

Regeringens proposition till Riksdagen med förslag till lagar om ändring av lagen om beskattning av inkomst av näringsverksamhet och temporär ändring av 19 §, ändring av 15 och 19 §§ mervärdesskattelagen samt ändring av 6 och 14 §§ lagen om skattelättnader för sjöfarten

PROPOSITIONENS HUVUDSAKLIGA INNEHÅLL

I denna proposition föreslås att lagen om beskattning av inkomst av näringsverksamhet ändras så, att en ersättning som staten betalar för en s.k. helhetstjänst som gäller väg eller järnväg skall betraktas som skattepliktig inkomst det skatteår under vilket den på trafikprestationer baserade rätten till ersättning har uppstått. De utgifter som hänförs sig till produktionen av helhetstjänsten skall dras av genom lika stora årliga avskrivningar under avtalsperioden. Det föreslås att mervärdesskattelagen ändras så, att den skatt som betalas på helhetstjänsten redovisas vid utgången av trafikprestationernas beräkningsperioder.

Giltighetstiden för det stadgande som gäller räntorna på kreditinstitutens oregrerade

fordringar skall enligt förslaget förlängas så, att dylika räntor inte betraktas som skattepliktig inkomst vid beskattningen för åren 1996—1999. Dessutom föreslås att lagen om skattelättnader för sjöfarten ändras så, att det avdrag för isavgiftsklass som får göras vid beskattningen även skall få dras av på grundval av fartyg som beställs under 1997 och 1998.

Lagarna avses träda i kraft så snart som möjligt efter att de har antagits och blivit stadfästa. De skall första gången tillämpas vid beskattningen för år 1997, dock så, att stadgandet om räntorna på kreditinstitutens oregrerade fordringar tillämpas redan vid beskattningen för år 1996.

MOTIVERING

1. Nuläge och föreslagna ändringar

1.1. Efterfinansiering av vägprojekt

Allmänt

Trafikministeriet har för avsikt att på försök genomföra vissa offentliga investeringar genom tillämpning av en ny finansieringsmodell, s.k. efterfinansiering. I de projekt som genomförs enligt denna modell ges den offentliga investeringen, i första hand ett väg- eller banprojekt, genom ett särskilt avtal om helhetstjänst till ett privat företag som skall genomföra projektet. Avtalet omfattar planering, byggande och finansiering av projektet samt underhållet under avtalsperioden. Avtalets giltighetstid är minst 10 år. Som ersättning för helhetstjänsten betalar staten till

företaget ett belopp som täcker investeringen och de andra tjänster avtalet omfattar så, att den årliga betalningen bestäms utgående från i vilken omfattning vägen eller banan används. Betalningarna börjar erläggas vid den tidpunkt då vägen eller järnvägen står klar att tas i bruk.

Det första projekt som skall genomföras på det ovan beskrivna sättet är den planerade motorvägen mellan Järvenpää och Joutjärvi, för vilken anslag upptagits i propositionen om statsbudgeten för 1997. Avsikten är att vägverket på statens vägnar skall ingå avtal med ett privat bolag (i det följande vägbolag) om anskaffning av en helhetstjänst omfattande väghållningstjänst av motorvägsstandard på den ovan nämnda sträckan. Enligt planen skall vägbolaget planera, bygga, finansiera och underhålla motorvägs-

avsnittet samt sköta alla uppgifter som hänför sig till väghållningen under avtalsperioden. Avtalsperioden skall vara minst 15 år.

Vägbolaget skall för att kunna utföra helhetstjänsten få bestående nyttjanderätt till vägsträckan i fråga. Vägen skall dock vara i sin helhet en del av det statliga allmänna vägnät som avses i lagen om allmänna vägar (243/1954). Vid utgången av avtalsperioden skall vägbolaget överlåta vägen jämte tillhörande anordningar till vägverket utan separat ersättning. Avsikten är att staten årligen, för produktionen av väghållningstjänsten av avtalad standard, betalar vägbolaget en ersättning som baserar sig på trafikmängden på vägen. Ersättningarna börjar betalas när vägen har öppnats för trafik. Ersättningen skall inte specificeras med avseende på vilken andel som hänför sig till planering, byggande, finansiering eller underhåll, utan det anses vara fråga om ett köp av helhetstjänst. Det totala pris som vägbolaget får för hela projektet kommer således inte att vara känt vid ingången av avtalsperioden, eftersom ersättningens belopp är beroende av trafikmängden på vägen under avtalsperioden.

Inkomstbeskattningen

Till följd av det sätt på vilket vägprojektet genomförs blir vägbolagets inkomstbeskattning i många avseenden beroende av tolkning. Problemet gäller periodiseringen av såväl de inkomster som bolaget får av projektet som de utgifter som hänför sig till projektet. Vägbolaget överlåter enligt avtalet många olika prestationer till staten, för vilka staten betalar en gemensam ersättning som grundar sig på de årliga trafikmängderna. Den allmänna princip som gäller inom beskattningen av näringsverksamhet, enligt vilken inkomst anses vara intäkt för det skatteår under vilket prestationen har överlåtit, är då svår att tillämpa. Centralskattenämnden har i sitt beslut nr 273/1996 (har inte vunnit laga kraft) ansett att inkomster som erhållits av ett vägbolag är intäkt för det skatteår under vilket underhållsarbetena och byggherretjänsterna har utförts. Den andel av ersättningen som motsvarar underhållet anses i beslutet vara intäkt för det skatteår då underhållsarbetet utförs. Byggherretjänsterna anses vara utförda när vägavsnittet öppnas för trafik.

Till följd av det speciella arrangemanget

blir också den tidpunkt då vägbolaget skall dra av utgifterna för inkomstens förvärvande beroende av tolkning. Eftersom vägbolaget inte äger motorvägen, eller marken under den, kan inte de stadganden om periodisering av anskaffningsutgifter som finns i lagen om beskattning av inkomst av näringsverksamhet (360/1968) som sådana bli tillämpliga. Centralskattenämnden ansåg i sitt ovan nämnda beslut att sådana utgifter för byggandet av en motorväg och anskaffningen av tillhörande anordningar som medför inkomst under tre eller flera skatteår skall periodiseras enligt 24 § lagen om beskattning av inkomst av näringsverksamhet genom lika stora årliga avskrivningar under sin sannolika verkningstid, dock högst 10 skatteår. De räntor som följer av finansieringen av motorvägsbygget och de anläggningar som hänför sig till motorvägen utgör enligt beslutet kostnad för det skatteår för vilket räntorna betalas.

Om byggherretjänsten anses bli överlåten på det sätt som avses i centralskattenämndens beslut vid den tidpunkt vägen öppnas för trafik så blir man tvungen att uppskatta inkomstens storlek. I praktiken är det besvärligt att uppskatta en inkomst som är beroende av framtida trafikmängder. Om de uppskattade intäkterna av hela projektet räknades som skattepliktig inkomst redan i början av avtalsperioden, skulle detta leda till att skyldigheten att betala skatten inföll vid en tidpunkt då vägbolaget enligt avtalet endast hade rätt att få ersättning av staten för en väghållningstjänst baserad på första årets trafikmängder. I praktiken skulle det också vara svårt att räkna ersättningen för underhållet som skattepliktig inkomst enligt den tidpunkt underhållsarbetena har utförts, eftersom staten enligt avtalet inte betalar någon separat ersättning för underhållet.

Det arrangemang som avses i avtalet är att anse som en speciell form av helhetstjänst som omfattar alla de prestationer som definieras i avtalet. Enligt förslaget skall under avtalsperioden varje skatteår en sådan del av ersättningen för en helhetstjänst som gäller allmän väg eller järnväg räknas som skattepliktig inkomst, som motsvarar den mängd trafikprestationer som ägt rum under året. Denna mängd anses beskriva den mängd av helhetstjänsten som överlåtit under varje skatteår.

Om byggandet av vägen eller järnvägen och de övriga tjänster avtalet omfattar tolkas

som en enda helhetstjänst som överläts successivt under hela avtalsperioden skulle det vara följdenligt att utgifterna för att producera tjänsten på motsvarande sätt kunde avdras under deras verkningstid. En dylik exakt periodisering av utgifterna skulle dock vara svår att genomföra i praktiken. Därför föreslås att de utgifter som föränleds av produktionen av helhetstjänsten avdras genom lika stora årliga avskrivningar under avtalsperioden. Såsom utgifter föränledda av att producera helhetstjänsten skall betraktas utgifterna för en helhetstjänst omfattande planering, byggande, finansiering och underhåll av en väg eller järnväg. Med sådana kostnader skall också jämföras räntor under byggnadstiden som hänför sig till finansieringen av byggandet av vägen eller järnvägen. Enligt förslaget skall man dock få dra av de utgifter för underhållet som har kortare verkningstid än tre år under det skatteår då skyldigheten att betala dem uppkommit.

Mervärdesskattelagen

Också inom mervärdesbeskattningen är den skattemässiga behandlingen av investeringar som gjorts enligt efterfinansieringsmodellen beroende av tolkning. Centralskattenämnden ansåg i sitt ovan nämnda beslut att det i ett vägprojekt var fråga om två separata tjänster, dels en byggtjänst, dels en underhållstjänst. Enligt beslutet betalas skatten, enligt 15 och 135 §§ mervärdesskattelagen (1501/1993), i fråga om byggtjänsterna när vägen öppnats för trafik och i fråga om underhållstjänsterna månatligen. De avdrag som hänför sig till tjänsterna kan göras enligt produktionsinsatsernas anskaffningstidpunkt. Det är dock också tänkbart att man i beskattningspraxis skulle omfatta en sådan tolkning att en dylik väghållningstjänst anses utgöra en enda skattepliktig tjänst.

En tolkning som överensstämmer med centralskattenämndens ståndpunkt leder till svårigheter att betala skatten till ett riktigt belopp därför att vägprojektet genomförs på ett ovanligt sätt. Enligt 73 § mervärdesskattelagen är grunden för skatten det vederlag som erhållits för tjänsten. Det vederlag som betalas till företaget som säljer väghållningstjänsten bestäms enligt de årliga trafikmängderna. Det slutliga vederlaget är således känt först efter utgången av avtalsperioden, dvs. tidigast när 15 år förflutit från det avtalet ingicks. Om skatten för den del av vederla-

get som hänför sig till bygginvesteringen redovisades enligt den tidpunkt vägen öppnas för trafik skulle slutresultatet inte bli riktigt. Det är inte möjligt att göra rättelse efter 15 år då man känner till det slutliga vederlaget. Det är också i praktiken svårt att hänföra vederlaget till olika delar av helhetstjänsten.

För att göra behandlingen i mervärdesskattehänseende klarare och för att göra det möjligt att redovisa skatten till ett riktigt belopp föreslås att i mervärdesskattelagen intas särskilda stadganden om väg- och banprojekt som genomförs enligt efterfinansieringsmodellen. Enligt de föreslagna stadgandena skall ett dylikt väg- eller banprojekt betraktas som en enda helhetstjänst på motsvarande sätt som ovan beskrivits angående inkomstbeskattningen. Den skatt som betalas på tjänsten skall redovisas till staten vid utgången av den beräkningsperiod som avser trafikmängden eller den prestationsmängd som beskriver användningen av vägen. Skatten på förskottsbetalningar erläggs på basis av betalningstidpunkten. Avdragen skall göras enligt mervärdesskattelagens allmänna principer på grundval av tidpunkten för anskaffningen av produktionsinsatserna.

1.2. Räntor på oreglerade fordringar

Enligt ett stadgande (1260/1993) som temporärt fogats till 19 § lagen om beskattning av inkomst av näringsverksamhet räknas inte som skattepliktig inkomst för depositionsbanker och kreditinstitut vid beskattningen för skatteåren 1992—1995 sådana obetalda räntor på fordringar som enligt de stadganden som gäller depositionsbanker och kreditinstituts bokföring och de föreskrifter som meddelats med stöd av dem inte har upptagits som inkomst, om det kapital som fordringarna grundar sig på har upptagits som oreglerat vid tidpunkten för bokslutet. De myndighetsföreskrifter som avses i stadgandet motsvaras numera av en föreskrift som finansinspektionen med stöd av 30 § 2 mom. kreditinstitutslagen (1607/1993) meddelat om kreditinstituts bokslut (dnr 123/420/95). Enligt föreskriften får som intäkter under räkenskapsperioden inte bokföras obetalda räntor på fordringar, vars kapital har upptagits som oreglerat enligt finansinspektionens föreskrift om rapportering av oreglerade fordringar och övriga fordringar med nollränta (dnr 16/120/94), såvida

fordran inte är på ett offentligt samfund eller säkerheten för fordran inte är en förbindelse av ett offentligt samfund. Som ränteintäkter under räkenskapsperioden bokförda obetalda räntor på sådana fordringar skall senast i bokslutet avdras från ränteintäkterna. Enligt finansinspektionens föreskrift om rapportering av oreglerade fordringar och övriga fordringar med nollränta skall det kapitalfordringen grundar sig på upptas som oreglerat, om räntan på fordringen har varit förfallen till betalning och obetald i tre månader. Om kapitalet fordringen grundar sig på, eller en del av det, har varit förfallet till betalning och varit obetalt i tre månader, skall också detta upptas som oreglerat oberoende av om räntan betalats eller inte.

Stadgandet om att de räntor som avses ovan inte skall räknas som skattepliktig inkomst gäller endast temporärt, eftersom denna fråga hänför sig till ett större frågekomplex som gäller behandlingen av kreditinstitutens kreditförluster. Då det i detta sammanhang inte är möjligt att gå närmare in på de skattefrågor som hänför sig till kreditinstitutens förluster av fordringar, eller föreslå några reformer som gäller detta, föreslås att giltighetstiden för det temporära stadgande som gäller hur räntorna räknas som inkomst förlängs till utgången av 1999.

1.3. Skattelättnader för sjöfarten

Skattelättnaderna för sjöfarten minskades från ingången av 1993 i enlighet med principerna för revideringen av företagsbeskattningen så, att den enda skattelättnad som kom att kvarstå var avdraget för isavgiftsklass. Avdraget för isavgiftsklass är ett extra skatteavdrag som dras av från inkomsten av rederirörelsen. Avdraget är tänkt att vara en kompensation för de extra kostnader som uppstår då man bygger isförstärkta fartyg. Avdraget får göras vid beskattningen för det år under vilket fartyget har tagits i bruk samt därpå följande år. Avdragets maximalbelopp är varje år tre procent av anskaffningsutgiften för fartyget. Skattelättnaden gäller fartyg i isavgiftsklass I A eller högre, med en nettodräktighet av minst 19 register-ton, som beställs för att byggas i Finland eller i utlandet under 1994—1996. Ett motsvarande avdrag fanns också beträffande fartyg som beställdes 1981—1993, men då krävdes att beställningen gällde fartyg som byggdes i Finland.

Såväl inom Organisationen för ekonomiskt samarbete och utveckling (OECD) som i Europeiska gemenskapernas kommission har man diskuterat huruvida stödsystem som gäller sjöfartsnäringen skall vara tillåtna med tanke på de internationella överenskommelserna. Frågan har behandlats närmare i avsnittet Samband med internationella avtal och förpliktelser.

Behovet att revidera skattelättnadssystemet för sjöfarten rent allmänt var aktuellt också i riksdagen i samband med behandlingen av en regeringsproposition som gällde ändring av lagen om skattelättnader för sjöfarten (RP 199/1993 rd). Riksdagen förutsatte då en utredning av möjligheterna att ta i bruk en ny skattelättnadslagstiftning som skulle behandla alla de olika sektorerna inom sjöfartsnäringen mer jämlikt än avdraget för isavgiftsklass, t.ex. genom användning av nyanskaffningsreserver. Eftersom de internationella avtalsförhandlingarna om stödsystemen för sjöfarten ännu inte är slutförda är det inte här ändamålsenligt att föreslå några nya former av skattelättnader för sjöfarten. Dessutom hänför sig också en närmare betraktelse av skattelättnader med hjälp av nyanskaffningsreserver till en eventuell reform av avskrivningssystemen inom beskattningen. Av dessa orsaker har trafikministeriet föreslagit att stödet för sjöfartsnäringen i detta läge skall upprätthållas genom en förlängning av giltighetstiden för avdraget för isavgiftsklass.

Med stöd av vad som anförts ovan föreslås att giltighetstiden för avdraget för isavgiftsklass förlängs med två år. Det skall således vara möjligt att göra avdraget på grundval av fartyg som beställs ännu 1997 och 1998. I övrigt skall stadgandet bibehållas oförändrat.

2. Propositionens verkningar

Enligt uppgift från finansinspektionen har det sammanlagda beloppet av kreditinstitutens oreglerade fordringar vid utgången av 1995 uppgått till 19,6 miljarder mark. De oreglerade fordringarna har i augusti 1996 uppgått till 15,3 miljarder mark. Räntorna på de fordringar som upptagits som oreglerade beräknas uppgå till 1,1—1,4 miljarder mark för 1996. Under åren 1997—1999 borde beloppet av dylika räntor vara mindre än under 1996, eftersom de oreglerade fordring-

arna sannolikt fortsätter att minska. Det att räntorna på kreditinstitutens oreglerade fordringar inte räknas som inkomst betyder att skatteplikten för dylika räntor skjuts upp. Sannolikt blir en del av räntorna likväl obetalda, varvid motsvarande rättelse görs också i beskattningen. Förslaget bedöms således inte ha någon nämnvärd inverkan på skatteintäkterna.

Det föreslagna avdraget för isavgiftsklass är ett extra avdrag som får dras av vid beskattningen utöver fartygets anskaffningsutgift. Enligt skattestyrelsens statistik över beskattningen av näringsverksamhet (skattestyrelsens publikation 725) har vid beskattningen för skatteåret 1994 godkänts avdrag för isavgiftsklass till ett belopp på drygt 134 miljoner mark. Enligt uppgift från skattestyrelsen har vid beskattningen för skatteåret 1995 godkänts avdrag för isavgiftsklass för sammanlagt drygt 68 miljoner mark. Om antalet isförstärkta fartyg som beställs bibehålls på 1995 års nivå också 1997 och 1988, innebär skattelättnaden att skatteintäkterna årligen minskar med ca 19 miljoner mark. Enligt trafikministeriets beräkningar väntas emellertid antalet nya beställningar bli relativt litet under 1997—1998, och i så fall blir också minskningen i skatteintäkterna mindre än vad som framställs ovan.

Förslagen om beskattningen av helhetstjänster som gäller väg eller järnväg syftar främst till att göra beskattningen klarare. För närvarande finns det veterligen inte heller några andra projekt som skall genomföras som helhetstjänster än det ovan beskrivna motorvägsprojektet. Förslagen har således ingen nämnvärd betydelse med tanke på skatteintäkterna.

3. Beredningen av propositionen

Propositionen har beretts som tjänsteuppdrag vid finansministeriet. Vid beredningen har trafikministeriet, skattestyrelsen och Bankföreningen i Finland rf hörts. De synpunkter dessa framfört har i mån av möjlighet beaktats då propositionen utarbetats.

4. Samband med internationella avtal och förpliktelser

Inom ramen för OECD har man förhandlat fram en överenskommelse som gäller iakttagande av sedvanliga konkurrensförutsättningar inom kommersiellt fartygsbygge och reparation (i det följande överenskommelsen om varvsstöd). Överenskommelsen om varvsstöd undertecknades i december 1994. Alla avtalsstater har dock inte ratificerat överenskommelsen och därför har den inte trätt i kraft. Det är fortfarande helt öppet när överenskommelsen träder i kraft, vilket betyder att den inte utgör något hinder för den föreslagna förlängningen av giltighetstiden för avdraget för isavgiftsklass. Om överenskommelsen om varvsstöd träder i kraft kan det betyda att avdraget för isavgiftsklass, som är ett stöd baserat på fartygets anskaffningspris, anses vara ett sådant statligt stöd som är förbjudet enligt överenskommelsen. I så fall måste stödet slopas.

Europeiska gemenskapernas kommission håller också på att utarbeta anvisningar om statliga stöd. Finland har underrättat kommissionen om de skattelättnader för sjöfarten som gäller hos oss, och kommissionen har inte kommit med några invändningar mot dessa. Avdraget för isavgiftsklass har inför kommissionen motiverats med att man genom detta stöd vill kompensera de extra kostnader som uppstår då man bygger sådana isförstärkta fartyg som är nödvändiga i finska förhållanden. Av denna orsak kan inte avdraget för isavgiftsklass anses vara en åtgärd som snedvrider konkurrensen.

5. Ikraftträdande och tillämpning

Lagarna föreslås träda i kraft så snart som möjligt efter att de har antagits och blivit stadfästa. De skall tillämpas första gången vid beskattningen för skatteåret 1997. Stadgandet i 19 § 3 mom. lagen om beskattning av inkomst av näringsverksamhet skall likväl tillämpas redan vid beskattningen för år 1996.

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

1.

Lag

om ändring av lagen om beskattning av inkomst av näringsverksamhet och temporär ändring av 19 §

I enlighet med riksdagens beslut

ändras temporärt 19 § 3 mom. lagen den 24 juni 1968 om beskattning av inkomst av näringsverksamhet (360/1968), sådant det lyder i lag av den 11 december 1981 (859/1981), samt

fogas till lagen nya 19 a och 27 c §§ som följer:

1 kap.

Allmänna periodiseringsstadganden

19 §

Utan hinder av 1 mom. räknas inte som skattepliktig inkomst för ett i kreditinstituts-lagen (1607/1993) avsett kreditinstitut vid beskattningen för skatteåren 1992—1999 obetalda räntor på fordringar, vars kapital skall upptas som oreglerat enligt en av finansinspektionen meddelad föreskrift, och vilka räntor kreditinstitutet inte enligt finansinspektionens föreskrift får uppta som intäkt i bokslutet.

19 a §

En ersättning som staten betalar för en helhetstjänst som gäller allmän väg eller järnväg är intäkt för det skatteår under vilket helhetstjänsten överlåtits. Med helhetstjänst avses en planerings-, bygg-, finansierings-, och underhållstjänst som gäller väg eller järnväg, vilken grundar sig på ett avtal som ingåtts för minst 10 år och för vilken vederlaget bestäms enligt trafikmängd eller annan motsvarande prestationsmängd som beskriver användningen av vägen eller järnvägen

(trafikprestation). Av helhetstjänsten anses varje skatteår en sådan mängd ha överlåtits, som motsvarar den mängd trafikprestationer som ägt rum under skatteåret.

27 c §

De utgifter som föranleds av produktionen av en i 19 a § avsedd helhetstjänst och de räntor under byggnadstiden som hänför sig till finansieringen av väg- eller järnvägsbyg-gandet avdras genom lika stora årliga avskrivningar under den resterande avtalsperioden från och med det skatteår under vilket vägen eller järnvägen har tagits i bruk.

Vad som stadgas i 1 mom. tillämpas på kostnader för underhåll av vägen eller järnvägen endast till den del kostnadens sannolika verkningstid är minst tre år.

Denna lag träder i kraft den 199 . Den tillämpas första gången vid beskattningen för år 1997. Lagens 19 § 3 mom. gäller dock till utgången av 1999 och det tillämpas redan vid beskattningen för 1996.

På den skattskyldiges yrkande tillämpas 27 c § också på sådana utgifter föranledda av produktionen av en helhetstjänst som uppstått före lagens ikraftträdande.

2.

Lag

om ändring av 15 och 29 §§ mervärdesskattelagen

I enlighet med riksdagens beslut

ändras i mervärdesskattelagen av den 30 december 1993 (1501/1993) 29 § 8 punkten samt fogas till 15 § ett nytt 2 mom. och till 29 § en ny 9 punkt och ett nytt 2 mom. som följer:

15 §

En i 29 § 1 mom. 9 punkten avsedd helhetstjänst som gäller allmän väg eller järn-

väg anses vara utförd enligt 1 mom. 1 punkten vid utgången av beräkningsperioden för trafikprestationen.

29 §

Utan hinder av 27 § skall skatt betalas

8) på upplåtelse av annons- eller reklamplatser på fastigheter och platser för förströelse- eller läskedrycksautomater eller andra liknande anordningar eller spel,

9) på överlåtelse av helhetstjänster som gäller allmän väg eller järnväg till staten.

Med helhetstjänst i 1 mom. 9 punkten avses en bygg- och underhållstjänst som gäller allmän väg eller järnväg, för vilken vederlaget bestäms enligt trafikmängd eller annan motsvarande prestationsmängd som beskriver användningen av vägen eller järnvägen (*trafikprestation*).

Denna lag träder i kraft den 199 .

3.

Lag

om ändring av 6 och 14 §§ lagen om skattelättnader för sjöfarten

I enlighet med riksdagens beslut

ändras 6 § 1 mom. och 14 § 1 mom. lagen den 18 juni 1981 om skattelättnader för sjöfarten (433/1981), sådana de lyder i lag av den 17 december 1993 (1265/1993), som följer:

6 §

En skattskyldig som under 1981—1993 beställer ett fartyg med en nettodräktighet av minst 19 registerton för att byggas i Finland i isavgiftsklass I A eller högre har rätt att vid beskattningen för det skatteår under vilket fartyget har tagits i bruk och för de tre därpå följande skatteåren från inkomsten av rederirörelsen utom övriga tillåtna avdrag varje år dra av ett belopp som utgör 3 procent av anskaffningsutgiften för fartyget (*avdrag för isavgiftsklass*). En skattskyldig som under 1994—1998 beställer ett fartyg som avses ovan för att byggas i Finland eller i utlandet, har rätt att vid beskattningen för det skatteår under vilket fartyget har tagits i bruk och för de därpå följande skatteåren från inkomsten av rederirörelsen vartdera

året dra av ett belopp som utgör 3 procent av anskaffningsutgiften för fartyget.

14 §

Denna lag träder i kraft den 1 juli 1981. Den tillämpas vid beskattningen för 1981—1995. Lagens 6 § tillämpas likväl även vid beskattningen för 1996—2002 och stadgandena i 7—11 §§ om fartygsanskaffningsreservering även vid beskattningen för 1996—1998.

Denna lag träder i kraft den 199 . Den tillämpas första gången vid beskattningen för år 1997.

Helsingfors den 29 november 1996

Republikens President

MARTTI AHTISAARI

Minister Arja Aho

1. Lag

om ändring av lagen om beskattning av inkomst av näringsverksamhet och temporär ändring av 19 §

I enlighet med riksdagens beslut
ändras temporärt 19 § 3 mom. lagen den 24 juni 1968 om beskattning av inkomst av näringsverksamhet (360/1968), sådant det lyder i lag av den 11 december 1981 (859/1981), samt

fogas till lagen nya 19 a och 27 c §§ som följer:

Gällande lydelse

Föreslagen lydelse

1 kap.

Allmänna periodiseringsstadganden

19 §

Med avvikelse från 1 mom. räknas inte som skattepliktig inkomst vid beskattningen för skatteåren 1992—1995 sådana obetalda räntor på fordringar som enligt de stadganden som gäller depositionsbankers och kreditinstituts bokföring och de föreskrifter som meddelats med stöd av dem inte har upptagits som inkomst, om det kapital som fordringarna grundar sig på har upptagits som oreglerat vid tidpunkten för bokslutet.

Utan hinder av 1 mom. räknas inte som skattepliktig inkomst för ett i kreditinstitutslagen (1607/1993) avsett kreditinstitut vid beskattningen för skatteåren 1992—1999 obetalda räntor på fordringar, vars kapital skall upptas som oreglerat enligt en av finansinspektionen meddelad föreskrift, och vilka räntor kreditinstitutet inte enligt finansinspektionens föreskrift får uppta som intäkt i bokslutet.

19 a §

En ersättning som staten betalar för en helhetstjänst som gäller allmän väg eller järnväg är intäkt för det skatteår under vilket helhetstjänsten överlåtits. Med helhetstjänst avses en planerings-, bygg-, finansierings-, och underhållstjänst som gäller väg eller järnväg, vilken grundar sig på ett avtal som ingåtts för minst 10 år och för vilken vederlaget bestäms enligt trafikmängd eller annan motsvarande prestationsmängd som beskriver användningen av vägen eller järnvägen (trafikprestation). Av helhetstjänsten anses varje skatteår en sådan mängd ha överlåtits, som motsvarar den mängd trafikprestationer som ägt rum under skatteåret.

27 c §

De utgifter som föranleds av produktionen av en i 19 a § avsedd helhetstjänst och de räntor under byggnadstiden som hänför sig till finansieringen av väg- eller järnvägsbygandet avdras genom lika stora årliga avskrivningar under den resterande avtalsperioden från och med det skatteår under vilket

*Gällande lydelse**Föreslagen lydelse*

vägen eller järnvägen har tagits i bruk.

Vad som stadgas i 1 mom. tillämpas på kostnader för underhåll av vägen eller järnvägen endast till den del kostnadens sannolika verkningstid är minst tre år.

Denna lag träder i kraft den 199 . Den tillämpas första gången vid beskattningen för år 1997. Lagens 19 § 3 mom. gäller dock till utgången av 1999 och det tillämpas redan vid beskattningen för 1996.

På den skattskyldiges yrkande tillämpas 27 c § också på sådana utgifter föranledda av produktionen av en helhetstjänst som uppstått före lagens ikraftträdande.

2.**Lag****om ändring av 15 och 29 §§ mervärdesskattelagen**

I enlighet med riksdagens beslut

ändras i mervärdesskattelagen av den 30 december 1993 (1501/1993) 29 § 8 punkten samt fogas till 15 § ett nytt 2 mom. och till 29 § en ny 9 punkt och ett nytt 2 mom. som följer:

*Gällande lydelse**Föreslagen lydelse*

15 §

En i 29 § 1 mom. 9 punkten avsedd helhetstjänst som gäller allmän väg eller järnväg anses vara utförd enligt 1 mom. 1 punkten vid utgången av beräkningsperioden för trafikprestationen.

29 §

Utän hinder av 27 § skall skatt betalas

8) på upplåtelse av annons- eller reklamplatser på fastigheter och platser för förströelse- eller läskedrycksautomater eller andra liknande anordningar eller spel.

8) på upplåtelse av annons- eller reklamplatser på fastigheter och platser för förströelse- eller läskedrycksautomater eller andra liknande anordningar eller spel,

9) på överlåtelse av helhetstjänster som gäller allmän väg eller järnväg till staten.

Med helhetstjänst i 1 mom. 9 punkten avses en bygg- och underhållstjänst som gäller

*Gällande lydelse**Föreslagen lydelse*

allmän väg eller järnväg, för vilken vederlaget bestäms enligt trafikmängd eller annan motsvarande prestationsmängd som beskriver användningen av vägen eller järnvägen (trafikprestation).

Denna lag träder i kraft den 199 .

3.**Lag****om ändring av 6 och 14 §§ lagen om skattelättnader för sjöfarten**

I enlighet med riksdagens beslut ändras 6 § 1 mom. och 14 § 1 mom. lagen den 18 juni 1981 om skattelättnader för sjöfarten (433/1981), sådana de lyder i lag av den 17 december 1993 (1265/1993), som följer:

*Gällande lydelse**Föreslagen lydelse***6 §**

En skattskyldig som under 1981—1993 beställer ett fartyg med en nettodräktighet av minst 19 registerton för att byggas i Finland i finsk isavgiftsklass I A eller högre har rätt att vid beskattningen för det skatteår under vilket fartyget har tagits i bruk och för de tre följande skatteåren från inkomsten av rederirörelsen utom övriga tillåtna avdrag varje år dra av ett belopp som utgör 3 procent av anskaffningsutgiften för fartyget (*avdrag för isavgiftsklass*). En skattskyldig som under 1994—1996 beställer ett fartyg som avses ovan för att byggas i Finland eller i utlandet, har rätt att vid beskattningen för det skatteår under vilket fartyget har tagits i bruk och för det följande skatteåret från inkomsten av rederirörelsen vardera året dra av ett belopp som utgör 3 procent av anskaffningsutgiften för fartyget.

6 §

En skattskyldig som under 1981—1993 beställer ett fartyg med en nettodräktighet av minst 19 registerton för att byggas i Finland i isavgiftsklass I A eller högre har rätt att vid beskattningen för det skatteår under vilket fartyget har tagits i bruk och för de tre *därpå* följande skatteåren från inkomsten av rederirörelsen utom övriga tillåtna avdrag varje år dra av ett belopp som utgör 3 procent av anskaffningsutgiften för fartyget (*avdrag för isavgiftsklass*). En skattskyldig som under 1994—1998 beställer ett fartyg som avses ovan för att byggas i Finland eller i utlandet, har rätt att vid beskattningen för det skatteår under vilket fartyget har tagits i bruk och för det *därpå* följande skatteåret från inkomsten av rederirörelsen vardera året dra av ett belopp som utgör 3 procent av anskaffningsutgiften för fartyget.

14 §

Denna lag träder i kraft den 1 juli 1981. Den tillämpas vid beskattningen för 1981—1995. Lagens 6 § tillämpas likväl även vid beskattningen för 1996—1999 och stadgandena i 7—11 §§ om fartygsanskaffningsreservering även vid beskattningen för 1996—1998.

14 §

Denna lag träder i kraft den 1 juli 1981. Den tillämpas vid beskattningen för 1981—1995. Lagens 6 § tillämpas likväl även vid beskattningen för 1996—2002 och stadgandena i 7—11 §§ om fartygsanskaffningsreservering även vid beskattningen för 1996—1998.

Gällande lydelse

Föreslagen lydelse

*Denna lag träder i kraft den 1997 . Den
tillämpas första gången vid beskattningen för
år 1997.*
