

FINANSUTSKOTTETS BETÄNKANDE 26/2008 rd

Regeringens proposition med förslag till lagar om ändring av bilskattelagen, mervärdesskatte- lagen och 60 § i fordonslagen

INLEDNING

Remiss

Riksdagen remitterade den 11 november 2008 en proposition med förslag till lagar om ändring av bilskattelagen, mervärdesskatte-
lagen och 60 § i fordonslagen (RP 192/2008 rd) till finansutskottet för beredning.

Beredning i delegation

Ärendet har beretts i finansutskottets skattedelegation.

Sakkunniga

Skattedelegationen har hört

- överdirektör Lasse Arvela, lagstiftningsråd Merja Sandell och lagstiftningsråd Suvi Anttila, finansministeriet
- tullskattechef Marko Koski, Tullstyrelsen
- ledande expert Markku Kärkkäinen, Fordonsförvaltningscentralen AKE
- verkställande direktör Pentti Rantala, Autoalan Keskusliitto ry
- verkställande direktör Pekka Puputti, Bilimportörerna r.f.

- verkställande direktör Tero Vauraste, First Rent A Car Finland Oy/Hertz Franchisee även som representant för Finlands Biluthyrningsförbund rf, Suomen Taksiliitto ry, Finlands Bilskoleförbund rf och leasingbolaget LeasePlan Finland Oy samt arbetsgruppen ALD Automotive
- ledande expert Reima Letto, Finansbranschens Centralförbund
- professor Esko Linnakangas, Helsingfors universitet
- verkställande direktör Lauri Säynäjoki, Suomen Taksiliitto ry
- transportexpert Petri Murto, Finlands Transport och Logistik SKAL rf
- direktör Heikki Ojanperä, Tekniska handelsförbundet rf.

Skriftligt utlåtande har lämnats av

- Automobilförbundet rf
- Företagarna i Finland
- MP-Kauppiat

Miljöministeriet och Finlands miljöcentral har meddelat att de inte har några kommentarer i saken.

PROPOSITIONEN

I propositionen föreslås ändringar i bilskattelagen och mervärdesskatte-
lagen. Dessutom ska en

mindre ändring göras i fordonslagen i sammanhanget.

I bilskattelagen föreslås en sådan ändring att bilskatten på paketbilar ska baseras på det allmänna konsumentpriset, precis som bilskatten på personbilar och motorcyklar. Samtidigt ska skatten på paketbilar graderas enligt de specifika koldioxidutsläppen på samma sätt som för personbilar. Med tanke på bilskatten ska det i princip inte spela någon roll om fordonet klassificeras som personbil eller paketbil. Minimikraven på lastutrymmets storlek som grund för nedsett skatt för paketbilar ska slopas. Men för större paketbilar avsedda för godstransport ska transportkapaciteten vägas in som en faktor som minskar skatten enligt koldioxidutsläpp. För paketbilar som det inte finns utsläppsuppgifter om ska skatten tas ut enligt kalkylerade utsläppsuppgifter som beräknas och fastställs utifrån bilens totalmassa och drivkraft. De föreslagna ändringarna ska gälla både nya paketbilar och begagnade paketbilar när de beskattas första gången. Specialbestämmelserna om beskattning av paketbilar som ska beskattas som begagnade kommer att slopas.

Beskattningen av motorcyklar föreslås bli ändrad så att modellspecifika skattesatser för motorcyklar tillverkade före 2003 som beskattas som begagnade första gången ska slopas. Alla begagnade motorcyklar kommer därför att beskattas utifrån motorns slagvolym enligt samma skattesatser som för nya motorcyklar.

Bilskattelagen föreslås bli kompletterad med en bestämmelse om s.k. exportrestitution, som

under vissa förutsättningar möjliggör återbäring av den återstående bilskatten i fordonets värde, när ett begagnat fordon förs ut ur landet för permanent bruk i ett annat land.

Vidare föreslås det en sådan ändring i bilskattelagen att en skatt av samma storlek som mervärdesskatten inte längre ska tas ut på bilskatten. Analogt ska bestämmelserna om rätt att dra av denna skatt upphävas i mervärdesskattelagen. Bestämmelserna om beskattningsgrundande händelse och skattskyldighet i bilskattelagen ska ändras så att bilskatten i princip inte längre behöver räknas in i beskattningsunderlaget för den mervärdesskatt som ska tas ut på avyttring av fordon. Ändringarna betyder emellertid inte att fordonsbeskattningen lindras, eftersom bilskatten höjs med ett belopp motsvarande den mervärdesskatt som hittills betalats på bilskatten. Ändringen berör alla fordon som är föremål för bilbeskattning.

I propositionen föreslås dessutom en del 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. Förslaget om exportrestitution i bilskattelagen ska dock inte träda i kraft förrän vid ingången av 2010. Restitutionen ska bara gälla de fordon som beskattas första gången enligt de skattegrunder som föreslås i propositionen.

UTSKOTTETS ÖVERVÄGANDEN

Allmän motivering

Utskottet tillstyrker propositionen med vissa mindre preciseringar.

Propositionen omfattar ett stort system där tre separata och betydelsefulla teman kan särskiljas:

- *skattegrunderna för paketbilar omstruktureras*, vilket innebär att beskattningen utgår från fordonets allmänna värde i detaljhandeln i stället för anskaffningsvärdet för importören som nu. Dessutom ska skattesatsen för paketbilar bestämmas utifrån

koldioxidutsläppen, precis som för personbilar. Men transportkapaciteten ska bli en skattemodererande faktor för paketbilar avsedda för varutransport.

- *bilskatten klarläggs i relation till mervärdesskatten*, vilket innebär att bilskatten förvandlas till en momsfri genomgångspost i bilhandeln och att den skatt motsvarande mervärdesskatten som ska tas ut på bilskatten, dvs. den så kallade icke-momsen, slopas. Samtidigt ska den nuvarande bilskatte-

satsen höjas med motsvarande belopp, eller talet 1,22, vilket betyder att skattebördan och skatteinkomsterna som helhet betraktade är i stort sett oförändrade, och

- *exportrestitution av bils katt införs*, vilket innebär att den bils katt som återstår i värdet på fordon som beskattas efter det att ändringarna har trätt i kraft på vissa villkor kan återbäras, om fordonet förs ut ur landet för att användas permanent i utlandet.

Det handlar alltså om viktiga principer som kommer att kräva omfattande justeringar i bils kattelagen. Men slutresultatet blir en enklare, genomskinligare och bättre överblickbar samling bestämmelser. Med de egenskaperna tillgodoser den bättre än de nuvarande bestämmelserna såväl de skattskyldigas som myndigheternas behov. Dessutom uppfyller den gemenskapsrättsliga krav.

Ändringarna kommer att kräva datatekniska och andra ändringar i bilbranschen och tullen. Det ska beaktas när tidpunkten för lagens ikraftträdande fastställs. Meningen är att ändringarna, med undantag av exportrestitutionen, ska träda i kraft så snart som möjligt i vår, men tidigast i början av mars. Exportrestitutionen ska träda i kraft vid ingången av 2010.

De nya bestämmelserna ska tillämpas på fordon som beskattas första gången efter det att lagen har trätt i kraft. Däremot ska de nu gällande bestämmelserna tillämpas på fordon som beskattats före det under hela deras livslängd. Exportrestitutionen ska i sin tur omfatta fordon som beskattas första gången efter det att ändringen 2009 har trätt i kraft, eftersom skattegrunderna först från och med då är samordnade för hela bilbeståndet. Skatten på fordon som beskattats för det är individuell och besvärlig att utreda. Men man bör ha reda på den eftersom restitutionen vid exporten inte får vara större än den återstående skatten. Annars betraktas den som förbjudet exportstöd.

Ett av de viktigaste syftena med propositionen är att samordna skattegrunderna för person- och paketbilar och slopa de fiskala måttkraven på paketbilars lastutrymme, som har visat sig olämpliga under nuvarande förhållanden. Dess-

utom vill man vidareutveckla beskattningen i linje med regeringsprogrammet så att den stöder utsläppsminskningarna, energisparande och energieffektivitet. Därför försöker man styra in paketbilsköpen på modeller som är lämpligast för transportbehovet och som förbrukar så lite drivmedel som möjligt.

De viktigaste övriga ändringarna beror på gemenskapsrättsliga mål och krav. De tjänar samtidigt till att minska osäkerheten kring pågående överträdelseförfaranden. Ändringarna i relationen mellan bils katten och mervärdesskatten ska gälla alla bils kattepliktiga fordon. Exportrestitutionen ska också den med vissa begränsningar i räckvidden gälla alla fordon som flyttas permanent från en stat till en annan.

Utskottets allmänna bedömning

Utskottet ser propositionen som en nödvändig och konsekvent fortsättning på den skatteomstrukturering som inleddes för ett år sedan i miljöstyrande syfte. Alla fordonsskattepliktiga fordon ska herefter omfattas av CO₂-baserad miljöstyrning, med undantag för motorcyklar och lättta bussar.

Grundidén med skatten ska fortsatt vara enkel och begriplig: Varje gram utsläpp inverkar på skattesatsen — ju mindre utsläpp, desto lägre skatt och tvärtom. Likaså ska skattesatsen fortsatt vara lätt utläsbar direkt ur skattetabellen. Detta ska i samma mån gälla den lagfästa lättningen för paketbilar avsedda för varutransport.

Propositionen har generellt sett fått ett positivt mottagande också bland de sakkunniga som utskottet hört. Men man har också sett vissa problem punkter i den, mestadels på grund av ändringen i relationen mellan bils katten och mervärdesskatten. Trots att bils katten blir en momsfri genomgångspost i bilhandeln, flyter det in mervärdesskatt på den bils katt som betalats på fordon som företagen skaffat för sin egen rörelse — och som nu stiger lika mycket som icke-momsen — när fordonet säljs. Analogt ingår bils katten i det mervärdesskattepliktiga priset på uthyrning och annan liknande användning av bilen.

En del sakkunniga anser att propositionen inte är neutral på den här punkten. Den betyder dess-

utom merkostnader inte minst i de branscher som använder bilar i sådan produktiv verksamhet. Hit hör bl.a. leasing, bilskolor och uthyrning och persontransport till den del den nuvarande taxirabatten inte täcker in den höjda skattesatsen. Sakkunniga anser att ändringen leder till icke-neutral beskattning av leasing i relation till finansieringen av annan anskaffning av fordon. Dessutom höjer den konsumentpriserna och fördröjer nyinvesteringar i fordon.

Propositionen kommer med en fullt tillfredsställande lösning på en del av problemen med skatteomstruktureringen. Det gäller större paketbilar för varutransport och bilfirmors demobilar.

Skatten på paketbilar föreslås bli sänkt i motsvarighet till ett avdrag som görs utifrån bilens totalmassa i skattetabellen. Den sänkta bilskatten ska omfatta merparten av alla paketbilar. Sättet att beräkna avdraget och avdragets storlek har bestämts så att den totala skattenivån inte ska stiga i nämnvärd grad, även om förändringarna i skattenivån kan vara stora för enskilda märken och modeller. Skattemodellen gynnar i vilket fall bränslesnåla paketbilar i alla storleksklasser. För bilfirmors demobilar föreslås i sin tur temporär skattefri användning under sex månaders tid.

De övriga kommentarerna från de sakkunniga gäller bl.a. exportrestitutionens räckvidd, skatteklasserna och skattesatserna för motorcyklar och vissa frågor kring de skattskyldigas rättsliga ställning.

Utskottet behandlar vissa av de sakkunnigas synpunkter nedan. Propositionen föranleder inte i övrigt någon närmare bedömning.

Skattskyldighet och rättsskydd

Propositionen innebär avsevärda förändringar i bestämmelserna om beskattningsgrundande händelse och skattskyldighet i bilskattelagen. Den beskattningsgrundande händelsen ska kopplas till fordonets registrering och den vars namn fordonet registreras i är den som är skyldig att betala

bilskatt. Med detta avses den som antecknas som ägare till fordonet i registret.¹

Om importören av ett fordon är ett ombud registrerat hos tullen, ska denne direkt med stöd av lagen sköta bilbeskattningen i stället för ägaren och ansvara för att bilskatten betalas. På ombudet tillämpas då också bestämmelserna om skatterättelse, efterbeskattning och liknande procedurbestämmelser, precis som bestämmelserna om det rättsskydd som lagen garanterar de skattskyldiga.

Vid utfrågningen av sakkunniga har det påpekats att ändringarna betyder problem för den kommersiella importen av begagnade fordon, eftersom bilhandlaren inte före beskattningen kan uppge vare sig beskattningsvärdet av en begagnad bil eller bilskattens storlek. Därför bör den verkliga köpesumman för bilen tas till beskattningsvärde. Det har också setts som en brist att en skattskyldig konsument inte kan veta vem som är registrerat ombud, trots att det kan få betydande konsekvenser för hans eller hennes ställning. Vid utfrågningen har det dessutom framhållits att inskränkningarna i de tillgängliga rättsmedlen för en köpare som antecknas som ägare till fordonet står i strid med grundlagen.

Utskottet noterar för det första att det utvidgade skatteansvaret och anknytande rättsmedel inte inskränker de skattskyldigas rättigheter. I de fall, t.ex. vid privat import, där ägaren svarar för att skatten blir betald har ägaren tillgång till en skattskyldigs rättsmedel. Om ett registrerat ombud ansvarar för skatten, har ägaren inget ansvar för att skatten blir betald. Då skulle också den säkerhet som det registrerade ombudet ställt för tullen kunna användas för indrivning av skattefordran.

Den som registrerats som ägare blir skattskyldig bara i sådana sällsynta fall att skatten inte kan tas ut hos det registrerade ombudet. Också då befrias ägaren från skattskyldighet, om han

¹ Med hänvisning till detaljmotiven föreslås innehavaren vara den skattskyldige vid köp på avbetalning.

kan visa att han betalt ett belopp motsvarande bilskatten till ombudet eller till den bilaffär som representerar denne.

Men om fordonets ägare trots allt blir skattskyldig, skickas skattebeslutet till honom eller henne och då har ägaren också besvärsmätt.

Syftet i propositionen har varit att den skattskyldige ska ha besvärsmätt bara i denna situation och därför föreslår utskottet en precisering i 74 a §. Ändringsförslaget motiveras närmare i detaljmotiveringen.

Utskottet anser dessutom att de övriga anmärkningarna inte ger anledning till några ändringar.

Begagnade importerade fordons beskattningsvärde bestäms utifrån fordonens allmänna värde i detaljhandeln på samma sätt som för nya fordon. Ett samordnat förfarande är motiverat på grund av det gemenskapsrättsliga kravet på icke-diskriminering. Beskattningsvärdet kan fastställas med säkerhet först vid beskattningstidpunkten. Det har ändå inte ansetts försvåra handeln med begagnade fordon. I bästa fall kan tullen fastställa beskattningsvärdet och skatten genast när fordonet anmäls för beskattning. Beskattningen av ovanligare modeller kan kräva något längre tid.

Den köpare som antecknas som fordonets ägare informeras om det registrerade ombudet. Denna uppgift läggs till köpeavtalet. Uppgiften kan också fås från tullen.

Bilskatten och mervärdesskatten på den

De sakkunniga som utskottet hört föreslår en ändring i mervärdesskattelagen som lösning på det ovan beskrivna neutralitetsproblemet. Den bilskatt som återstår i värdet av ett fordon som ingår i ett mervärdesskatteskyldigt företags anläggningstillgångar ska inte ingå i grunden för mervärdesskatten på vidareförsäljning av fordonet.

Utskottet tillstyrker lösningen i propositionen. Bilskatten förvandlas till en registrerings-skatt som betalas en gång och som inte är bunden vid den tid fordonet används. Den är alltså inte någon skatt på fordonets tillgänglighet eller användning. Det handlar inte om ersättning för

kostnader som influerar i köparens namn och för köparens räkning och den kan inte uteslutas ur grunden för mervärdesskatten.

Det är en annan sak att den återstående bilskatten i försäljningspriset på ett fordon som hör till anläggningstillgångarna — och därmed också den mervärdesskatt som ska betalas på den — sjunker i den takt fordonets värde sjunker.

I mervärdesskattedirektivet föreskrivs på vilket värde mervärdesskatt ska betalas. Enligt direktivet och mervärdesskattelagen är grunden för mervärdesskatten den ersättning som tas ut hos köparen för en tjänst eller en vara. Skatten på fordon som skaffas som anläggningstillgångar är en mervärdesskatteskyldig aktörs egen kostnad och ingår i de ersättningar som aktören tar ut hos kunderna. Därmed ska den innefattas också i grunden för mervärdesskatten.

Ett av syftena med propositionen är att omstrukturera skattesystemet så att det med säkerhet motsvarar gemenskapsrättens och kommissionens krav och därför anser utskottet att en sådan bestämmelse inte bör tas in i lagen.

Den föreslagna lösningen är dessutom inte neutral i förhållande till beskattningen av fordon som används i andra typer av affärsverksamhet. — Det är en fråga för sig i vilken mån det är motiverat att jämställa som distributionskanal försäljningen av ett fordon som hör till ett mervärdesskatteskyldigt företags anläggningstillgångar med sedvanlig försäljning av fordon till konsumenterna i en bilaffär. Det är inte nödvändigtvis fråga om en neutral distributionskanal. Neutraliteten kan ändå inte användas för att försvara avdrag för bilskatten i mervärdesbeskattningen av leasing, uthyrning och liknande stick i stäv med mervärdesskattedirektivet.

Utskottet anser inte heller att miljösynpunkterna är något hinder för propositionen. Enligt en utredning som Finlands miljöcentral har låtit utföra är en förnyelse av bilbeståndet en positiv sak för miljön, om det handlar om att byta ut gamla fordon mot nya. Om däremot ganska nya fordon titt och tätt byts ut, uppnår man inga motsvarande miljöfördelar. För miljön är det bättre att sådana fordon används så länge som möjligt.

Tillfällig skattefrihet för demofordon

Beskattningen av bilfirmors demofordon ska skjutas fram till den tidpunkt då fordonen säljs och registreras i kundernas namn. Därför finns det en ny bestämmelse i propositionen om att ett fordon avsett för försäljning tillfälligt kan användas skattefritt under vissa förhållanden. Nya demobilar beskattas i sinom tid som nya fordon oberoende av den tillfälliga användningen.

Den tillfälliga skattefria användningen får vara högst sex månader. Bilbranschen föreslår att tiden förlängs till nio månader. Dessutom har det ansetts onödigt med registreringsbesiktning av sådana fordon innan de säljs. Dessutom ses det som ett missförhållande och en kostnadshöjande faktor att en bilfirmas demobilar inte längre kan användas som säljpersonalens tjänstebilar.

Utskottet tillstyrker en förlängning av demofordonens användning. Ändringen motiveras närmare i detaljmotiven. De övriga kommentarerna ger däremot ingen anledning till ändringar.

Registreringsbesiktningen är nödvändig för att uppgiften om när ett fordon verkligen tagits i bruk kan införas i registret före registreringen. Det är bara möjligt vid en registreringsbesiktning. Uppgiften inverkar bl.a. på priserna på trafikförsäkringar och spelar också en viss roll i bilhandeln mellan konsumenter. Förfarandet är numera obligatoriskt för fordon som importeras som begagnade. Förslaget är motiverat eftersom det garanterar likvärdig behandling av konsumenter. De praktiska arrangemangen kan skötas mellan bil- och besiktningbranschen enligt en så lätt administrativ modell som möjligt.

Den tillfälliga skattefria användningen av demofordon bygger på att fordonen inom kort kommer att säljas till konsumenterna. I det avseendet skiljer de sig från tjänstebilar, som ingår i företagets anläggningstillgångar på längre sikt. Det är inte heller motiverat med tanke på andra företag att bilhandelns tjänstebilar jämföras med demobilar, eftersom de då skulle ha en annan ställning i bil- och fordonsbeskattningen och någon årlig fordonskatt inte heller skulle tas ut under den tiden de används skattefritt.

En del sakkunniga föreslår att det ska övervägas om en sanktionsbestämmelse om export av demofordon lik den som finns i 35 a § i bilskattelagen eventuellt ska tas in i lagen. Demobilar ska alltså inte kunna återsändas till utlandet utan påföljder.

Utskottet anser att ändringen inte är nödvändig på detta stadium. Till skillnad från 35 a § i bilskattelagen är det fråga om demofordon som används i kommersiell verksamhet. Om det inte går att sälja något demofordon i Finland, är det lämpligt att tillåta att det förs ut utan påföljder. Att beskatta fordonet och återbetala skatt som exportrestitution för att nå samma slutresultat är inte administrativt motiverat. Användningen av demofordon följs upp och lagen ändras vid behov längre fram.

Återbäring av bilskatten för taxibilar

Vissa experter har föreslagit att återbäringen av bilskatten för taxibilar ska höjas från nuvarande 9 600 till 13 000 euro. Förslaget motiveras med att flera taxiföretagare efter ändringen skulle bli tvungna att betala bilskatt höjd med ett belopp motsvarande icke-momsen. Det skulle höja taxiföretagarnas kapitalkostnader med mer än nio procent t.ex. i den högsta taxibilskategorin.

Dessutom har det föreslagits att en tillgänglig taxi ska vara helt skattefri precis som en invalidtaxi och att nullifieringstiden på återbäringen för bilskatten för taxibilar ska förkortas från nuvarande fyra (skattefri invalidtaxi) eller tre år (övriga taxibilar) till två eller 2,5 år.

Utskottet anser inte att en höjning av det högsta beloppet av återbäringen är motiverad, åtminstone inte allmänt för alla taxibilar. Anskaffningskostnaderna för bilen utgör en mycket liten del av taxiföretagarens kostnadsfaktorer, och den nuvarande återbäringen räcker vanligen till för att täcka bilskatten på en taxibil. Dessutom ökade den proportionella nyttan av förmånen för andra än fordon med höga utsläppsvärden vid årsskiftet i och med att återbäringen av bilskatten för taxibilar inte minskades trots att skattenivån sjönk.

Taxiföretagarna kan påverka skattebeloppet genom sitt val av bil. Det finns lågutsläppsmo-

deller också bland rymliga bilar och därmed behöver man inte nödvändigtvis pruta på bilens transportkapacitet eller andra egenskaper av hänsyn till beskattningen. En sådan lösning stöder den miljöbaserade bilskattens styrande effekt på taxibilar.

Utskottet anser att det i alla fall finns anledning att klarlägga hur det högsta beloppet av återbäringen för taxibilar är graderat t.ex. utifrån persontransportkapaciteten, alltså antalet sitsar. Ändringen kan vara befogad bl.a. för maxibilar. Då kan man ta hänsyn till de speciella krav som elevtransporter, åldringstransporter och andra specialtransporter och trafiksäkerheten i glesbygderna ställer. Det är bra om en proposition om saken så fort som möjligt lämnas till riksdagen i samband med nästa ändring av bilbeskattningen.

De övriga förslagen ger däremot inte anledning till fler åtgärder.

Skattefriheten för vissa paketbilar

Under behandlingen av ärendet har det också föreslagits att bilskatten ska betalas tillbaka till transportföretag som bedriver koncessionsbelagd varutransport.

Utskottet ser förslaget som problematiskt med tanke på likabehandlingen av paketbilar och de företag som använder dem. De paketbilar som en transportföretagare med varutransportkoncession använder skulle behandlas annorlunda i beskattningen än andra paketbilar som används för transport. Ändå används bara en del av de paketbilar som utnyttjas inom företagsverksamhet i koncessionsbelagd varutransport. Förslaget är alltså ett problem inte bara med tanke på konkurrensneutraliteten utan också med tanke på gemenskapens bestämmelser om statligt stöd.

En jämförelse med taxiföretagare är inte motiverad för att taxikoncessioner — i motsats till varutransportkoncessioner — beviljas i begränsad omfattning efter behovsprövning. Den kontroll som skatteförmånen förutsätter skulle åtminstone inte kunna baseras på transportkoncessioner. Det finns inte heller någon annan lätt metod.

Sänkt skatt för motorcyklar

Motorcyklar omfattas ännu inte av CO₂-baserad miljöstyrning, eftersom det fortfarande saknas en kommensurabel mätmetod för utsläpp från motorcyklar. Av denna orsak är en mängd gamla motorcyklar med dåliga utsläppsvärden fortfarande i användning. För att efterfrågan i högre grad ska rikta sig mot nya och betydligt mer avancerade motorcyklar föreslår en del sakkunniga att skattenivån ska sänkas med en sjättedel, precis som för personbilar i början av 2008.

Utskottet menar ändå att efterfrågan på nya motorcyklar inte kan höjas bara genom en skattesänkning. Skatten borde då sänkas också för begagnade motorcyklar och därmed skulle den relativa prisskillnaden inte minska. Systemet med åldersgottgörelse som gynnade begagnade motorcyklar avskaffades dessutom genom bilskatteformen 2003, då man började beskatta nya och begagnade motorcyklar på i stort sett lika grunder. Skattenivån sänktes i det sammanhanget.

En jämförelse med personbilar är inte heller den ett tillräckligt argument, eftersom skattesänkningen vid årsskiftet uttryckligen hade att göra med att en miljöbaserad skattemodell infördes. Skatten på motorcyklar är inte heller annars kopplad till skatten på personbilar, trots att fordonets allmänna värde i detaljhandeln används som beskattningsvärde för båda fordonsgrupperna. Av dessa orsaker tillstyrker utskottet inte en sänkning av skatten på motorcyklar.

Däremot ser utskottet anledning att justera motorcyklarnas storlekskategorier enligt slagvolym. Det kan göras i en proposition som lämnas 2009 och som gäller vissa fordons tekniska specifikationer i skattelagstiftningen. Ändringen kommer inte att inverka på skatteintaget.

Besvär över beslut om skattelättnad

Vid utfrågningen av sakkunniga har det föreslagits att besvärsförbudet i fråga om beslut om skattelättnad för bilar ska strykas i 50 § i bilskattelagen.

Utskottet anser inte att paragrafen bör ändras i detta sammanhang. Det är befogat att utreda frågan om besvärsförbudet särskilt i samma sam-

manhang som man utreder motsvarande bestämmelser om beslut om skattelättnad i andra skattelagar.

Detaljmotivering

Lag 1

4 § 1 och 4 mom. Enligt propositionen är den skyldig att betala bils katt som antecknats i registret som ägare till ett fordon. Bestämmelsen behöver preciseras så till vida att den också beaktar köp på avbetalning.

Vid köp på avbetalning behåller den som säljer eller finansierar ett fordon äganderätten till fordonet som säkerhet tills köparen har betalat hela köpesumman. När köpesumman har blivit betald övergår äganderätten till fordonet på köparen. För att köparen i enlighet med propositionens syfte ska bli skyldig att betala bils katt bör 4 § 1 mom. kompletteras med en precisering om att den som antecknats som fordonets innehavare i registret är den skattskyldige vid köp på avbetalning. Vid köp på avbetalning avses med detta den köpare som antecknas i registret som fordonets första innehavare.

Preciseringen behövs, eftersom säljaren vid köp på avbetalning antecknas som fordonets ägare och därmed skulle säljaren också bli skyldig att betala bils katt.

I paragrafens 4 mom. föreskrivs om sekundärt skatteansvar. Bestämmelsen bör preciseras på motsvarande sätt till denna del. Om skatten alltså inte kan tas ut hos det registrerade ombudet, är ägaren eller innehavare enligt 1 mom. den skattskyldige, med de undantag som nämns närmare i bestämmelsen.

35 b § 1 mom. Paragrafen gäller beskattningen av demobilar som är avsedda för försäljning. På vissa villkor ska ett sådant fordon tillfälligt kunna användas skattefritt för provkörning eller för visning av fordonet i försäljningssyfte under en tid av sex månader. Tiden har ansetts alltför kort, åtminstone i handeln med dyra bilar. Därför föreslår utskottet att tiden för tillfällig skattefri användning ska förlängas till nio månader.

74 a § 1 mom. Bestämmelsen gäller dens rättsliga ställning som ansvarar för skatten.

På den som ansvarar för skatten tillämpas bl.a. de rättsmedel som gäller den skattskyldige. Det är motiverat eftersom det registrerade ombudet har ett primärt och direkt på lag grundat ansvar för att skatten blir betald. Därför gäller också eventuella åtgärder för skatterättelse och efterbeskattning i första hand det registrerade ombudet. Köparens ansvar realiseras däremot sällan, som det konstateras i den allmänna motiveringen.

Meningen är att den skattskyldig som antecknats som ägare inte ska ha besvärsmätt i det fall att det registrerade ombudet svarar för skatten i stället för ägaren. Det betyder att skatterättelse och efterbeskattning inte heller kan riktas mot ägaren. Utskottet föreslår att bestämmelsen preciseras så att syftet framgår klarare.

Lagarnas ikraftträdande

För att lagarna ska kunna träda i kraft så fort bilbranschens datasystem är tillgängliga behövs det större flexibilitet i ikraftträdandebestämmelserna. Utskottet föreslår därför att lagarna ska träda i kraft vid en tidpunkt som bestäms genom förordning av statsrådet. Men 34 d § om exportretstitution i bils kattelagen kan träda i kraft i början av 2010, så som föreslås i propositionen.

Förslag till beslut

Finansutskottet föreslår

att lagförslag 1 godkänns i enlighet med propositionen utom 4 § 1 och 4 mom., 35 b § 1 mom. och ikraftträdandebestämmelsen med ändringar (Utskottets ändringsförslag),

att lagförslag 2 godkänns i enlighet med propositionen utom ikraftträdandebestämmelsen med ändringar (Utskottets ändringsförslag) och

att lagförslag 3 godkänns i enlighet med propositionen utom ikraftträdandebestämmelsen med ändringar (Utskottets ändringsförslag).

stämmelsen med ändringar (Utskottets ändringsförslag).

Utskottets ändringsförslag

Lagförslag 1

2 kap.

Skattskyldighet och ansvar för skatt

4 §

Skyldig att betala bilskatt är den som antecknats i registret som ägare till ett fordon. *Vid köp på avbetalning är den skattskyldige dock köparen, som antecknas i registret som fordonets innehavare.*

(2 och 3 mom. som i RP)

Om skatten inte kan uppbäras hos det registrerade ombudet, är den *skattskyldige den ägare eller innehavare som avses i 1 mom*, utom när denne påvisar att han har betalt ett belopp som motsvarar bilskatten till det registrerade ombudet eller en representant för ombudet.

(5 mom. som i RP)

35 b §

Ett fordon avsett för försäljning i Finland kan tillfälligt användas skattefritt under högst *nio* 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 fast-

ställd anmälan måste medföras i fordonet när det används, om annat inte bestämts av tullmyndigheten.

(2 och 3 mom. som i RP)

Särskilda bestämmelser

74 a §

Vad som i denna lag föreskrivs om skatterätelse, efterbeskattning och skatteförhöjning, felavgift samt om den skattskyldiges rättsskyddsmedel tillämpas *i stället för på den skattskyldige* 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 §.

(2 mom. som i RP)

Denna lag träder i kraft *vid en tidpunkt som bestäms genom förordning av statsrådet*. Lagens 34 d § träder dock i kraft den 1 januari 2010.

(2—4 mom. som i RP)

Lagförslag 2

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

(2 och 3 mom. som i RP)

Lagförslag 3

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

FiUB 26/2008 rd — RP 192/2008 rd

Helsingfors den 2 december 2008

I den avgörande behandlingen deltog

ordf. Hannes Manninen /cent
vordf. Kari Rajamäki /sd
medl. Christina Gestrin /sv (delvis)
Pertti Hemmilä /saml (delvis)
Bjarne Kallis /kd
Kyösti Karjula /cent
Jari Koskinen /saml (delvis)
Mikko Kuoppa /vänst
Reijo Laitinen /sd
Mika Lintilä /cent
Olli Nepponen /saml
Kirsi Ojansuu /gröna (delvis)

Heikki A. Ollila /saml
Markku Rossi /cent
Minna Sirnö /vänst (delvis)
Pia Viitanen /sd (delvis)
ers. Leena Harkimo /saml
Matti Kauppila /vänst (delvis)
Valto Koski /sd (delvis)
Lauri Kähkönen /sd
Reijo Paajanen /saml (delvis)
Heli Paasio /sd
Kimmo Sasi /saml
Tuula Väättäinen /sd.

Sekreterare i delegationen var

utskottsråd Maarit Pekkanen.

RESERVATION 1**Motivering**

Hittills har en skattskyldig för sin skattepliktiga rörelse fått dra av moms enligt bilskattelagen från bilskatten. Nu när skattesystemet läggs om är det inte längre möjligt. Ändringen höjer kostnaderna för de största maxibilarna. De används framför allt i glesbygden för skoltransporter, servicetransporter för äldre och andra liknande ändamål. Priserna kommer att höjas för kunderna.

Bilskatten för taxibilar kommer utifrån 28 § 1 mom. i gällande lag att sänkas med 9 600 euro. Om skatten sänktes med upp till 11 000 euro, skulle problemet vara löst. Det var precis vad utskottet förhandlade med regeringen om. Regeringen gick inte med på en ytterligare sänkning och då fick utskottet nöja sig med sänkningen som den var. Vi anser att utskottet ännu efter att ha fått del av regeringens syn borde ha gjort den

här korrigeringen i bilskattelagen. Enligt propositionen räknar man med att ändringarna ökar statens skatteinkomster 2009 med knappa 30 miljoner euro totalt sett. De exportrestitutioner som träder i kraft i början av 2010 gör att skatteinkomsterna inte ökar med mer än 20 miljoner euro. Om skattesänkningen för taxibilar höjdes till 11 000 euro, skulle statens skatteinkomster på grund av lagändringen inte minska i nämnvärd grad.

Förslag

Vi föreslår

att lagförslag 2 och 3 godkänns enligt utskottets betänkande och

att lagförslag 1 godkänns enligt utskottets betänkande men 28 § 1 mom. med ändringar:

Reservationens ändringsförslag**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., 28 § 1 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 §, 28 § 1 mom. 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, 4, 5, 6, 7, 8, 10, 11, 11 c, 17 och 21 §
(Som i FiUB)

28 §

För en bil som vid första registreringen i Finland registreras för beställningstrafik enligt 2 § 5 mom. i lagen om tillståndspliktig persontrafik på väg (343/1991) och som fordonets ägare i huvudsak använder i sådan trafik nedsätts bilskatten med högst 11 000 euro. Skattenedsättningen minskas dock med en trettiosjättedel för varje

hel eller påbörjad kalendermånad som fordonet har varit i bruk annorstädes än i Finland innan det registrerades för ovannämnt bruk.

— — — — —
31, 34 d, 35, 35 b, 37, 39, 40, 41, 43, 44, 46, 47,
51 a, 54, 59 a, 61, 63, 74 a och 88 §
(Som i FiUB)

Ikraftträdandebestämmelse
(Som i FiUB)

Helsingfors den 2 december 2008

Mikko Kuoppa /vänst
Minna Sirnö /vänst
Matti Kauppila /vänst
Heli Paasio /sd

Kari Rajamäki /sd
Reijo Laitinen /sd
Pia Viitanen /sd
Lauri Kähkönen /sd

RESERVATION 2

Motivering

Regeringen föreslår följande ändringar i sin proposition (RP 192/2008 rd):

1. Icke-moms/moms lyfts av bilskatten, men den integreras i bilskatten, som höjs med 22 procent.

2. Paketbilars cif-beskattningsvärde byts ut mot det allmänna värdet i detaljhandeln och skattesatsen blir CO₂-baserad.

3. Exportrestitution på bilskatten införs 2010.

Ändringarna ökar statens skatteinkomster med omkring 30 miljoner euro. Exportrestitutionen på bilskatten kommer att minska denna summa med omkring 10 miljoner euro. De ökade skatteinkomsterna betyder ökad skattebörda för vissa grupper. En av dem är taxiföretagarna.

Årligen registreras det omkring 3 000 taxibilar, och enligt bilskattelagen får man högst 9 600 euro i skatteåterbäring på bilskatten.

Omkring 60 % av bilarna är sådana att skatten är större än denna summa, och när icke-moms/moms byggs in i bilskatten, betyder det

att de här företagarnas skattebörda ökar med knappa 3 000 euro.

Den ökande skattebördan skulle delvis kunna kompenseras med att skatteåterbäringen för taxibilar höjs till max 11 000 euro. Skatteinkomsterna skulle naturligtvis minska från beräknade 30 till 27,5 miljoner euro.

Ett av syftena med den nya bilskatten är att få bilister att gå över till bilar med mindre CO-utsläpp. Om skatteåterbäringen höjdes med 1 600 euro till max 11 000 euro, skulle taxiföretagarnas växande skattebörda lindras. Samtidigt skulle skattens styrande effekt mot mindre bilar vara stark fortfarande. Effekten på skatteinkomsterna är som sagt omkring 2 500 000 euro.

Förslag

Jag föreslår

att lagförslag 2 och 3 godkänns enligt utskottets betänkande och

lagförslag 1 godkänns enligt utskottets betänkande men 28 § 1 mom med ändringar:

Reservationens ändringsförslag**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., 28 § 1 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 §, 28 § 1 mom. 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, 4, 5, 6, 7, 8, 10, 11, 11 c, 17 och 21 §
(Som i FiUB)

28 §

För en bil som vid första registreringen i Finland registreras för beställningstrafik enligt 2 § 5 mom. i lagen om tillståndspliktig persontrafik på väg (343/1991) och som fordonets ägare i huvudsak använder i sådan trafik nedsätts bilskatten med högst 11 000 euro. Skattenedsättningen minskas dock med en trettiosjättedel för varje

hel eller påbörjad kalendermånad som fordonet har varit i bruk annorstädes än i Finland innan det registrerades för ovannämnt bruk.

— — — — —
31, 34 d, 35, 35 b, 37, 39, 40, 41, 43, 44, 46, 47,
51 a, 54, 59 a, 61, 63, 74 a och 88 §
(Som i FiUB)

Ikraftträdande- och tillämpningsbestämmelsen
(Som i FiUB)

Helsingfors den 2 december 2008

Bjarne Kallis /kd