser, försummas, kan en **felavgift** om minst 100 euro och högst 2 000 euro påföras. När felavgiftens storlek fastställs beaktas hur klandervärt förfarandet varit, om det har upprepats och andra med dessa jämförliga omständigheter.

Felavgift kan separat påföras även inom tre år från det att fordonet har beskattats eller den i 1 mom. avsedda skyldigheten försummas.

På motivering av beslut om felavgift samt uppbörd av felavgift, avgiftslättnad och ändringssökande tillämpas vad om bilskatt har bestämts.

61 §

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

63 §

Om skatten inte har betalats på förfallodagen, får ett fordon inte användas i trafik (*användningsförbud*). Fordonet får inte heller användas i trafik i sådana fall då det övergått till en annan ägare eller innehavare än den skattskyldige. Skattemyndigheten kan begära handräckning av polisen för hindrande av att fordonet används. Användningen av fordonet

61 §

När bilskatt påförs som rättelse eller efterbeskattning eller på grund av ändring av fordonets konstruktion, användningssyfte eller äganderätt, är förfallodagen 30 dagar efter dagen för beskattningsbeslutet. För ett registrerat ombud är förfallodagen dock 25 dagar efter utgången av den period under vilken beskattningsbeslutet fattades.

63 §

Om skatten inte har betalats på förfallodagen, får ett fordon inte användas i trafik (*användningsförbud*). Fordonet får inte heller användas i trafik i sådana fall då det övergått till en annan ägare eller innehavare än den skattskyldige eller den som ansvarar för skatten. Skattemyndigheten kan begära handräckning av polisen för hindrande av att for-

*Gällande lydelse**Föreslagen lydelse*

skall tillåtas när den skattskyldige eller någon annan än den skattskyldige betalt skatten. Användningen är förbjuden trots att skatten inte längre kan indrivras på grund av att föreskrivna tidsfrister löpt ut.

Vid behov kan det bestämmas att skattemyndigheten skall omhänderta fordonet tills beskattningen har verkställts och den debiterade skatten har betalats eller tills den tidsfrist som nämns i 36 § 2 mom. har löpt ut. Ett fordon som omhändertagits av skattemyndigheten kan antingen säljas på auktion, varvid tillämpas vad tullagen (1466/1994) stadgar om tullauktion, eller förstöras. Bilskatten betalas till staten sedan auktionskostnaderna och tull betalats. Fordonet kan registreras först när bilskatten är helt betald. Den som köper ett fordon på auktion betraktas inte som en sådan förvärvare som avses i 4 § 2 mom.

donet används. Användningen av fordonet ska tillåtas när den skattskyldige eller någon annan än den skattskyldige betalt skatten. Användningen är förbjuden trots att skatten inte längre kan indrivras på grund av att föreskrivna tidsfrister löpt ut.

Vid behov kan det bestämmas att skattemyndigheten ska omhänderta fordonet *till dess att beskattningen har verkställts och den debiterade skatten har betalats eller den tidsfrist som nämns i 36 § 2 mom. har löpt ut.* Ett fordon som omhändertagits av skattemyndigheterna kan antingen säljas på auktion, *med tillämpning av vad som i tullagen (1466/1994) föreskrivs* om tullauktion, eller förstöras. Bilskatten betalas till staten sedan auktionskostnaderna och tull betalats. Fordonet kan registreras först när bilskatten är helt betald. Den som köper ett fordon på auktion betraktas inte som en sådan förvärvare som avses i 4 § 3 mom.

***Särskilda bestämmelser***

## 74 a §

Vad denna lag stadgar om den skattskyldiges rättsskyddsmedel tillämpas också på andra än de som är skattskyldiga enligt 4 §.

## 74 a §

*Vad som i denna lag föreskrivs om skatterättelse, efterbeskattning och skatteförhöjning, felavgift samt om den skattskyldiges rättsskyddsmedel tillämpas också på den som ansvarar för skatten enligt 4 § 2 mom. På denne tillämpas också vad som om skattskyldig föreskrivs i 74 b, 74 c, 78 och 81 §.*

*Vad som i denna lag föreskrivs om den skattskyldiges rättsskyddsmedel tillämpas också på andra än dem som är skattskyldiga enligt 4 och 5 §.*

***Särskild stadganden***

(upphävs)

## 82 §

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

*Den som överfört skattskyldigheten eller den som kan vara ansvarig för betalningen av skatt skall på anfordran för skattemyndighe-*

## 82 §

(upphävs)

*ten förete de uppgifter och handlingar som avses i 1 mom. samt sin bokföring.*

## 88 §

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

## 91 §

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

## 88 §

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

## 91 §

(upphävs)

---

*Denna lag träder i kraft den 20 . Lagens 34 d § träder dock i kraft den 1 januari 2010.*

*Lagen tillämpas på fordon, för vilka den första dagen för bestämmande av skatten infaller efter att lagen trätt i kraft.*

*På fordon, för vilka den första dagen för bestämmande av skatten infaller före lagens ikraftträdande, tillämpas de bestämmelser som gäller när denna lag träder i kraft.*

*Åtgärder som verkställigheten av lagen förutsätter får vidtas innan lagen träder i kraft.*

*Skattskyldig som innan lagen träder i kraft har godkänts som registrerad skattskyldig betraktas efter att lagen trätt i kraft som registrerat ombud utan särskilt förfarande.*

---

## SKATTETABELL

Fordonets totalmassa (kg)		Fordonets CO <sub>2</sub> - utsläpp (g/km)	Skattesats	Fordonets totalmassa (kg)		Fordonets CO <sub>2</sub> - utsläpp (g/km)	Skattesats
drivkraft annan än diesellojja	drivkraft diesellojja			drivkraft annan än diesellojja	drivkraft diesellojja		
högst 591	högst 994	högst 60	10,0	881-889	1284-1292	93	13,3
592-600	995-1003	61	10,1	890-898	1293-1301	94	13,4
601-609	1004-1012	62	10,2	899-907	1302-1310	95	13,5
610-618	1013-1021	63	10,3	908-916	1311-1319	96	13,6
619-627	1022-1030	64	10,4	917-925	1320-1328	97	13,7
628-636	1031-1039	65	10,5	926-934	1329-1337	98	13,8
637-645	1040-1048	66	10,6	935-943	1338-1346	99	13,9
646-654	1049-1057	67	10,7	944-952	1347-1355	100	14,0
655-663	1058-1066	68	10,8	953-961	1356-1364	101	14,1
664-672	1067-1075	69	10,9	962-970	1365-1373	102	14,2
673-681	1076-1084	70	11,0	971-979	1374-1382	103	14,3
682-690	1085-1093	71	11,1	980-988	1383-1391	104	14,4
691-699	1094-1102	72	11,2	989-997	1392-1400	105	14,5
700-708	1103-1111	73	11,3	998-1006	1401-1409	106	14,6
709-717	1112-1120	74	11,4	1007-1015	1410-1418	107	14,7
718-726	1121-1129	75	11,5	1016-1024	1419-1427	108	14,8
727-735	1130-1138	76	11,6	1025-1033	1428-1436	109	14,9
736-744	1139-1147	77	11,7	1034-1042	1437-1445	110	15,0
745-753	1148-1156	78	11,8	1043-1051	1446-1454	111	15,1
754-762	1157-1165	79	11,9	1052-1060	1455-1463	112	15,2
763-772	1166-1174	80	12,0	1061-1069	1464-1472	113	15,3
773-781	1175-1183	81	12,1	1070-1078	1473-1481	114	15,4
782-790	1184-1192	82	12,2	1079-1087	1482-1490	115	15,5
791-799	1193-1202	83	12,3	1088-1096	1491-1499	116	15,6
800-808	1203-1211	84	12,4	1097-1105	1500-1508	117	15,7
809-817	1212-1220	85	12,5	1106-1114	1509-1517	118	15,8
818-826	1221-1229	86	12,6	1115-1123	1518-1526	119	15,9
827-835	1230-1238	87	12,7	1124-1132	1527-1535	120	16,0
836-844	1239-1247	88	12,8	1133-1141	1536-1544	121	16,1
845-853	1248-1256	89	12,9	1142-1150	1545-1553	122	16,2
854-862	1257-1265	90	13,0	1151-1159	1554-1562	123	16,3
863-871	1266-1274	91	13,1	1160-1168	1563-1571	124	16,4
872-880	1275-1283	92	13,2	1169-1177	1572-1580	125	16,5

Fordonets totalmassa (kg)		Fordonets CO <sub>2</sub> - utsläpp (g/km)	Skattesats	Fordonets totalmassa (kg)		Fordonets CO <sub>2</sub> - utsläpp (g/km)	Skattesats
drivkraft annan än diesellojja	drivkraft diesellojja			drivkraft annan än diesellojja	drivkraft diesellojja		
1178-1186	1581-1589	126	16,6	1503-1511	1906-1914	162	20,2
1187-1195	1590-1598	127	16,7	1512-1520	1915-1923	163	20,3
1196-1204	1599-1607	128	16,8	1521-1529	1924-1932	164	20,4
1205-1213	1608-1616	129	16,9	1530-1538	1933-1941	165	20,5
1214-1222	1617-1625	130	17,0	1539-1547	1942-1950	166	20,6
1223-1231	1626-1634	131	17,1	1548-1556	1951-1959	167	20,7
1232-1240	1635-1643	132	17,2	1557-1565	1960-1968	168	20,8
1241-1249	1644-1652	133	17,3	1566-1574	1969-1977	169	20,9
1250-1258	1653-1661	134	17,4	1575-1583	1978-1986	170	21,0
1259-1267	1662-1670	135	17,5	1584-1592	1987-1995	171	21,1
1268-1276	1671-1679	136	17,6	1593-1601	1996-2004	172	21,2
1277-1285	1680-1688	137	17,7	1602-1610	2005-2013	173	21,3
1286-1295	1689-1697	138	17,8	1611-1619	2014-2022	174	21,4
1296-1304	1698-1706	139	17,9	1620-1628	2023-2031	175	21,5
1305-1313	1707-1715	140	18,0	1629-1637	2032-2040	176	21,6
1314-1322	1716-1725	141	18,1	1638-1646	2041-2049	177	21,7
1323-1331	1726-1734	142	18,2	1647-1655	2050-2058	178	21,8
1332-1340	1735-1743	143	18,3	1656-1664	2059-2067	179	21,9
1341-1349	1744-1752	144	18,4	1665-1673	2068-2076	180	22,0
1350-1358	1753-1761	145	18,5	1674-1682	2077-2085	181	22,1
1359-1367	1762-1770	146	18,6	1683-1691	2086-2094	182	22,2
1368-1376	1771-1779	147	18,7	1692-1700	2095-2103	183	22,3
1377-1385	1780-1788	148	18,8	1701-1709	2104-2112	184	22,4
1386-1394	1789-1797	149	18,9	1710-1718	2113-2121	185	22,5
1395-1403	1798-1806	150	19,0	1719-1727	2122-2130	186	22,6
1404-1412	1807-1815	151	19,1	1728-1736	2131-2139	187	22,7
1413-1421	1816-1824	152	19,2	1737-1745	2140-2148	188	22,8
1422-1430	1825-1833	153	19,3	1746-1754	2149-2157	189	22,9
1431-1439	1834-1842	154	19,4	1755-1763	2158-2166	190	23,0
1440-1448	1843-1851	155	19,5	1764-1772	2167-2175	191	23,1
1449-1457	1852-1860	156	19,6	1773-1781	2176-2184	192	23,2
1458-1466	1861-1869	157	19,7	1782-1790	2185-2193	193	23,3
1467-1475	1870-1878	158	19,8	1791-1799	2194-2202	194	23,4
1476-1484	1879-1887	159	19,9	1800-1808	2203-2211	195	23,5
1485-1493	1888-1896	160	20,0	1809-1818	2212-2220	196	23,6
1494-1502	1897-1905	161	20,1	1819-1827	2221-2229	197	23,7



## Gällande lydelse

Fordonets totalmassa (kg)		Fordonets CO <sub>2</sub> - utsläpp (g/km)	Skattesats	Fordonets totalmassa (kg)		Fordonets CO <sub>2</sub> - utsläpp (g/km)	Skattesats
drivkraft annan än diesellojja	drivkraft diesellojja			drivkraft annan än diesellojja	drivkraft diesellojja		
1828-1836	2230-2238	198	23,8	2152-2160	2555-2563	234	27,4
1837-1845	2239-2247	199	23,9	2161-2169	2564-2572	235	27,5
1846-1854	2248-2257	200	24,0	2170-2178	2573-2581	236	27,6
1855-1863	2258-2266	201	24,1	2179-2187	2582-2590	237	27,7
1864-1872	2267-2275	202	24,2	2188-2196	2591-2599	238	27,8
1873-1881	2276-2284	203	24,3	2197-2205	2600-2608	239	27,9
1882-1890	2285-2293	204	24,4	2206-2214	2609-2617	240	28,0
1891-1899	2294-2302	205	24,5	2215-2223	2618-2626	241	28,1
1900-1908	2303-2311	206	24,6	2224-2232	2627-2635	242	28,2
1909-1917	2312-2320	207	24,7	2233-2241	2636-2644	243	28,3
1918-1926	2321-2329	208	24,8	2242-2250	2645-2653	244	28,4
1927-1935	2330-2338	209	24,9	2251-2259	2654-2662	245	28,5
1936-1944	2339-2347	210	25,0	2260-2268	2663-2671	246	28,6
1945-1953	2348-2356	211	25,1	2269-2277	2672-2680	247	28,7
1954-1962	2357-2365	212	25,2	2278-2286	2681-2689	248	28,8
1963-1971	2366-2374	213	25,3	2287-2295	2690-2698	249	28,9
1972-1980	2375-2383	214	25,4	2296-2304	2699-2707	250	29,0
1981-1989	2384-2392	215	25,5	2305-2313	2708-2716	251	29,1
1990-1998	2393-2401	216	25,6	2314-2322	2717-2725	252	29,2
1999-2007	2402-2410	217	25,7	2323-2331	2726-2734	253	29,3
2008-2016	2411-2419	218	25,8	2332-2340	2735-2743	254	29,4
2017-2025	2420-2428	219	25,9	2341-2350	2744-2752	255	29,5
2026-2034	2429-2437	220	26,0	2351-2359	2753-2761	256	29,6
2035-2043	2438-2446	221	26,1	2360-2368	2762-2770	257	29,7
2044-2052	2447-2455	222	26,2	2369-2377	2771-2780	258	29,8
2053-2061	2456-2464	223	26,3	2378-2386	2781-2789	259	29,9
2062-2070	2465-2473	224	26,4	2387-2395	2790-2798	260	30,0
2071-2079	2474-2482	225	26,5	2396-2404	2799-2807	261	30,1
2080-2088	2483-2491	226	26,6	2405-2413	2808-2816	262	30,2
2089-2097	2492-2500	227	26,7	2414-2422	2817-2825	263	30,3
2098-2106	2501-2509	228	26,8	2423-2431	2826-2834	264	30,4
2107-2115	2510-2518	229	26,9	2432-2440	2835-2843	265	30,5
2116-2124	2519-2527	230	27,0	2441-2449	2844-2852	266	30,6
2125-2133	2528-2536	231	27,1	2450-2458	2853-2861	267	30,7
2134-2142	2537-2545	232	27,2	2459-2467	2862-2870	268	30,8
2143-2151	2546-2554	233	27,3	2468-2476	2871-2879	269	30,9

Fordonets totalmassa (kg)		Fordonets CO <sub>2</sub> - utsläpp (g/km)	Skattesats	Fordonets totalmassa (kg)		Fordonets CO <sub>2</sub> - utsläpp (g/km)	Skattesats
drivkraft annan än diesellojja	drivkraft diesellojja			drivkraft annan än diesellojja	drivkraft diesellojja		
2477-2485	2880-2888	270	31,0	2801-2809	3204-3212	306	34,6
2486-2494	2889-2897	271	31,1	2810-2818	3213-3221	307	34,7
2495-2503	2898-2906	272	31,2	2819-2827	3222-3230	308	34,8
2504-2512	2907-2915	273	31,3	2828-2836	3231-3239	309	34,9
2513-2521	2916-2924	274	31,4	2837-2845	3240-3248	310	35,0
2522-2530	2925-2933	275	31,5	2846-2854	3249-3257	311	35,1
2531-2539	2934-2942	276	31,6	2855-2863	3258-3266	312	35,2
2540-2548	2943-2951	277	31,7	2864-2873	3267-3275	313	35,3
2549-2557	2952-2960	278	31,8	2874-2882	3276-3284	314	35,4
2558-2566	2961-2969	279	31,9	2883-2891	3285-3293	315	35,5
2567-2575	2970-2978	280	32,0	2892-2900	3294-3302	316	35,6
2576-2584	2979-2987	281	32,1	2901-2909	3303-3312	317	35,7
2585-2593	2988-2996	282	32,2	2910-2918	3313-3321	318	35,8
2594-2602	2997-3005	283	32,3	2919-2927	3322-3330	319	35,9
2603-2611	3006-3014	284	32,4	2928-2936	3331-3339	320	36,0
2612-2620	3015-3023	285	32,5	2937-2945	3340-3348	321	36,1
2621-2629	3024-3032	286	32,6	2946-2954	3349-3357	322	36,2
2630-2638	3033-3041	287	32,7	2955-2963	3358-3366	323	36,3
2639-2647	3042-3050	288	32,8	2964-2972	3367-3375	324	36,4
2648-2656	3051-3059	289	32,9	2973-2981	3376-3384	325	36,5
2657-2665	3060-3068	290	33,0	2982-2990	3385-3393	326	36,6
2666-2674	3069-3077	291	33,1	2991-2999	3394-3402	327	36,7
2675-2683	3078-3086	292	33,2	3000-3008	3403-3411	328	36,8
2684-2692	3087-3095	293	33,3	3009-3017	3412-3420	329	36,9
2693-2701	3096-3104	294	33,4	3018-3026	3421-3429	330	37,0
2702-2710	3105-3113	295	33,5	3027-3035	3430-3438	331	37,1
2711-2719	3114-3122	296	33,6	3036-3044	3439-3447	332	37,2
2720-2728	3123-3131	297	33,7	3045-3053	3448-3456	333	37,3
2729-2737	3132-3140	298	33,8	3054-3062	3457-3465	334	37,4
2738-2746	3141-3149	299	33,9	3063-3071	3466-3474	335	37,5
2747-2755	3150-3158	300	34,0	3072-3080	3475-3483	336	37,6
2756-2764	3159-3167	301	34,1	3081-3089	3484-3492	337	37,7
2765-2773	3168-3176	302	34,2	3090-3098	3493-3501	338	37,8
2774-2782	3177-3185	303	34,3	3099-3107	3502-3510	339	37,9
2783-2791	3186-3194	304	34,4	3108-3116	3511-3519	340	38,0
2792-2800	3195-3203	305	34,5	3117-3125	3520-3528	341	38,1

*Gällande lydelse*

Fordonets totalmassa (kg)		Fordonets CO <sub>2</sub> - utsläpp (g/km)	Skattesats	Fordonets totalmassa (kg)		Fordonets CO <sub>2</sub> - utsläpp (g/km)	Skattesats
drivkraft annan än diesellojja	drivkraft diesellojja			drivkraft annan än diesellojja	drivkraft diesellojja		
3126-3134	3529-3537	342	38,2	3216-3224	3619-3627	352	39,2
3135-3143	3538-3546	343	38,3	3225-3233	3628-3636	353	39,3
3144-3152	3547-3555	344	38,4	3234-3242	3637-3645	354	39,4
3153-3161	3556-3564	345	38,5	3243-3251	3646-3654	355	39,5
3162-3170	3565-3573	346	38,6	3252-3260	3655-3663	356	39,6
3171-3179	3574-3582	347	38,7	3261-3269	3664-3672	357	39,7
3180-3188	3583-3591	348	38,8	3270-3278	3673-3681	358	39,8
3189-3197	3592-3600	349	38,9	3279-3287	3682-3690	359	39,9
3198-3206	3601-3609	350	39,0	3288 eller mera	3691 eller mera	360 eller mera	40,0
3207-3215	3610-3618	351	39,1				

**SKATTETABELL 1**

Fordonets totalmassa (kg)		Fordonets CO <sub>2</sub> - utsläpp (g/km)	Skatte- sats	Fordonets totalmassa (kg)		Fordonets CO <sub>2</sub> - utsläpp (g/km)	Skatte- sats
drivkraft annan än diesellojja	drivkraft diesellojja			drivkraft annan än diesellojja	drivkraft diesellojja		
högst 591	högst 994	högst 60	12,2	881-889	1284-1292	93	16,2
592-600	995-1003	61	12,3	890-898	1293-1301	94	16,3
601-609	1004-1012	62	12,4	899-907	1302-1310	95	16,5
610-618	1013-1021	63	12,6	908-916	1311-1319	96	16,6
619-627	1022-1030	64	12,7	917-925	1320-1328	97	16,7
628-636	1031-1039	65	12,8	926-934	1329-1337	98	16,8
637-645	1040-1048	66	12,9	935-943	1338-1346	99	17,0
646-654	1049-1057	67	13,1	944-952	1347-1355	100	17,1
655-663	1058-1066	68	13,2	953-961	1356-1364	101	17,2
664-672	1067-1075	69	13,3	962-970	1365-1373	102	17,3
673-681	1076-1084	70	13,4	971-979	1374-1382	103	17,4
682-690	1085-1093	71	13,5	980-988	1383-1391	104	17,6
691-699	1094-1102	72	13,7	989-997	1392-1400	105	17,7
700-708	1103-1111	73	13,8	998-1006	1401-1409	106	17,8
709-717	1112-1120	74	13,9	1007-1015	1410-1418	107	17,9
718-726	1121-1129	75	14,0	1016-1024	1419-1427	108	18,1
727-735	1130-1138	76	14,2	1025-1033	1428-1436	109	18,2
736-744	1139-1147	77	14,3	1034-1042	1437-1445	110	18,3
745-753	1148-1156	78	14,4	1043-1051	1446-1454	111	18,4
754-762	1157-1165	79	14,5	1052-1060	1455-1463	112	18,5
763-772	1166-1174	80	14,6	1061-1069	1464-1472	113	18,7
773-781	1175-1183	81	14,8	1070-1078	1473-1481	114	18,8
782-790	1184-1192	82	14,9	1079-1087	1482-1490	115	18,9
791-799	1193-1202	83	15,0	1088-1096	1491-1499	116	19,0
800-808	1203-1211	84	15,1	1097-1105	1500-1508	117	19,2
809-817	1212-1220	85	15,3	1106-1114	1509-1517	118	19,3
818-826	1221-1229	86	15,4	1115-1123	1518-1526	119	19,4
827-835	1230-1238	87	15,5	1124-1132	1527-1535	120	19,5
836-844	1239-1247	88	15,6	1133-1141	1536-1544	121	19,6
845-853	1248-1256	89	15,7	1142-1150	1545-1553	122	19,8
854-862	1257-1265	90	15,9	1151-1159	1554-1562	123	19,9
863-871	1266-1274	91	16,0	1160-1168	1563-1571	124	20,0
872-880	1275-1283	92	16,1	1169-1177	1572-1580	125	20,1

## Föreslagen lydelse

Fordonets totalmassa (kg)		Fordonets CO <sub>2</sub> - utsläpp (g/km)	Skatte- sats	Fordonets totalmassa (kg)		Fordonets CO <sub>2</sub> - utsläpp (g/km)	Skatte- sats
drivkraft annan än diesellojja	drivkraft diesellojja			drivkraft annan än diesellojja	drivkraft diesellojja		
1178-1186	1581-1589	126	20,3	1503-1511	1906-1914	162	24,6
1187-1195	1590-1598	127	20,4	1512-1520	1915-1923	163	24,8
1196-1204	1599-1607	128	20,5	1521-1529	1924-1932	164	24,9
1205-1213	1608-1616	129	20,6	1530-1538	1933-1941	165	25,0
1214-1222	1617-1625	130	20,7	1539-1547	1942-1950	166	25,1
1223-1231	1626-1634	131	20,9	1548-1556	1951-1959	167	25,3
1232-1240	1635-1643	132	21,0	1557-1565	1960-1968	168	25,4
1241-1249	1644-1652	133	21,1	1566-1574	1969-1977	169	25,5
1250-1258	1653-1661	134	21,2	1575-1583	1978-1986	170	25,6
1259-1267	1662-1670	135	21,4	1584-1592	1987-1995	171	25,7
1268-1276	1671-1679	136	21,5	1593-1601	1996-2004	172	25,9
1277-1285	1680-1688	137	21,6	1602-1610	2005-2013	173	26,0
1286-1295	1689-1697	138	21,7	1611-1619	2014-2022	174	26,1
1296-1304	1698-1706	139	21,8	1620-1628	2023-2031	175	26,2
1305-1313	1707-1715	140	22,0	1629-1637	2032-2040	176	26,4
1314-1322	1716-1725	141	22,1	1638-1646	2041-2049	177	26,5
1323-1331	1726-1734	142	22,2	1647-1655	2050-2058	178	26,6
1332-1340	1735-1743	143	22,3	1656-1664	2059-2067	179	26,7
1341-1349	1744-1752	144	22,4	1665-1673	2068-2076	180	26,8
1350-1358	1753-1761	145	22,6	1674-1682	2077-2085	181	27,0
1359-1367	1762-1770	146	22,7	1683-1691	2086-2094	182	27,1
1368-1376	1771-1779	147	22,8	1692-1700	2095-2103	183	27,2
1377-1385	1780-1788	148	22,9	1701-1709	2104-2112	184	27,3
1386-1394	1789-1797	149	23,1	1710-1718	2113-2121	185	27,5
1395-1403	1798-1806	150	23,2	1719-1727	2122-2130	186	27,6
1404-1412	1807-1815	151	23,3	1728-1736	2131-2139	187	27,7
1413-1421	1816-1824	152	23,4	1737-1745	2140-2148	188	27,8
1422-1430	1825-1833	153	23,5	1746-1754	2149-2157	189	27,9
1431-1439	1834-1842	154	23,7	1755-1763	2158-2166	190	28,1
1440-1448	1843-1851	155	23,8	1764-1772	2167-2175	191	28,2
1449-1457	1852-1860	156	23,9	1773-1781	2176-2184	192	28,3
1458-1466	1861-1869	157	24,0	1782-1790	2185-2193	193	28,4
1467-1475	1870-1878	158	24,2	1791-1799	2194-2202	194	28,5
1476-1484	1879-1887	159	24,3	1800-1808	2203-2211	195	28,7
1485-1493	1888-1896	160	24,4	1809-1818	2212-2220	196	28,8
1494-1502	1897-1905	161	24,5	1819-1827	2221-2229	197	28,9

Fordonets totalmassa (kg)		Fordonets CO <sub>2</sub> - utsläpp (g/km)	Skatte- sats	Fordonets totalmassa (kg)		Fordonets CO <sub>2</sub> - utsläpp (g/km)	Skatte- sats
drivkraft annan än diesellojja	drivkraft diesellojja			drivkraft annan än diesellojja	drivkraft diesellojja		
1828-1836	2230-2238	198	29,0	2152-2160	2555-2563	234	33,4
1837-1845	2239-2247	199	29,2	2161-2169	2564-2572	235	33,6
1846-1854	2248-2257	200	29,3	2170-2178	2573-2581	236	33,7
1855-1863	2258-2266	201	29,4	2179-2187	2582-2590	237	33,8
1864-1872	2267-2275	202	29,5	2188-2196	2591-2599	238	33,9
1873-1881	2276-2284	203	29,6	2197-2205	2600-2608	239	34,0
1882-1890	2285-2293	204	29,8	2206-2214	2609-2617	240	34,2
1891-1899	2294-2302	205	29,9	2215-2223	2618-2626	241	34,3
1900-1908	2303-2311	206	30,0	2224-2232	2627-2635	242	34,4
1909-1917	2312-2320	207	30,1	2233-2241	2636-2644	243	34,5
1918-1926	2321-2329	208	30,3	2242-2250	2645-2653	244	34,6
1927-1935	2330-2338	209	30,4	2251-2259	2654-2662	245	34,8
1936-1944	2339-2347	210	30,5	2260-2268	2663-2671	246	34,9
1945-1953	2348-2356	211	30,6	2269-2277	2672-2680	247	35,0
1954-1962	2357-2365	212	30,7	2278-2286	2681-2689	248	35,1
1963-1971	2366-2374	213	30,9	2287-2295	2690-2698	249	35,3
1972-1980	2375-2383	214	31,0	2296-2304	2699-2707	250	35,4
1981-1989	2384-2392	215	31,1	2305-2313	2708-2716	251	35,5
1990-1998	2393-2401	216	31,2	2314-2322	2717-2725	252	35,6
1999-2007	2402-2410	217	31,4	2323-2331	2726-2734	253	35,7
2008-2016	2411-2419	218	31,5	2332-2340	2735-2743	254	35,9
2017-2025	2420-2428	219	31,6	2341-2350	2744-2752	255	36,0
2026-2034	2429-2437	220	31,7	2351-2359	2753-2761	256	36,1
2035-2043	2438-2446	221	31,8	2360-2368	2762-2770	257	36,2
2044-2052	2447-2455	222	32,0	2369-2377	2771-2780	258	36,4
2053-2061	2456-2464	223	32,1	2378-2386	2781-2789	259	36,5
2062-2070	2465-2473	224	32,2	2387-2395	2790-2798	260	36,6
2071-2079	2474-2482	225	32,3	2396-2404	2799-2807	261	36,7
2080-2088	2483-2491	226	32,5	2405-2413	2808-2816	262	36,8
2089-2097	2492-2500	227	32,6	2414-2422	2817-2825	263	37,0
2098-2106	2501-2509	228	32,7	2423-2431	2826-2834	264	37,1
2107-2115	2510-2518	229	32,8	2432-2440	2835-2843	265	37,2
2116-2124	2519-2527	230	32,9	2441-2449	2844-2852	266	37,3
2125-2133	2528-2536	231	33,1	2450-2458	2853-2861	267	37,5
2134-2142	2537-2545	232	33,2	2459-2467	2862-2870	268	37,6
2143-2151	2546-2554	233	33,3	2468-2476	2871-2879	269	37,7

## Föreslagen lydelse

Fordonets totalmassa (kg)		Fordonets CO <sub>2</sub> - utsläpp (g/km)	Skatte- sats	Fordonets totalmassa (kg)		Fordonets CO <sub>2</sub> - utsläpp (g/km)	Skatte- sats
drivkraft annan än diesellojja	drivkraft diesellojja			drivkraft annan än diesellojja	drivkraft diesellojja		
2477-2485	2880-2888	270	37,8	2801-2809	3204-3212	306	42,2
2486-2494	2889-2897	271	37,9	2810-2818	3213-3221	307	42,3
2495-2503	2898-2906	272	38,1	2819-2827	3222-3230	308	42,5
2504-2512	2907-2915	273	38,2	2828-2836	3231-3239	309	42,6
2513-2521	2916-2924	274	38,3	2837-2845	3240-3248	310	42,7
2522-2530	2925-2933	275	38,4	2846-2854	3249-3257	311	42,8
2531-2539	2934-2942	276	38,6	2855-2863	3258-3266	312	42,9
2540-2548	2943-2951	277	38,7	2864-2873	3267-3275	313	43,1
2549-2557	2952-2960	278	38,8	2874-2882	3276-3284	314	43,2
2558-2566	2961-2969	279	38,9	2883-2891	3285-3293	315	43,3
2567-2575	2970-2978	280	39,0	2892-2900	3294-3302	316	43,4
2576-2584	2979-2987	281	39,2	2901-2909	3303-3312	317	43,6
2585-2593	2988-2996	282	39,3	2910-2918	3313-3321	318	43,7
2594-2602	2997-3005	283	39,4	2919-2927	3322-3330	319	43,8
2603-2611	3006-3014	284	39,5	2928-2936	3331-3339	320	43,9
2612-2620	3015-3023	285	39,7	2937-2945	3340-3348	321	44,0
2621-2629	3024-3032	286	39,8	2946-2954	3349-3357	322	44,2
2630-2638	3033-3041	287	39,9	2955-2963	3358-3366	323	44,3
2639-2647	3042-3050	288	40,0	2964-2972	3367-3375	324	44,4
2648-2656	3051-3059	289	40,1	2973-2981	3376-3384	325	44,5
2657-2665	3060-3068	290	40,3	2982-2990	3385-3393	326	44,7
2666-2674	3069-3077	291	40,4	2991-2999	3394-3402	327	44,8
2675-2683	3078-3086	292	40,5	3000-3008	3403-3411	328	44,9
2684-2692	3087-3095	293	40,6	3009-3017	3412-3420	329	45,0
2693-2701	3096-3104	294	40,7	3018-3026	3421-3429	330	45,1
2702-2710	3105-3113	295	40,9	3027-3035	3430-3438	331	45,3
2711-2719	3114-3122	296	41,0	3036-3044	3439-3447	332	45,4
2720-2728	3123-3131	297	41,1	3045-3053	3448-3456	333	45,5
2729-2737	3132-3140	298	41,2	3054-3062	3457-3465	334	45,6
2738-2746	3141-3149	299	41,4	3063-3071	3466-3474	335	45,8
2747-2755	3150-3158	300	41,5	3072-3080	3475-3483	336	45,9
2756-2764	3159-3167	301	41,6	3081-3089	3484-3492	337	46,0
2765-2773	3168-3176	302	41,7	3090-3098	3493-3501	338	46,1
2774-2782	3177-3185	303	41,8	3099-3107	3502-3510	339	46,2
2783-2791	3186-3194	304	42,0	3108-3116	3511-3519	340	46,4
2792-2800	3195-3203	305	42,1	3117-3125	3520-3528	341	46,5

## RP 192/2008 rd

## Föreslagen lydelse

Fordonets totalmassa (kg)		Fordonets CO <sub>2</sub> - utsläpp (g/km)	Skatte- sats	Fordonets totalmassa (kg)		Fordonets CO <sub>2</sub> - utsläpp (g/km)	Skatte- sats
drivkraft annan än diesellojja	drivkraft diesellojja			drivkraft annan än diesellojja	drivkraft diesellojja		
3126-3134	3529-3537	342	46,6	3225-3233	3628-3636	353	47,9
3135-3143	3538-3546	343	46,7	3234-3242	3637-3645	354	48,1
3144-3152	3547-3555	344	46,8	3243-3251	3646-3654	355	48,2
3153-3161	3556-3564	345	47,0	3252-3260	3655-3663	356	48,3
3162-3170	3565-3573	346	47,1	3261-3269	3664-3672	357	48,4
3171-3179	3574-3582	347	47,2	3270-3278	3673-3681	358	48,6
3180-3188	3583-3591	348	47,3	3279-3287	3682-3690	359	48,7
3189-3197	3592-3600	349	47,5	3288 eller mera	3691 eller mera	360 eller mera	48,8
3198-3206	3601-3609	350	47,6				
3207-3215	3610-3618	351	47,7				
3216-3224	3619-3627	352	47,8				

## SKATTETABELL 2

Fordonets totalmassa (kg)	Avdrag från skattesatsen (procentenheter)
2501-2550	6,8
2551-2600	8,5
2601-2650	9,8
2651-2700	10,8
2701-2750	11,7
2751-2800	12,4
2801-2850	13,1
2851-2900	13,7
2901-2950	14,2
2951-3000	14,8
3001-3050	15,3
3051-3100	15,7
3101-3150	16,1
3151-3200	16,6
3201-3250	16,9
3251-3300	17,3
3301-3350	17,7
3351-3400	18,0
3401-3450	18,4
3451-3500	18,7



## 2.

**Lag****om ändring av mervärdesskattelagen**

I enlighet med riksdagens beslut  
*upphävs* i mervärdesskattelagen av den 30 december 1993 (1501/1993) 1 § 5 mom., 102 § 1 mom. 4 punkten, 102 b § och 141 § 5 punkten, sådana de lyder, 1 § 5 mom., 102 b § och 141 § 5 punkten i lag 1483/1994 samt 102 § 1 mom. 4 punkten i lag 1767/1995, och  
*fogas* till 73 §, sådan den lyder delvis ändrad i nämnda lag 1767/1995 och i lag 1312/2007, ett nytt 2 mom., varvid det nuvarande 2 och 3 mom. blir 3 och 4 mom., som följer:

*Gällande lydelse**Föreslagen lydelse*

1 §

1 §

-----  
*Om mervärdesskatt på bilskatt stadgas särskilt i bilskattelagen (1482/1994).*

-----  
 (5 mom. upphävs)

73 §

73 §

-----  
*Bilskatt på fordon, som ett i 39 § i bilskattelagen avsett registrerat ombud enligt 4 § 2 mom. i nämnda lag betalt i stället för en i fordonstrafikregistret införd fordonsägare och debiterat av denne, utgör inte del av det vederlag som ombudet debiterat en återförsäljare för försäljning av fordonet och inte heller av det vederlag som en återförsäljare debiterat en i fordonsregistret införd fordonsägare för försäljning av ett fordon.*

102 §

102 §

-----  
 Den skattskyldige får för skattepliktig rörelse dra av

-----  
 Den skattskyldige får för skattepliktig rörelse dra av

-----  
 4) mervärdesskatten som uppburits av bilskatt enligt bilskattelagen,

-----  
 (upphävs)

102 b §

102 b §

-----  
*Förutsättningen för avdragsrätt för mervärdesskatt som uppburits av bilskatt är ett debiteringsbeslut av vilket framgår beloppet av den skatt som skall betalas.*

-----  
 (upphävs)

141 §  
Avdrag enligt 10 kap. skall hänföras till den  
kalendermånad under vilken

5) den skatt som avses i 102 § 4 punkten är  
betald.

141 §  
Avdrag enligt 10 kap. skall hänföras till  
den kalendermånad under vilken

(upphävs)

Denna lag träder i kraft den 20

De bestämmelser som gäller vid lagens  
ikraftträdande tillämpas på försäljningen av  
sådana fordon, där de bestämmelser i bil-  
skattelagen (1482/1994) som gäller vid la-  
gens ikraftträdande tillämpas på den bilskatt  
som ska erläggas.

De bestämmelser som gäller vid lagens  
ikraftträdande och som gäller den skatt på  
bilskatten som är av samma storlek som mer-  
värdesskatten tillämpas på den skatt som är  
av samma storlek som mervärdesskatten i en-  
lighet med de bestämmelser i bilskattelagen  
som gäller vid lagens ikraftträdande.

## 3.

**Lag****om ändring av 60 § i fordonslagen**

I enlighet med riksdagens beslut  
fogas till 60 § i fordonslagen av den 11 december 2002 (1090/2002), sådan paragrafen lyder i lag 233/2007, ett nytt 3 mom., varvid det nuvarande 3 och 4 mom. blir 4 och 5 mom., som följer:

*Gällande lydelse*

60 §

*Registreringsbesiktning*

---

*Föreslagen lydelse*

60 §

*Registreringsbesiktning*

---

*Dessutom ska ett fordon utöver vad som föreskrivs i 1 och 2 mom. ha godkänts vid en registreringsbesiktning som utförts tidigast tre månader före fordonets första registrering, om en anmälan enligt 35 b § 1 mom. i bilskattelagen har gjorts om fordonet.*

---

*Denna lag träder i kraft den*                                                      20 .