

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

**PROPOSITIONENS HUVUDSAKLIGA INNEHÅLL**

I denna proposition föreslås en ändring av bilskattelagen. Beskattningsbestämmelserna för fordon som importeras begagnade ändras på så sätt att den åldersgottgörelse som i beskattningen beviljas begagnade fordon bättre än för närvarande motsvarar fordonens minskade värde på den finländska marknaden i och med att deras ålder stiger. Definitionen för när ett fordon skall anses begagnat preciseras. De avdrag som beviljas på basis av låga halter av utsläpp föreslås

bli beviljade också för begagnade lågemissionsfordon.

Bestämmelserna för ombyggnad av fordon som importeras när de är över 25 år gamla föreslås bli lindrigare. Bestämmelserna om beskattning av fordon tillverkade av begagnade delar föreslås bli preciserade.

Lagen avses träda i kraft så snart som möjligt efter det att den har antagits och blivit stadfäst.

**ALLMÄN MOTIVERING**

**1. Nuläge och föreslagna ändringar**

**1.1. Beskattningen av fordon som importeras begagnade**

**Bestämmelserna i bilskattelagen**

Bilskatten i Finland baserar sig på fordonets värde. Enligt bilskattelagen (1482/1994) är grunden för fordonets beskattningsvärde dess anskaffningsvärde för den skattskyldige. Enligt lagens 11 § är anskaffningsvärdet för ett fordon som importerats såsom icke-gemenskapsvara det tullvärde som avses i rådets förordning (EEG) nr 2913/92 om inrättandet av en tullkodex för gemenskapen och i kommissionens förordning (EEG) nr 2454/93 om tillämpningsföreskrifter för förordningen om inrättandet av en tullkodex. Anskaffningsvärdet för ett fordon som importerats såsom gemenskapsvara är ett värde som bestäms med iakttagande av tillämpliga delar av de ovan nämnda gemenskapsbestämmelserna. Bilskatten räknas ut genom att beskattningsvärdet minskas med de lagstadgade avdragen.

Enligt 7 § bilskattelagen uppbärs för ett fordon som importerats begagnat skatt såsom för ett motsvarande nytt fordon, dock

så att skatten nedsätts med 0,5 % för varje hel kalendermånad räknat från den tidpunkt då fordonet i sex månader varit registrerat eller i bruk till den tidpunkt då skattedeklarationen avges. Om tidpunkten för fordonets första registrering eller första ibrukttagande inte kan utredas på ett tillförlitligt sätt, räknas användningstiden från utgången av tillverkningsåret. Skatten nedsätts bara för de 150 första månader fordonet använts. Om något motsvarande nytt fordon inte kan påvisas, fastställs skatten utgående från skatten på ett nytt fordon med närmast motsvarande tekniska och övriga egenskaper.

Enligt lagens 10 § anses ett fordon vid import vara begagnat, om mer än 10 000 kilometer har körts med fordonet enligt en tillförlitlig utredning och det har varit registrerat utomlands längre tid än sex månader.

Ett av de avdrag som skall beaktas när bilskatten fastställs är det avdrag som beviljas på basis av låga halter av utsläpp. Enligt 16 § bilskattelagen görs detta avdrag, som uppgår till 4 500 mark, från beskattningsvärdet på en personbil som är försedd med otomotor. Avdraget beviljas dock endast för en bil som inte har tagits i bruk utomlands. Med denna begränsning har man velat försäkra sig om att avdraget kommer de bilar

till godo för vars del man på ett tillförlitligt sätt och utan dyra laboratorietredningar också i praktiken kan vara säker på att utsläppsföreskrifterna iakttas. Enligt lagen anges det genom förordning när ett fordon bör anses ha låga halter av utsläpp. Dessa bestämmelser finns i 27 och 46 § förordningen om fordons konstruktion och utrustning (1256/1992). Bestämmelserna i 46 § om utsläppsgränser har senast ändrats i maj 1996.

#### EU-kommissionens formella underrättelse om beskattningen av begagnade bilar

Europeiska gemenskapernas kommission ansåg i en till utrikesministern i Finland ställd skrivelse, som mottogs den 4 maj 1998, att de ovan nämnda bestämmelserna till vissa delar inte uppfyller gemenskapsrådets krav. Kommissionens åsikt är att den finska lagstiftningen, i vilken föreskrivs en lineär nedsättning av skattebeloppet med 0,5 % per hel månad, är oförenlig med den tidigare nämnda principen, särskilt när:

— finsk lagstiftning fastställer att skatteinräkningen inte i något fall kan överstiga 75 % av skatten för en ny liknande bil, fast bilens reella värdeminskning i vissa fall är större än 75 % av priset på en ny liknande bil,

— någon värdeminskning inte medges under de första förbrukningsmånaderna, trots att fordonets reella ekonomiska värde börjar minska omedelbart från det att fordonet tas i bruk,

— fordon som har körts mindre än 10 000 km i Finland inte anses som begagnade fordon med hänsyn till uppörden av ifrågakärande skatt; här medges således inte någon värdeminskning innan minst 25 år har förflutit från utgången av det år under vilket fordonet tillverkades, trots att fordonets reella värde börjar minska omedelbart från det att fordonet tas i bruk,

— de skatteförmåner som medges i 16 § bilskattelagen för fordon utrustade med miljövänlig teknologi inte medges för fordon som är tagna i bruk samtidigt i andra medlemsstater. Eftersom sistnämnda fordon därigenom får en sämre position jämfört med fordon som är tagna i bruk i Finland, strider förfarandet mot artikel 95 i EG-fördraget.

Finlands regering meddelade i sitt svar av den 29 juni 1998 på den formella underrättelsen att de punkter som kommissionen tog upp har uppmärksamats och att avsikten är

att under hösten 1998 avlåta behövliga propositioner om ändring av de aktuella bestämmelserna i bilskattelagen.

#### Föreslagna ändringar i beskattningen av begagnade fordon

Slutsatserna i kommissionens formella underrättelse skall för det första anses innebära att den gradering av bilskatten enligt fordonets ålder som anges i bilskattelagen bör motsvara fordonens värdeminskning på den finländska marknaden. För att utreda detta har finansministeriet skaffat uppgifter om priset på ungefär trettio bilmodeller vid olika ålder. I materialet har det utretts till vilket pris de olika modellerna vid olika ålder har kunnat köpas på marknaden i huvudstadsregionen under detta år. Prisnivån i huvudstadsregionen är aningen högre än i landet i genomsnitt, men eftersom bilarna eventuellt i någon mån har sålts till ett lägre pris än det pris som ursprungligen har begärts, torde jämförelsen relativt väl motsvara den faktiska prisnivån för begagnade bilar i Finland. I undersökningsmaterialet ingår en relativt stor mängd prisuppgifter, i fråga om vissa modeller över tusen prisuppgifter, så i detta hänseende är materialet mycket omfattande. De undersökta modellerna representerar huvudsakligen de vanligaste bilmodellerna i Finland, dock så att vissa av de trettio vanligaste modellerna inte har tagits med eftersom det av olika orsaker knappast alls skulle komma i fråga att importera dem. Bland modellerna har också tagits med vissa modeller som det kan finnas intresse av att importera även som begagnade. De modeller som har valts ut hör vanligen till de billigaste versionerna av modellen i fråga och är dessutom de vanligast förekommande inom bilbeståndet. Samplet omfattar således en stor del av personbilsbeståndet i Finland.

Enligt denna undersökning, som baserar sig på ett omfattande material, motsvarar den genomsnittliga värdeminskningen en förändring om 0,6 % i månaden. Värdeminskningen på den finländska marknaden är synnerligen lineär under de 8—10 första åren fordonen används, både i genomsnitt och i fråga om så gott som alla de bilmodeller som var med i undersökningen. Efter denna tid blir värdeminskningen långsammare, för många modellers del t.o.m. avsevärt långsammare. I det undersökta materialet kan det särskilt märkas att värdeminskningen

i början av fordonets användningstid inte är snabbare än genomsnittet för flera år. Således kan det beräknas att den månatliga förändring om 0,6 % som sker i bilens värde under de första åren den används gäller också de sex första månaderna.

För att den nedsättning av skatten på begagnade fordon som anges i 7 § bilskattelagen när fordonets ålder stiger så noggrant som möjligt strukturellt sett skall motsvara iakttagelserna i fråga om fordonens genomsnittliga värdeminskning på den finländska marknaden, föreslås att graderingen av skatten enligt fordonens ålder i lagrummet ändras på så sätt att skatten för de hundra första månader då fordonet använts sjunker med 0,6 % per månad jämfört med skatten på ett motsvarande eller närmast motsvarande nytt fordon. Förslaget innebär att graderingen av skatten enligt fordonens ålder under denna period är exakt densamma som den förändring av värdet som har iakttagits på marknaden.

Enligt marknadsuppgifterna börjar bilarnas värde i förhållande till priset på motsvarande nya bilar sjunka avsevärt långsammare ungefär efter de åtta första åren bilarna använts. Också skillnaderna mellan olika modeller ökar. Det finns modeller på marknaden vars värdeminskning går ytterst långsamt sedan de nått en viss ålder. Detta gäller i synnerhet de bilar vars livslängd i Finland är exceptionellt lång. Vissa bilar, vanligen inom de höga prisklasserna, används enligt statistiken i trafik över tjugo år i genomsnitt. I analogi med detta föreslås att skatten sänks med 0,9 %, räknat enligt det återstående skattebeloppet, för de hundra månader fordonet används efter de hundra första månaderna av fordonets livslängd. Därefter föreslås en sänkning på 0,4 % av den återstående skatten för varje månad fordonet är i bruk, tills fordonet börjar omfattas av 6 § 2 mom. bilskattelagen. Lagrummet i fråga reglerar beskattningen av fordon som är över 25 år gamla.

I 10 § bilskattelagen anges när ett fordon skall anses begagnat i beskattningshänseende. Enligt paragrafen är förutsättningen att fordonet har varit registrerat i minst sex månader och dessutom att det har körts minst 10 000 km. Med anledning av kritiken från kommissionen föreslås att kravet att fordonet måste ha körts minst 10 000 km slopas. Detta är motiverat också av den anledningen att det i praktiken är omöjligt att övervaka ett

fordons faktiska körkilometrar med den noggrannhet som den nuvarande lagen förutsätter, eftersom det är lätt att ändra siffrorna på kilometermätaren på önskat sätt. Samtidigt föreslås likväl i 7 § en bestämmelse för den händelse att den tid ett fordon uppges ha varit i bruk inte motsvarar den sannolika användning som man bl.a. kan sluta sig till av fordonets skick. Skattemyndigheterna bör med tanke på sådana situationer ha möjlighet att genom en uppskattning fastställa den tid för vilken åldersgottgörelse kan beviljas på en lägre nivå än tiden räknat enligt det första ibruktagandet av fordonet. Avsikten är att bestämmelsen skall tillämpas bara när fordonets ålder står i så uppenbar disproportion till hur mycket det har använts, att den ringa användningen väsentligen påverkar fordonets värde.

Avdrag på basis av låga utsläppshalter beviljas enligt 16 § för närvarande för bilar försedda med ottomotor endast om bilen inte har tagits i bruk utomlands. Orsaken till att man har velat bevilja detta miljörelaterade avdrag enbart för nya bilar är att biltillverkaren i fråga om en ny bil ansvarar för att bilen vid ibruktagandet är i det skick som bestämmelserna och godkännandeintygen förutsätter. Den som säljer en begagnad bil ansvarar inte på samma sätt för eventuell felaktig användning eller andra omständigheter som gör att utrustningen inte är funktionsduglig. Eftersom alla bilar som importeras begagnade inte kan testas grundligt, begränsades avdraget till att gälla endast de nya bilar vars låga halter av utsläpp kan säkerställas via tillverkarens ansvar. Kommissionen ansåg dock i sin underrättelse att begränsningen av avdraget till att gälla bara nya bilar är diskriminerande på ett sätt som strider mot EU-rätten. Därför föreslås en sådan ändring av 16 § bilskattelagen att avdrag beviljas också för fordon som första gången har tagits i bruk någon annanstans än i Finland, om de uppfyller bestämmelserna i fråga om låga halter av utsläpp och en utredning om funktionsdugligheten hos den utrustning som är avsedd att minska utsläppen dessutom läggs fram.

I vissa fall skall en begagnad bils beskattningsvärde fastställas på ett sådant sätt att det avdrag som beviljas på basis av låga utsläppshalter redan härvid har beaktats. Så sker t.ex. när beskattningsvärdet för ett fordon som medförs från utlandet vid inflyttning till Finland beräknas utifrån det allmän-

na konsumentpriset på en motsvarande ny bil, där det avdrag som beviljas på basis av fordonets låga halter av utsläpp redan en gång har inverkats. För att avdraget i sådana fall inte skall beviljas två gånger, föreslås i lagen en bestämmelse om att avdrag på basis av ett fordonets låga halter av utsläpp inte beviljas för fordon vars beskattningsvärde i de fall som avses i 25 a § eller eventuellt också i andra fall har fastställts på ett sådant sätt att avdraget redan har beaktats i beskattningsvärdet eller i skatten på ett motsvarande nytt fordon.

### 1.2. Förnyad beskattning i vissa fall

Enligt 3 § bilskattelagen skall ett fordon beskattas på nytt om minst 50 % av delarna byts ut. Fordonet räknas då som ett nytt eller hopbyggt fordon. Bestämmelser om de olika delarnas procentuella andel av en bil ingår i trafikministeriets beslut om istandsättning av skadade fordon och hopmontering av fordon av komponenter (167/1997).

Ett fordon som har importerats begagnat beskattas dock på nytt redan när 25 % av delarna i det byts ut. Denna bestämmelse togs med i lagen för att man inte skulle börja använda importerade gamla fordon för att bygga skattefria fordon då beskattningen av begagnade fordon mildrades genom införandet av åldersgottgörelse. Främst i hobbysyfte importerar likväl också så gamla fordon att de inte ens genom ombyggnad kan göras användbara för daglig trafik. Därför innehåller 6 § 2 mom. och 8 § 2 mom. bilskattelagen bestämmelser om lindrigare beskattning av fordon för vars del det när bilskattedeklarationen avges har förflutit minst 25 år från utgången av tillverkningsåret. Bestämmelsen i 3 § 1 mom. om byte av fordonsdelar gäller dock också dessa fordon, som ofta på grund av fordonets ålder och av andra orsaker fordrar fler reparationer än nyare fordon.

Det kan således anses att bestämmelsen onödigt försvårar upprustningen av gamla bilar, ofta i dåligt skick, som närmast är avsedda för hobbybruk. Därför föreslås i fråga om fordon som är minst 25 år gamla en återgång till den praxis som rådde redan före 1995, när lagen om bil- och motorcykelskatt (482/1967) var i kraft. Ett fordon för vars del det har förflutit minst 25 år från utgången av tillverkningsåret skall således beskattas på nytt som ett fordon som tas i bruk

första gången endast när minst 50 % av delarna har bytts ut.

### 1.3. Ändring av bestämmelserna om skattskyldighet

Den bestämmelse i 3 § för vilken redogjordes ovan kan leda till att ett fordon måste beskattas på nytt om en tillräckligt stor del av delarna i fordonet har bytts ut. Av lagens 4 § 1 mom. följer att tillverkaren av fordonet härvid är skattskyldig. Kan det inte påvisas vem tillverkaren är åläggs skattskyldigheten den som tar fordonet i bruk eller i sista hand ägaren av ett fordon som är i bruk. Avsikten är att lagen i alla tänkbara situationer skall fastställa skattskyldigheten och att det inte skall kunna finnas något fordon i trafik som undkommer skatt på grund av en lucka i lagen.

Också när ägaren av ett fordon låter någon annan bygga om fordonet på ett sätt som leder till förnyad beskattning enligt 3 § bilskattelagen, bestäms skattskyldigheten enligt ovan nämnda regel. Skyldig att betala skatt för ett fordon som har tillverkats i Finland är tillverkaren, dvs. den som i själva verket har byggt om fordonet. Således kan den skattskyldige t.ex. vara en bilverkstad och inte den kund som har beställt ett arbete där de procentuella gränserna i 3 § bilskattelagen överskrids. Bilverkstaden och kunden har enligt 4 § bilskattelagen en möjlighet att genom ett skriftligt avtal överföra ansvaret för skatten på kunden. Detta arrangemang är dock i praktiken för tungrovt för att användas vid alla omfattande reparationer. En överföring av skattskyldigheten förutsätter bl.a. att avtalet om detta anmäls till skattemyndigheterna.

Det kan likväl anses vara ändamålsenligt att ansvaret för eventuella skattepåföljder i samband med fordonsreparationer i de fall som avses i 3 § bilskattelagen bärs av ägaren till fordonet och inte av den verkstad där arbetet har beställts. En bestämmelse om detta föreslås i 4 § bilskattelagen. I sak motsvarar förslaget samma princip som den som enligt 4 § 4 mom. bilskattelagen tillämpas i fråga om beskattning på grund av vissa andra ändringar i konstruktionen. Avsikten är att gå till väga på detta sätt endast när ett verkstadsföretag som driver affärsverksamhet och kunden kommer överens om denna ansvarsfördelning genom ett reparationsavtal. I övriga fall är den som anses vara till-

verkare av fordonet alltså skattskyldig, precis som hittills.

#### 1.4. Beskattning av fordon som tillverkats av begagnade delar

Enligt 7 § 3 mom. bilskattelagen är skatten på ett fordon som tillverkats av begagnade delar 90 % av skatten på ett motsvarande eller närmast motsvarande nytt fordon. Enligt motiveringen i regeringens proposition (RP 321/1994 rd) påförs skatt enligt detta moment om andelen begagnade delar är 50 % eller mera. I motiveringen sägs också att bestämmelsen innebär att den inhemska tillverkningen av ett fordon beskattas. Exempelvis beskattas fordon som utomlands har tillverkats av isärplockade fordon således som nya fordon enligt bestämmelserna om beskattningsvärde i 11 § bilskattelagen. I lagtexten begränsas dock inte beskattningen av fordon tillverkade av begagnade delar till att gälla enbart inhemsk tillverkning.

Svåra beskattnings- och skattetillsynsproblem har uppstått på grund av att man utomlands t.ex. har plockat isär två likadana begagnade fordon, av vilka det igen blir två sinsemellan likadana fordon. För att det skall kunna säkerställas att inget av fordonen kan anses utgöra det fordon enligt vilket beskattningen fastställs, har också andra delar använts i viss mån. Ibland har karossen på en krockskadad bil bytts ut mot en ny. De centrala tekniska delarna, t.ex. motor, draganordning och elektriska delar, kan vara flera år gamla, och de kan ha använts i hundratals tusen kilometer i den konstruktion där de tidigare ingick. Också till modellen motsvarar fordonen den egna modellserien, som t.o.m. kan vara flera år gammal. Kan inte något egentligt skattefusk påvisas skall sådana fordon, om de har byggts någon annanstans än i Finland, dock beskattas som helt nya fordon, även om de i praktiken är begagnade till så gott som alla delar.

I dessa fall har det inte konstaterats några tekniska, ekonomiska eller andra nyttoaspekter då fordon har plockats isär och sedan satts ihop till likadana fordon. Verksamheten utgör inte heller i övrigt en sådan tillverkning som skulle ge fordonet något som helst förädlingsvärde. Det är uppenbart att det enda syftet med verksamheten är att fordonens beskattningsvärde skall fastställas enligt huvudregeln i 11 § bilskattelagen, varvid som beskattningsvärde kan anges ett an-

skaffningsvärde som är mycket lågt i jämförelse med t.ex. tillverkningskostnaderna för en ny bil. Verksamheten bygger blott och bart på utnyttjandet av brister i lagstiftningen.

Den ovan beskrivna verksamheten har visat sig vara professionell, och den har hittills medfört skattefördelar på flera miljoner mark jämfört med om fordonen hade anmälts för beskattning som begagnade, vilket bäst skulle motsvara deras faktiska tillstånd. Därför håller man åtminstone delvis på att flytta den isär- och hopplockning av fordon som har skett i Finland till utlandet, så att bilskatten skall fastställas enligt anskaffningsvärdet eller det värde som uppges som anskaffningsvärde.

Det är i praktiken svårt eller t.o.m. omöjligt att i efterhand utomlands ta reda på om det anskaffningsvärde som uppges är riktigt, i synnerhet som det i vissa fall finns en intressegemenskap mellan de företag som driver denna verksamhet. I fråga om bilbeskattningen är detta ett av de fenomen inom den s.k. ekonomiska gråzonen som är svårast att övervaka. På grund av verksamhetens professionella karaktär kan statens förlust av skatteintäkter också bli avsevärd. Därför föreslås att verksamhet av det beskrivna slaget beskattas enhetligt oberoende av om verksamheten bedrivs i Finland eller utomlands.

Enligt förslaget skall lika hög skatt tas ut för fordon tillverkade av begagnade delar som för ett motsvarande nytt fordon. Det är inte motiverat med åldersavdrag eftersom det trots allt är fråga om ett nyttillverkat fordon, låt vara att dess delar åtminstone till största delen är begagnade. Åldersavdrag kan inte heller komma i fråga av den orsaken att det efter att fordonet har tillverkats ofta inte tillräckligt tillförlitligt torde kunna påvisas hur gamla delar fordonet består av. Bestämmelsen om att skatten på ett fordon som tillverkats av begagnade delar är 90 % av skatten på ett motsvarande nytt fordon föreslås således bli ändrad på så sätt att det inte längre beviljas någon lindring i beskattningen av begagnade fordon jämfört med beskattningen av nya fordon.

## 2. Propositionens ekonomiska verkningar

De föreslagna lagändringarna innebär att beskattningsgrunderna för begagnade fordon

lindras jämfört med nuläget. Eftersom det ändå inte går att bedöma i vilken mån begagnade bilar skulle importeras och i vilken mån detta eventuellt skulle påverka handeln med nya bilar, har propositionen inga förutsägbara ekonomiska verkningar.

### 3. Beredningen av propositionen

Ärendet har beretts som tjänsteuppdrag vid finansministeriet.

## DETALJMOTIVERING

### 1. Lagförslag

3 §. I paragrafen anges i vilka fall ett fordon som tidigare har beskattats i Finland skall beskattas som ett helt och hållet nytt fordon. Huvudregeln är att ett fordon för vilket tidigare har tagits ut skatt som nytt skall beskattas på nytt såsom ett fordon som beskattas första gången, om minst 50 % av delarna i fordonet byts ut. Ett fordon som har importerats begagnat, beskattas på nytt, om minst 25 % av dess delar har bytts ut. Den ändring som föreslås är att den sistnämnda regeln inte gäller i fråga om fordon på vilka vid den första beskattningen har tillämpats bestämmelserna i 6 § 2 mom. eller 8 § 3 mom. om beskattning av fordon för vars del minst 25 år vid tidpunkten för bilskattedeklarationen har förflutit från utgången av tillverkningsåret. I dessa fall beskattas fordonet på nytt först när minst 50 % av dess delar byts ut. Den föreslagna ändringen gäller på samma sätt för alla fordon som skall beskattas på nytt, dvs. såväl bilar som motorcyklar.

4 §. I paragrafen föreslås ett nytt 5 mom. som gäller skattskyldigheten då ett fordon repareras. Om fordonet skall beskattas på nytt på grund av att en större mängd delar har bytts ut än vad som anges i 3 §, skall en verkstad som idkar yrkesmässig reparationsverksamhet och som har reparerat fordonet inte i överensstämmelse med 1 mom. räknas som skattskyldig i egenskap av tillverkare av fordonet, om det i ett reparationsavtal har skrivits in ett villkor enligt vilket ägaren ansvarar för skatten. Arrangemanget innebär att verkstadsföretaget och den ägare som beställer reparationen av fordonet inte behöver ingå ett avtal som anges i 1 och 2 mom. och som skall anmälas till skattemyndigheten, för att överföra skattskyldigheten på fordonets ägare. Det räcker med att verkstaden och kunden kommer överens om detta

genom att reparationsavtal. Detta förfarande förutsätter visserligen att det har ingåtts ett skriftligt avtal om reparationen av fordonet där detta villkor ingår och behövliga bevis för att avtalet ingåtts kan företes. Eftersom avtalet medför skyldigheter för fordonets ägare är det giltigt bara om ägaren är part i avtalet. I de fall där ett här avsett avtal om reparation av fordonet inte har ingåtts är den skattskyldige enligt huvudregeln om tillverkning av fordon den som enligt 1 mom. skall anses ha tillverkat det fordon som skall beskattas, dvs. den som har gjort de ändringar i fordonet som leder till att 3 § skall tillämpas.

Det föreslagna 4 § 5 mom. är avsett att tillämpas bara när ett fordon har reparerats på en verkstad som idkar yrkesmässig reparationsverksamhet. Med detta avses en verkstad som drivs som afärsverksamhet, däremot inte sporadisk reparation av fordon eller sådan upprustning av bilar som är av hobbykaraktär.

I överensstämmelse med den allmänna strukturen i 4 §, som gäller skattskyldighet, föreslås också på detta ställe en sådan reglering av skattskyldigheten att någon alltid kan påvisas som skyldig att betala skatt för fordonet, även om man inte känner till vem eller vilka som i första hand hade varit skyldiga att betala skatten.

7 §. Med hänvisning till den allmänna motiveringen föreslås en sådan ändring av bestämmelserna om fastställande av skatt för begagnade fordon att skatten för ett fordon som importerats begagnat uppbärs såsom för ett motsvarande nytt fordon, nedsatt med 0,6 % per månad för de hundra första månaderna då fordonet använts. Nedsättningen av skatten räknas således genast från och med den första månaden fordonet används och inte först efter att fordonet har varit i bruk i sex månader, som för närvarande. Är det fråga om ett fordon som varit i bruk över

hundra månader, övergår man i fråga om den överskridande tiden till att räkna nedsättningen av skatten som en restvärdesavskrivning av det återstående skattebeloppet. Efter de hundra första månaderna återstår 40 % av skatten, och detta belopp sänks under de hundra följande månaderna med 0,9 % av det belopp som återstår i slutet av varje föregående månad. Den skatt som återstår efter 200 månader är ca 12 %. Härefter sänks skatten med 0,4 % av restvärdet per månad, tills på fordonet börjar tillämpas en beskattning för fordon för vilkas vidkommande det har förflutit 25 år från utgången av tillverkningsåret. Enligt 7 § 4 mom. bilskattelagen tillämpas beskattningen av begagnade fordon enligt 7 § inte på fordon som är 25 år eller äldre. Fordon som är över 25 år beskattas således enligt 6 § 2 mom. eller 8 § 3 mom.

Precis som hittills tillämpas beskattning av begagnade fordon enligt 10 § på fordon som har tagits i bruk första gången för minst sex månader sedan. För fordon av denna ålder skall enligt den regel för vilken redogörs ovan beviljas en nedsättning om 3,6 % av skatten för ett motsvarande nytt fordon.

Bestämmelsen i 7 § 3 mom. bilskattelagen om skatten på fordon som tillverkats av begagnade delar föreslås bli ändrad på så sätt att skatten är densamma oberoende av om fordonet har tillverkats i Finland eller någon annanstans. Skatten på fordon som tillverkats av begagnade delar är enligt förslaget densamma som skatten på ett motsvarande nytt fordon eller ett nytt fordon med närmast motsvarande tekniska och övriga egenskaper.

Ett fordon anses vara tillverkat av begagnade delar om det har hopmonterats på ett sådant sätt att det till minst 50 %, räknat på det sätt som anges i 3 § 1 mom., består av delar från ett fordon som tidigare har varit i trafik. I fråga om delarnas procentuella andelar av ett fordon tillämpas alltså trafikministeriets beslut om iståndsättning av skadade fordon och hopmontering av fordon av komponenter (167/1997). Bestämmelsen i 7 § 3 mom. bilskattelagen innebär i kombination med det nämnda beslutet att ett annat fordon än ett som är minst 25 år gammalt kan beskattas utgående från det anskaffningsvärde som avses i 11 § bilskattelagen endast om minst 50 % av fordonets delar är nya och inte tidigare har använts i ett fordon som varit i trafik.

10 §. Den föreslagna ändringen av paragrafens definition av ett begagnat fordon är att ett begagnat fordon inte längre måste ha gått mer än 10 000 km, vid sidan av att det måste ha varit registrerat utomlands längre tid än sex månader. Ett fordon kan således räknas som begagnat om det har varit registrerat utomlands i minst sex månader. Det är meningen att denna tid skall beräknas enligt lagen om beräkning av laga tid (150/1930).

Det förslag som nämndes ovan i samband med 7 §, nämligen att ett fordons användningstid i vissa situationer kan fastställas som kortare än den användningstid som uppges, gäller inte den tid som avses i 10 §. Denna baserar sig enbart på den tid fordonet varit registrerat. Har ett fordon varit registrerat i flera olika etapper eller t.ex. registrerat i olika länder, är avsikten att ett minimum på sex månader skall krävas för den sammanlagda tiden.

16 §. Avdrag på basis av låga halter av utsläpp beviljas enligt gällande lag enbart för fordon som inte har tagits i bruk utomlands. Enligt förslaget skall avdraget beviljas också för en personbil som är försedd med ottomotor och som första gången har registrerats utomlands, om den uppfyller kraven i fråga om låga halter av utsläpp. En lågemissionsbil definieras i 27 § förordningen om fordons konstruktion och utrustning (1256/1992) som en bil som uppfyller kraven enligt 46 eller 47 § i förordningen. I förordningens 46 § anges bl.a. de gränsvärden för vissa avgasutsläpp som gäller för personbilar försedda med ottomotor. Dessutom bestäms att ett fordon skall anses uppfylla dessa krav, om det är EG-godkänt enligt rådets direktiv om tillnärmning av medlemsstaternas lagstiftning om åtgärder mot luftförorening genom avgaser från motorfordon (70/220/EEG), sådant det lyder ändrat genom rådets direktiv 74/290/EEG, 83/351/EEG, 88/76/EEG, 88/436/EEG, 89/458/EEG och 91/441/EEG samt Europaparlamentets och rådets direktiv 94/12/EG samt kommissionens direktiv 77/102/EEG, 78/665/EEG, 89/491/EEG och 96/44/EG eller E-godkänt enligt reglemente nr 83 B/03. Förutsättningen för att avdrag skall beviljas för en lågemissionsbil är att det företes ett intyg som anger enligt vilka bestämmelser bilen har godkänts. Rör det sig om en bil som har tagits i bruk innan förordningens nuvarande 46 § (338/1996) trädde i

kraft, tillämpas på bilen motsvarande tidigare bestämmelser som kan anses definiera ett lågemissionsfordon. Dessa bestämmelser har före införandet av de utsläppsgränser som anges i de ovan nämnda direktiven baserat sig på en s.k. US-83- eller US-87-nivå. Också bilar som uppfyller kraven enligt dessa utsläppsnivåer kan på så sätt få del av det avdrag som beviljas på basis av låga utsläppshalter.

Vid sidan av att den skattskyldige skall förete en utredning över att fordonet följer bestämmelserna, föreslås att en förutsättning för beviljande av avdrag för lågemissionsfordon skall vara att den aktuella utrustningen i fordonet är i tillbörligt skick. Detta innebär i praktiken att det över fordonet också skall företas ett avgasintyg som krävs i samband med års- eller registreringsbesiktningen. Detta innebär inte att det ställs några högre krav på fordonet än vad som gäller för tillsynen över motsvarande i bruk varande fordon som har registrerats i Finland. Det krävs t.ex. inte någon fullständig mätning av fordonets utsläppsnivå med hjälp av dynamometer. Avgasintyget behövs också för registreringsbesiktningen, så ett krav på att det skall företas i samband med beskattningen medför inga sådana skyldigheter som inte redan på andra grunder förekommer i samband med att ett fordon registreras i Finland.

I vissa fall kan ett fordons beskattningsvärde fastställas på ett sådant sätt att det

avdrag som beviljas på basis av låga utsläppshalter redan härvid har beaktats. Detta gäller t.ex. beskattningen av fordon som medförs från utlandet vid inflyttning till Finland, om fordonets beskattningsvärde bestäms med stöd av 25 a § bilskattelagen. Enligt detta lagrum är beskattningsvärdet 45 % av det allmänna konsumentpriset i Finland på ett motsvarande nytt fordon. Det avdrag som beviljas på basis av låga utsläppshalter måste anses ha påverkat beskattningsvärdet denna väg, och därför finns det ingen anledning att bevilja avdrag en andra gång. Av denna anledning föreslås i lagen en bestämmelse om att inget avdrag beviljas för fordon vars beskattningsvärde i de fall som avses i 25 a § har fastställts på ett sådant sätt att det måste anses att avdraget redan har beaktats. Denna princip skall enligt förslaget gälla i större utsträckning än i fråga om hänvisningen till det nämnda lagrummet, eftersom en motsvarande situation eventuellt kan uppstå även i andra fall.

## 2. Ikraftträdande

Lagen föreslås träda i kraft efter det att den har antagits och blivit stadfäst. Lagen skall tillämpas på fordon för vilka skatten fastställs på ikraftträdelsedagen eller därefter.

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



## Lag

### om ändring av bilskattelagen

I enlighet med riksdagens beslut ändras i bilskattelagen av den 29 december 1994 (1482/1994) 3 § 1 mom., 7 § 1 och 3 mom., 10 § och 16 § 2 mom., samt fogas till 4 § ett nytt 5 mom. som följer:

#### 3 §

Ett fordon för vilket tidigare har tagits ut skatt som nytt skall beskattas på nytt såsom ett fordon som tas i bruk eller registreras första gången, om det används sedan minst 50 procent av delarna i fordonet har bytts ut. Ett fordon som har beskattats såsom ett fordon som har tagits i bruk utomlands eller importerats begagnat, beskattas på nytt, om minst 25 procent av dess delar byts ut. Har vid den första beskattningen av fordonet iakttagits bestämmelserna enligt 6 § 2 mom. eller 8 § 3 mom. om fordon som är minst 25 år gamla, beskattas fordonet på nytt först när minst 50 procent av dess delar byts ut. Vederbörande ministerium bestämmer hur den procentuella andelen skall beräknas.

#### 4 §

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

#### 7 §

För ett fordon som importerats begagnat uppbärs skatt såsom för ett motsvarande nytt fordon, nedsatt med 0,6 procent av restvärdet per månad för de hundra första månaderna då fordonet använts och därefter nedsatt med 0,9 procent av restvärdet per månad för de högst hundra följande månaderna samt

dessutom med 0,4 procent av restvärdet för de därpå följande månader då fordonet använts. Som månader då fordonet använts räknas de hela kalendermånader som förflutit från den månad då fordonet togs i bruk eller registrerades första gången. Om tidpunkten för fordonets första registrering eller första ibruktagande inte kan utredas på ett tillförlitligt sätt, räknas användningstiden från utgången av tillverkningsåret. Om fordonet uppenbarligen har använts exceptionellt litet i trafik, kan de månader då fordonet använts, vilka beaktas vid en nedsättning av skatten, genom en uppskattning baserad på den sannolika användningen fastställas på en lägre nivå än de månader då fordonet har använts räknat enligt tidpunkten för det första ibruktagandet.

Skatten på ett fordon som i Finland eller någon annanstans tillverkats av begagnade delar är densamma som skatten på ett motsvarande nytt fordon eller ett nytt fordon med närmast motsvarande tekniska och övriga egenskaper. Ett fordon anses vara tillverkat av begagnade delar om det har hopmonterats på ett sådant sätt att det till minst 50 procent, räknat på det sätt som anges i 3 § 1 mom., består av delar från ett fordon som tidigare har varit i trafik.

#### 10 §

Ett fordon anses vid import vara begagnat, om det har varit registrerat och i användning utomlands längre tid än sex månader.

#### 16 §

För en personbil som är försedd med ottomotor med låga halter av utsläpp avdras 4 500 mark från beskattningsvärdet. Avdraget beviljas också för en personbil som är försedd med ottomotor och som första gången har registrerats utomlands, om den upp-

fyller kraven i fråga om låga halter av utsläpp och om en utredning över funktionsdugligheten hos dess utrustning läggs fram. Inget avdrag beviljas för fordon vars beskattningsvärde i de fall som avses i 25 a § eller i övrigt har fastställts på ett sådant sätt att avdraget har beaktats redan vid det till-

fället. Genom förordning bestäms när ett fordon bör anses ha låga halter av utsläpp.

Denna lag träder i kraft den \_\_\_\_\_ 199 .

Lagen tillämpas på fordon för vilka skatten fastställs på ikraftträdelsedagen eller därefter.

Helsingfors den 27 november 1998

**Republikens President**

**MARTTI AHTISAARI**

*Minister Jouko Skinnari*

## Lag

### om ändring av bilskattelagen

I enlighet med riksdagens beslut  
ändras i bilskattelagen av den 29 december 1994 (1482/1994) 3 § 1 mom., 7 § 1 och 3 mom., 10 § och 16 § 2 mom., samt fogas till 4 § ett nytt 5 mom. som följer:

#### Gällande lydelse

##### 3 §

Ett tidigare i landet registrerat fordon skall beskattas på nytt såsom ett fordon som tas i bruk eller registreras första gången, om det tas i bruk sedan minst 50 procent av delarna i fordonet har bytts ut. Har ett fordon importerats begagnat, beskattas det på nytt, om minst 25 procent av dess delar byts ut. Trafikministeriet bestämmer hur den procentuella andelen skall beräknas.

#### Föreslagen lydelse

##### 3 §

Ett fordon för vilket tidigare har tagits ut skatt som nytt skall beskattas på nytt såsom ett fordon som tas i bruk eller registreras första gången, om det används sedan minst 50 procent av delarna i fordonet har bytts ut. Ett fordon som har beskattats såsom ett fordon som har tagits i bruk utomlands eller importerats begagnat, beskattas på nytt, om minst 25 procent av dess delar byts ut. Har vid den första beskattningen av fordonet iakttagits bestämmelserna enligt 6 § 2 mom. eller 8 § 3 mom. om fordon som är minst 25 år gamla, beskattas fordonet på nytt först när minst 50 procent av dess delar byts ut. Vederbörande ministerium bestämmer hur den procentuella andelen skall beräknas.

##### 4 §

*Om skatt med stöd av 3 § tas ut för ett fordon som reparerats av ett företag som bedriver yrkesmässig reparation av fordon och delar i fordonet i samband med det 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, kan skatt tas ut av den som byggde om fordonet på ett sätt som leder till ny beskattning. Om inte heller denna kan påvisas eller om skatten inte kan tas ut av de ovan nämnda, påförs skatten den som ägde fordonet när ändringen kom till skattemyndighetens kännedom.*

##### 7 §

För ett fordon som importerats begagnat upp års skatt såsom för ett motsvarande nytt fordon, dock så att skatten nesätts med 0,5 procent för varje hel kalendermånad räknat

##### 7 §

För ett fordon som importerats begagnat uppbärs skatt såsom för ett motsvarande nytt fordon, nedsatt med 0,6 procent av restvärdet per månad för de hundra första månader-

*Gällande lydelse*

från den tidpunkt då fordonet i sex månader varit registrerat eller i bruk till den tidpunkt då skattedeklarationen avges. Om tidpunkten för fordonets första registrering eller första ibruktagande inte kan utredas på ett tillförlitligt sätt, räknas användningstiden från utgången av tillverkningsåret. Skatten nedsätts bara för del 150 första månader fordonet använts.

---

Skatten på ett fordon som tillverkats av begagnade delar är 90 procent av skatten på ett motsvarande nytt fordon eller ett nytt fordon med närmast motsvarande tekniska och övriga egenskaper.

## 10 §

Ett fordon anses vid import vara begagnat, om mer än 10 000 kilometer har körts med fordonet enligt en tillförlitlig utredning och det har varit registrerat utomlands längre tid än sex månader.

---

För en personbil som är försedd med otomotor med låga halter av utsläpp avdras 4 500 mark från beskattningsvärdet. Avdraget beviljas endast för en bil som inte har tagits i bruk utomlands. Genom förordning stadgas om när ett fordon bör anses ha låga halter av utsläpp.

*Föreslagen lydelse*

na då fordonet använts och därefter nedsatt med 0,9 procent av restvärdet per månad för de högst hundra följande månaderna samt dessutom med 0,4 procent av restvärdet för de därpå följande månader då fordonet använts. Som månader då fordonet använts räknas de hela kalendermånader som förflutit från den månad då fordonet togs i bruk eller registrerades första gången. Om tidpunkten för fordonets första registrering eller första ibruktagande inte kan utredas på ett tillförlitligt sätt, räknas användningstiden från utgången av tillverkningsåret. Om fordonet uppenbarligen har använts exceptionellt litet i trafik, kan de månader då fordonet använts, vilka beaktas vid en nedsättning av skatten, genom en uppskattning baserad på den sannolika användningen fastställas på en lägre nivå än de månader då fordonet har använts räknat enligt tidpunkten för det första ibruktagandet.

---

Skatten på ett fordon som i Finland eller någon annanstans tillverkats av begagnade delar är densamma som skatten på ett motsvarande nytt fordon eller ett nytt fordon med närmast motsvarande tekniska och övriga egenskaper. Ett fordon anses vara tillverkat av begagnade delar om det har hopmonterats på ett sådant sätt att det till minst 50 procent, räknat på det sätt som anges i 3 § 1 mom., består av delar från ett fordon som tidigare har varit i trafik.

## 10 §

Ett fordon anses vid import vara begagnat, om det har varit registrerat och i användning utomlands längre tid än sex månader.

## 16 §

---

För en personbil som är försedd med otomotor med låga halter av utsläpp avdras 4 500 mark från beskattningsvärdet. Avdraget beviljas också för en personbil som är försedd med ottomotor och som första gången har registrerats utomlands, om den uppfyller kraven i fråga om låga halter av utsläpp och om en utredning över funktionsdugligheten hos dess utrustning läggs fram.

*Gällande lydelse**Föreslagen lydelse*

Inget avdrag beviljas för fordon vars beskattningsvärde i de fall som avses i 25 a § eller i övrigt har fastställts på ett sådant sätt att avdraget har beaktats redan vid det tillfället. Genom förordning bestäms när ett fordon bör anses ha låga halter av utsläpp.

*Denna lag träder i kraft den \_\_\_\_\_ 199 .*

*Lagen tillämpas på fordon för vilka skatten fastställs på ikraftträdelsedagen eller därefter.*

\_\_\_\_\_

