

RP 271/2002 rd

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

PROPOSITIONENS HUVUDSAKLIGA INNEHÅLL

I propositionen föreslås att man gör de ändringar av bilskattelagen som förutsätts av Europeiska gemenskapernas domstols dom om att bestämma skatten på som begagnade importerade fordon. Samtidigt skulle vissa andra ändringar i nya fordons beskattning genomföras.

Det allmänna detaljhandelsvärdet för motsvarande bilar i Finland skulle utgöra grund för beskattningen av både nya och som begagnade importerade personbilar. Andra fordon för vilka bilskatt uppbärs skulle fortfarande beskattas enligt en importprisbaserad skattmodell, dock så att de justeringar görs som gemenskapsrätten förutsätter.

Beloppet av den bilskatt som uppbärs på nya personbilar skulle i genomsnitt sänkas med cirka en sjättedel jämfört med nuläget, varvid bilskattens andel av bilens konsumentpris inklusive skatt skulle sjunka till i

genomsnitt 25 procent. Inga avsevärda ändringar skulle göras av beskattningen i fråga om fordon av olika prisklasser i förhållande till varandra. Beskattningen av bensin- respektive dieseldrivna bilar skulle också förbli oförändrad. Beloppet av den skatt som uppbärs på bilar som importeras som begagnade skulle sjunka på det sätt som förutsätts i domstolens dom. Dessutom skulle skatten på begagnade personbilar sänkas på motsvarande sätt som skatten på nya personbilar.

Lagen avses träda i kraft så snart som möjligt efter det att den har antagits och blivit stadfäst. I vissa avseenden skulle lagen tillämpas redan från den 1 januari 2003 så att beskattningen från detta datum kunde rättas efter lagens ikraftträdande till att motsvara den nya lagen. Beskattningen av begagnade fordon skulle från den 1 januari 1999 rättas till att motsvara denna lag.

INNEHÅLLSFÖRTECKNING

PROPOSITIONENS HUVUDSAKLIGA INNEHÅLL	1
INNEHÅLLSFÖRTECKNING.....	2
ALLMÄN MOTIVERING.....	3
1. Nuläge	3
1.1. Lagstiftning och praxis.....	3
1.2. EG-rätten.....	6
1.3. Högsta förvaltningsdomstolen beslut 16.12.2002	8
1.4. Vissa andra länders stadganden.....	9
2. Propositionens mål.....	11
3. De viktigaste förslagen.....	13
3.1. Den allmänna uppläggnings av skattemodellerna.....	13
3.2. Skattesatser och andra skattegrunder	16
3.3. Skattemodellerna i huvuddrag	20
3.4. Rättsskyddsmedel i beskattningen: EG-domstolens krav på möjlighet att överklaga beslut	31
3.5. Ny beskattning av ett fordon i vissa fall.....	32
4. Propositionens verkningar	34
4.1. Ekonomiska verkningar	34
4.2. Verkningar i fråga om organisation och personal.....	35
4.3. Miljökonsekvenser	35
5. Ärendets beredning.....	36
6. Närmare stadganden	36
7. Ikraftträdande.....	36
LAGFÖRSLAGEN.....	38
om ändring av bilskattelagen.....	38
BILAGA.....	50
PARALLELLTEXTER.....	50
om ändring av bilskattelagen.....	50

ALLMÄN MOTIVERING

1. Nuläge

1.1. Lagstiftning och praxis

Bilskatten

Enligt bilskattelagen (1482/1994) uppbärs bilskatt för personbilar, paketbilar och sådana andra bilar vilkas egenmassa är mindre än 1 875 kilogram samt för motorcyklar och andra fordon i kategori L. Skatten skall betalas innan fordonet registreras eller tas i bruk i Finland.

Bilskatt uppbärs på basen av fordonets beskattningsvärde. Enligt 11 § bilskattelagen är grunden för beskattningsvärdet för ett importerat fordon fordonets anskaffningsvärde för den skattskyldige, som i allmänhet är fordonets importör. I beskattningsvärdet inräknas de direkta och indirekta kostnader som den skattskyldige före beskattningen haft av fordonet, levererat till den skattskyldige i Finland, eller till hans eller hennes första upplag här. I fråga om fordon som importerats från en ort utanför Europeiska gemenskapen tillämpas som beskattningsvärde tullvärdet beräknat enligt gemenskapens tullkodex och dess tillämpningsförfordning. I fråga om fordon som införts från den inre marknaden är beskattningsvärdet ett värde som bestäms med iakttagande av tillämpliga delar av ovan nämnda gemenskapsbestämmelser. Beskattningsvärdet för nya fordon beräknas som huvudregel enligt det förfarande varom stadgas i tullkodexens artikel 29 på basen av fordonets kommersiella värde så att fordonets beskattningsvärde i praktiken består av det pris som betalats till fordonets tillverkare samt av frakt- och försäkringskostnaderna.

Enligt 11 § 4 mom. bilskattelagen är beskattningsvärdet för fordon som tillverkats här i landet fordonets pris på tillverkningsplatsen, vilket bestäms enligt fordonets tillverkningskostnader. Detta stadgande tillämpas endast om fordonets tillverkare är skattskyldig. Lagen innehåller inga närmare bestämmelser om vad som avses med det pris som beräknas på basen av tillverkningskostnaderna. I praktiken har detta stadgande inte

tillämpats på yrkesmässig fordonstillverkning, eftersom fordon tillverkade i Finland för hemmamarknaden har beskattats såsom importerade fordon, varvid man på dem har tillämpat samma stadganden som på fordon importerade från den inre marknaden.

I fordonets skattevärde inräknas också tull, om sådan skall betalas för fordonet.

Bilskattelagen innehåller stadganden om fordonets minimiutrustning då beskattningsvärdet fastställs. Sådan utrustning anses vara den utrustning som fordras för att fordonet skall kunna godkännas för trafik samt standardutrustning och för bilar dessutom värmeaggregat. Om fordonet inte har denna utrustning, läggs dess pris till skattevärdet, vid behov på basen av uppskattning.

Lagen innehåller också stadganden om viss utrustning vars värde inte inräknas i beskattningsvärdet. Beskattningsvärdet minskas med 70 euro om bilen är utrustad med avfrostningsanläggning för bakrutan och med strålkastar rengörare. För personbilar försedda med ottomotor med låga halter av utsläpp avdras 760 euro från beskattningsvärdet. I ett fordonets beskattningsvärde inräknas inte värdet av sedvanlig iståndsättning av fordonet i försäljningssyfte eller värdet av sådan utrustning för högst 80 euro som fordonet i samband därmed försetts med. Registreringsavgift för fordonet och avgift för registrerings skyltar räknas inte heller in i beskattningsvärdet.

I fordonets beskattningsvärde inräknas inte värdet av ändringsarbete och utrustning som skett i Finland före den första registreringen av ett fordon och som beror på att en paket- eller lastbil ändras till personbil eller utrustas till servicebil eller på att ett paketbilsunderrede utrustas med lastkorg eller lastflak.

Sådan utrustning som tillfogas efter beskattningen beskattas inte heller, om inte utrustningen bör anses utgöra standardutrustning och sålunda faller inom beskattningens ram. Utrustning eller ändringar av fordonet efter beskattningen kan också medföra ny beskattning av detta, om ändringarna påverkar typkoden. För fordonet redan erlagd skatt tas då i beaktande, varvid endast den tilläggs-

skatt som beror på ändringarna uppbärs.

För en ny bil betalas i bilskatt beloppet av bilens beskattningsvärde, minskat med 770 euro. Tillsammans med de avdrag som görs från beskattningsvärdet är skatten för personbilar lika med beskattningsvärdet minskat med högst 1 600 euro.

För paketbilar avsedda enbart för varu-transport tillämpas en nedsatt skattesats på 35 procent av beskattningsvärdet.

Skatten på motorcyklar är 20—70 procent av beskattningsvärdet, graderad enligt motorns cylindervolym.

Enligt 7 § bilskattelagen är skatten på som begagnade importerade bilar och motorcyklar densamma som på motsvarande nya fordon eller på nya fordon med närmast motsvarande tekniska och andra egenskaper, nedsatt på basen av åldersavdrag. Skatten på som begagnade importerade fordon bestäms sålunda inte på basen av dessa fordons eget anskaffningspris, utan utgångspunkten är den skatt som vid ett begagnat fordons beskattningstidpunkt skulle ha betalats för motsvarande nya fordon. Det beskattningsvärde som utgör grund för skatten på motsvarande nya fordon bestäms enligt de värderingsmetoder som godkänts i gemenskapens tullstadganden. Utgångspunkten för dessa stadganden är att man vid bedömningen av begreppet motsvarande fordon tar i beaktande det handelsled där den skattskyldiga verkar. Då en konsument importerar ett begagnat fordon definieras det fordon som utgör grund för det importerade fordonets beskattning såsom ett motsvarande nytt fordon som ifrågavarande konsument själv hade kunnat importera. I praktiken baseras beskattningsvärdet för som begagnade importerade fordon på det skattefria pris till vilket konsumenten hade kunnat anskaffa ett motsvarande nytt fordon antingen i Finland eller i fordonets tillverkningsland. Eftersom detta så kallade tax free-pris de facto är högre än importpriset för i partihandledet verkande importörer är beskattningsvärdet på begagnade fordon som importeras av konsumenter högre än i fråga om skattskyldiga som verkar i partihandledet. Handelsledets inverkan är av avgörande betydelse för att bestämma grunden för som begagnade importerade fordons beskattningsvärde och därför också för skattens belopp.

Det i lagen stadgade åldersavdraget för begagnade fordon beräknas på basen av den skatt som på ovan nämnt sätt beräknats för nya motsvarande fordon. Sättet för att beräkna avdraget motsvarar fordons genomsnittliga värdeminskning på den finska marknaden. Grunderna för åldersavdragen ändrades genom lag 1160/1998 sedan Europeiska gemenskaperna kommission hade tillställt Finland en officiell anmärkning om åldersavdragssystemets detaljer. Enligt gällande lag nedsätts skatten på ett motsvarande nytt fordon med 0,6 procent per användningsmånad för ett begagnat fordons hundra första användningsmånader och för de följande hundra användningsmånaderna med 0,9 procent av skattens beräknade restvärde till slutet av varje föregående månad samt därefter med 0,4 procent av restvärdet.

Ett fordon anses vid import vara begagnat om det har varit registrerat och i användning utomlands längre tid än sex månader. Ett fordon som har tagits i användning utomlands men som har varit registrerat högst sex månader anses inte utgöra ett begagnat fordon, utan för det uppbärs alltid minst skatten på ett motsvarande nytt fordon.

Bland fordon som beskattas som begagnade har man till en särskild kategori avskilt fordon där minst 25 år har förflutit från utgången av fordonets tillverkningsår. Skatten på bilar av denna ålder är 30 procent av bilens anskaffningspris för den skattskyldige. Skatten beräknas alltså inte på basen av skatten på en motsvarande ny bil och med åldersavdrag, såsom i fråga om andra fordon som beskattas såsom begagnade. Skatten på motorcyklar av samma ålder är 30 procent av motorcykelns skatt enligt skattetabellen.

Skatten på bilar och motorcyklar som tillverkats av begagnade delar är densamma som skatten på motsvarande nya fordon eller nya fordon med närmast motsvarande tekniska och andra egenskaper. Fordon anses vara tillverkade av begagnade delar om de har hopmonterats så att det finns 50 procent eller mera delar från fordon som tidigare varit i bruk i trafik. Stadgandet innebär i praktiken att andra fordon än sådana som är minst 25 år gamla kan beskattas på basen av fordonets eget anskaffningsvärde endast i det fall att minst 50 procent av fordonets delar är nya

sådana som inte använts i fordon som tidigare varit i trafik.

Fordon för vilka tidigare har uppburits skatt skall beskattas på nytt på grund av att delar har bytts ut eller att andra ändringar har gjorts på fordonet. Fordon för vilka tidigare har uppburits skatt som nya skall beskattas på nytt såsom fordon som tas i bruk eller registreras första gången, om fordonet används sedan 50 procent eller mera av dess delar har bytts ut. Fordon som har beskattats såsom fordon som har tagits i bruk utomlands eller såsom fordon som har importerats begagnade beskattas på nytt om 33 procent eller mera av deras delar har bytts ut. Om fråga dock är om fordon där stadgandena om 25 år gamla fordon har tillämpats vid den första beskattningen, beskattas fordonet på nytt först då 50 procent eller mera av delarna har bytts ut.

Vissa fordon är befriade från bilskatt eller skatten är nedsatt på grund av fordonets klassificering eller avsedda användning. Fria från bilskatt är bl.a. räddningsbilar och ambulanser samt husbilar vilkas egenmassa är minst 1 875 kilogram. För bilar som vid första registreringen registreras för beställningstrafik nedsätts bilskatten med 9 600 euro. Bilskattelagen innehåller också stadganden om skatteåterbäring på grund av invaliditet. Skatten på fordon som importeras i samband med inflyttning till landet nedsätts med högst 13 450 euro, om i bilskattelagen stadgade förutsättningar uppfylls.

Skyldiga att betala bilskatt är i första hand importören av fordon eller tillverkaren av fordon som är tillverkade i Finland. Med importör avses den som importerar fordonet till Finlands territorium eller för vars räkning fordonet importeras. Genom ett i lagen stadgat förfarande kan skattskyldigheten dock överföras till ett annat handelsled eller till konsumenten. Denna möjlighet har dock i praktiken knappast alls utnyttjats. Om fordonets importör, tillverkare eller förvärvare inte kan påvisas, är den som inregistrerat fordonet eller tagit det i bruk skattskyldig. I sista hand är fordonets ägare skattskyldig.

Mervärdesskatt på fordon

Enligt mervärdesskattelagen (1501/1993) skall mervärdesskatt betalas på affärsmässig

försäljning av varor och tjänster samt på import, varmed i mervärdesskattningen avses import till Finland från ett område utanför Europeiska gemenskapen, också annorledes än som affärsverksamhet. Mervärdesskatten på försäljning och import gäller såväl nya som begagnade fordon. Mervärdesskatt skall också betalas i Finland på gemenskapsinterna varuförvärv, varmed avses anskaffning mot vederlag av varor från en annan medlemsstat i Europeiska gemenskapen. Anskaffning mot vederlag av nya fordon från en annan medlemsstat anses alltid utgöra gemenskapsinternt varuförvärv för vilket mervärdesskatt uppbärs i Finland. Detta innebär att för fordon som importeras både såsom affärsverksamhet och av konsumenten betalas i Finland 22 procent mervärdesskatt på det pris som erlagts utomlands. Om fråga däremot är om begagnade fordon som en konsument anskaffat i en annan medlemsstat, uppbärs ingen mervärdesskatt i Finland på denna anskaffning, utan skatten uppbärs i inköpslandet. Mervärdesskattelagens stadganden motsvarar Europeiska gemenskapens mervärdesskattlagstiftning vars stadganden huvudsakligen ingår i rådets direktiv 77/388/EEG om harmonisering av medlemsstaternas lagstiftning rörande omsättningsskatter — gemensamt system för mervärdesskatt; enhetlig beräkningsgrund, nedan sjuätte mervärdesskattedirektivet.

Enligt bilskattelagen inräknas den mervärdesskatt som den skattskyldige betalats för ett fordon enligt mervärdesskattelagen inte in i det beskattningsvärde som utgör grund för bilskatten.

Däremot betalas i samtliga fall på bilskatten en skatt av samma storlek som mervärdesskatten, såsom stadgas i 5 § bilskattelagen. Detta innebär att utom den mervärdesskatt som på ovannämnt sätt eventuellt uppbärs på det pris som betalats utomlands skall varje bilskattskyldig dessutom betala en skatt av samma storlek som mervärdesskatten också på bilskattens belopp. För att undvika skatteakumulation är denna skatt dock avdragsgill i mervärdesskattskyldigas affärsverksamhet. Stadgandets ändamål är att garantera att alla fordon beskattningsmässigt behandlas på ett enhetligt sätt, oberoende av vilken ställning den bilskattskyldiga har i

mervärdesbeskattningen.

1.2. EG-rätten

Skatten på fordon har inte samordnats i Europeiska unionen utom när det gäller mervärdesbeskattningen och vissa undantag för temporär skattefri användning av fordon. Medlemsstaterna har således fortfarande mycket stora befogenheter att själva nationellt bestämma om skatterna. Befogenheterna begränsas dock redan nu av det på den inre marknaden råder en princip som säger att beskattningen inte får medföra några gränsformaliteter mellan medlemsstaterna. Också en del skattebestämmelser i Fördraget om upprättandet av Europeiska gemenskapen (EG-fördraget) begränsar befogenheterna. Av dem är artikel 90 EG, som innehåller ett förbud mot diskriminerande intern beskattning i medlemsstaterna, viktigast. Artikel 90 EG föreskriver att ingen medlemsstat skall, direkt eller indirekt, på varor från andra medlemsstater lägga interna skatter eller avgifter, av vilket slag de än är, som är högre än de skatter och avgifter som direkt eller indirekt läggs på liknande inhemska varor. Vidare föreskrivs att ingen medlemsstat på varor från andra medlemsstater skall lägga sådana interna skatter eller avgifter som är av sådan art att de indirekt skyddar andra varor. Förbudet mot diskriminerande skatter avser att säkerställa att medlemsstaterna tillämpar neutrala skattesystem för liknande eller konkurrerande inhemska och importerade varor.

Europeiska gemenskapens domstol har flera gånger granskat medlemsstaternas bilskatteregler framför allt utifrån perspektivet om reglerna stämmer överens med förbudet mot diskriminerande skatter i artikel 90 EG. I domarna har domstolen särskilt tagit ställning till skatten på bilar som förs in begagnade i landet. Bland annat på grundval av domarna i mål 47/88 kommissionen mot Danmark samt målen C-345/93 *Nunes Tadeu* och C-393/98 *Gomes Valente* som gäller bilskatten i Portugal kan domstolens vedertagna tolkning anses vara att skatten på ett begagnat fordon som förs in från en annan medlemsstat inte får vara högre än den skatt som anses återstå i värdet på ett motsvarande for-

don i medlemsstaten. Däremot har domstolen i dessa fall inte tagit ställning till om det är tillåtet att räkna in den typ av effekt som handelsledet i Finland har på bilskatten. Domarna ger heller inget uttömmande svar på hur beloppet för skatten på begagnade fordon skall räknas ut.

I ett uppskovsbeslut av den 15 mars 2000 beslutade Högsta förvaltningsdomstolen begära ett förhandsavgörande av EG-domstolen om bilskattebestämmelsernas förenlighet med gemenskapsrätten (målnummer C-101/00 *tullombudet och Antti Siilin*) i enlighet med artikel 234 EG. Högsta förvaltningsdomstolen ville dels veta om det är tillåtet att räkna in effekten av handelsledet, dels ha domstolens synpunkter på om vissa detaljer i skatten på fordon som privatpersoner importerar från en annan medlemsstat stämmer överens med förbudet mot diskriminerande skatter. Dessutom ville Högsta förvaltningsdomstolen veta om mervärdesbeskattningen på fordon stämmer överens med gemenskapens momsregler och förbudet mot diskriminerande skatter. Följande frågor ställdes:

1. Enligt 11 § bilskattelagen utgör fordonets anskaffningsvärde för den skattskyldige grunden för fordonets beskattningsvärde vid fastställelsen av bilskatten när fordonet är importerat som gemenskapsvara. I tillämpliga delar tillämpas används det tullvärde för fordonet som avses i Europeiska gemenskapens tullkodex och rådets förordning om tillämpningsföreskrifter för tullkodexen såsom anskaffningsvärde. Kan artikel 90 EG då tolkas så att en sådan nationell bestämmelse om fastställelsen av det beskattningsvärde som ligger till grund för bilskatten inte är diskriminerande, särskilt om man tar hänsyn till att beskattningsvärdet varierar beroende på inom vilket handelsled importören är verksam, det vill säga beroende om importören är verksam inom partihandelsledet, detaljhandelsledet eller som konsument?

2. Enligt 7 § 1 mom. bilskattelagen tas skatt ut för ett fordon som importeras begagnat såsom för ett motsvarande nytt fordon, dock så att skatten nedsätts på det sätt som anges i lagen. I den lydelse som stadgandet hade tidigare i lag 1482/1994 togs skatt ut för fordon som importeras begagnade såsom för ett motsvarande nytt fordon, nedsatt med 0,5

procent per varje hel kalendermånad, räknat från den tidpunkt då fordonet i sex månader varit registrerat eller i bruk, och den nedsattes då bara för de 150 första användningsmånaderna. Enligt den gällande lagen 1160/1998 tas skatt ut för ett fordon som importerats begagnat såsom för ett motsvarande nytt fordon, nedsatt med 0,6 procent per användningsmånad för de hundra första användningsmånaderna och för de följande hundra användningsmånaderna nedsatt med 0,9 procent per användningsmånad av skattens till slutet av varje föregående månad beräknade restvärde samt för användningsmånaderna därefter nedsatt med 0,4 procent av skattens till slutet av varje föregående månad beräknade restvärde. Som användningsmånader räknas de hela kalendermånader som förflutit från det fordonet togs i bruk eller registrerades första gången.

Kan artikel 90 EG tolkas så att en sådan nationell bestämmelse inte är diskriminerande när

— utgångspunkten för skatten på en begagnas bil utgörs av skatten på en motsvarande ny bil

— bilskatten enligt den tidigare gällande bestämmelsen, som är tillämplig rätt i det aktuella målet, förskrev att bilskatten skall nedsättas först efter en frist av sex månader och

— skatten enligt både den tidigare och den gällande bestämmelsen nedsätts linjärt i enlighet med vad som angetts ovan?

3. Är det dessutom nödvändigt att utöver de beräkningsgrunder som fastställs i den nationella skattebestämmelsen alltid också utreda fordonets individuella egenskaper för att säkerställa att uppbörden av bilskatten i enskilda fall inte leder till en diskriminering i strid med artikel 90 EG?

4. Skall mervärdesskattedirektivet tolkas så att den skatt på bilskatten som avses i 5 § 1 mom. bilskattelagen och 1 § 5 mom. mervärdesskattelagen och som i dessa lagrum kallas mervärdesskatt på bilskatten utgör en mervärdesskatt i den mening som avses i mervärdesskattedirektivet, när skatten enligt de nationella bestämmelserna bara tas ut på grundval av bilskatten?

5. Om svaret på den fjärde frågan är nekande, skall en sådan skatt ändå anses vara en sådan skatt eller avgift som är tillåten en-

ligt artikel 33 i mervärdesskattedirektivet?

6. Om sådana nationella skattebestämmelser inte anses vara oförenliga med mervärdesskattedirektivet, kan artikel 90 EG då tolkas så att bestämmelserna inte är diskriminerande i den mening som artikeln avser?

EG-domstolen framhåller i sitt beslut av den 19 september 2002 för det första att artikel 90 EG enligt fast rättspraxis skall tolkas så att skatten på ett fordon som importerats begagnat inte får överstiga den återstående skatt som ingår i värdet av liknande begagnade bilar som är registrerade i den medlemsstat till vilket de har importerats. Artikel 90 EG utgör i och för sig inget hinder för att beskattningsvärdet på ett fordon fastställs på grundval av tullvärdet, men artikeln hindrar att beskattningsvärdet varierar beroende på handelsledet, eftersom detta åtminstone i vissa fall kan leda till att skatten på en importerad begagnad bil avviker från den genomsnittliga återstående skatt som ingår i värdet av liknande begagnade bilar som redan har registrerats i medlemsstaten.

Den andra frågan anser domstolen gälla de kriterier som skall tillämpas vid beräkningen av värdet på begagnade bilar. Domstolen anser det vara tillåtet att fastställa skatten för ett importerat begagnat fordon utifrån värdet på ett motsvarande nytt fordon. Vid beräkningen av skatten på ett importerat begagnat fordon skall dock jämförelsefordonet vara ett motsvarande fordon. Om ett fordon har kännetecknen som så nära som möjligt motsvarar de kännetecknen som det importerade fordonet uppvisar avgörs utifrån vissa viktiga egenskaper som modell, typ, prestanda och utrustning. Domstolen anser det inte vara förenligt med artikel 90 EG att den tidigare lagen föreskrev att åldersnedsättningen börjar först när fordonet har varit sex månader i bruk. Vidare anser domstolen att värdet av bruk. Dessutom anser domstolen i sin dom att värdet på begagnade fordon de facto inte sjunker linjärt, vilket framgår av rättspraxis. Därför strider ett så här stelbent beskattningssystem mot principen att skatten på begagnade bilar skall påföras med beaktande av deras faktiska värdeminskning.

Den tredje frågan uppfattar domstolen som en fråga om diskrimineringsförbudet innebär att den faktiska värdeminskningen på begag-

nade bilar skall anges enligt varje enskilt fordonens särskilda egenskaper eller om det räcker med att ange den på ett allmänt och abstrakt sätt på grundval av kriterier som fastställs i nationell rätt. Enligt domen är ett beskattningssystem som grundas på allmänna och abstrakta kriterier tillåtet under förutsättning att det utesluter varje diskriminerande verkan, med hänsyn till de rimliga approximationer som är en del av alla system av denna typ. För att ett sådant beskattningssystem skall vara förenligt med fördraget skall för det första under alla förhållanden de kriterier som ligger till grund för den skönmässiga beräkningen av fordonets värdeminskning offentliggöras. För det andra skall ägaren till det importerade begagnade fordonet ha rätt att bestrida att en metod för skönmässig beräkning tillämpas på fordonet. Detta kan leda till att fordonets särskilda egenskaper måste eftersökas för att det skall kunna säkerställas att skatten inte är diskriminerande.

När det gäller den skatt som enligt 5 § bilskattelagen betecknas som mervärdesskatt och beräknas på bilskatten anser domstolen att skatten trots att den kallas mervärdesskatt inte uppvisar de grundläggande kännetecknen för mervärdesskatt i den mening som avses i sjätte mervärdesskattedirektivet och att pålagan därför inte strider mot bestämmelserna i sjätte mervärdesskattedirektivet.

Med avseende på artikel 90 EG framhåller domstolen att mervärdesskatten på bilskatten i likhet med bilskatten endast påförs en gång innan bilen registreras eller tas i bruk i Finland. Skatten uppbärs således inte bara på begagnade fordon som importeras från andra medlemsstater utan också på begagnade fordon som redan har registrerats i medlemsstaten. Mot denna bakgrund strider skatten inte mot artikel 90 EG. Det är irrelevant att skatten är avdragsgill för den som bedriver yrkesmässig verksamhet. Eftersom skatten uppbärs på bilskatten skall skattens förenlighet med artikel 90 EG bedömas på samma sätt som bilskatten. Den skatt som avses i 5 § bilskattelagen är således diskriminerande i den mån som denna skatt på ett begagnat fordon som importerats från en annan medlemsstat överstiger beloppet av den återstående skatt som ingår i värdet av ett liknande begagnat fordon som redan har registrerats i

medlemsstaten.

1.3. Högsta förvaltningsdomstolen beslut 16.12.2002

Den 16 december 2002 gav Högsta förvaltningsdomstolen sitt beslut i det bilskattemål för vilket domstolen hade bitt EG-domstolen om ovannämnda förhandsavgörande (HFD 2002:85, liggare 3318). I detta beslut tillämpas samma principer som redan EG-domstolen hade framfört och man kan inte heller anse att beslutet ur synpunkten av den lag som nu skall stiftas skulle innehålla några nya synpunkter som skulle påverka denna regeringsproposition. I det följande behandlas dock två punkter i Högsta förvaltningsdomstolens beslut där det kan anses att beslutet preciserar de principer som redan tidigare framförts av EG-domstolen.

EG-domstolens beslut behandlar huvudsakligen frågan på vilka grunder man skall bestämma värdet på det fordon på den inhemska marknaden med vilket man skall jämföra skatten på ett fordon som hämtas från en annan medlemsstat för att beskattas i Finland. EG-domstolen hänvisar bl.a. till fordonens egenskaper som skall beaktas då man bedömer vilka fordon som motsvarar varandra i denna bedömning. EG-domstolen definierar dock egentligen inte vilket prisbegrepp som skall tillämpas av många alternativ. I förhandsavgörandet anses dock att förhållandevis schematiska lösningar är tillåtna under vissa förutsättningar. Domstolen hänvisar bl.a. till att skattemyndigheterna kan använda prisuppgifter i branschtidskrifter som hjälp för att bestämma värdet. Såväl hos oss som annorstädes innehåller biltidskrifterna och dagstidningarna uppgifter om till vilka priser bilar erbjuds till försäljning. Domstolen torde också ha avsett dessa annonser om bilar till försäljning. Kännedom saknas dock om någon enda publikation inom bilbranschen som innehåller uppgifter om till vilket pris köp verkligen har gjorts, i stället för uppgifter om begärda priser. Dessa uppgifter stannar mellan säljaren och köparen och utomstående har inte tillgång till dem, om inte parterna i köpet går med på det. Eftersom sådan information inte ens finns tillgänglig är det naturligt att EG-domstolen inte kan ha uppställt som vill-

kor att prisuppgifter om avslutade köp skall användas. EG-domstolens ståndpunkt torde böra tolkas så att diskrimineringskriterierna visserligen bör bedömas på basen av bästa möjliga uppgifter om fordonets värde, men att man inte kan ställa sådana krav angående informationsbasen att de inte skäligen är möjliga att uppfylla.

I sitt beslut har Högsta förvaltningsdomstolen bedömt hur ett fordonets värde skall bestämmas också ur synpunkten av vilket prisbegrepp som skall användas. Högsta förvaltningsdomstolen förhåller sig å enda sidan avvisande till att använda ett så kallat begärt pris, men domstolen godkänner i detta enskilda fall ett pris som domstolen definierar som det högsta pris som konsumenten betalar. Man torde kunna anse att Högsta förvaltningsdomstolen har strävat till samma slutresultat som EG-domstolen, även om frågan förblir något oklar på grund av bedömningen av de handlingar och den bevisning som gäller den nu behandlade beskattningsfrågan.

EG-domstolen ansåg att den mervärdesskatt som uppbärs på bilskatten står i ett sådant förhållande till bilskatten att om den sistnämnda är alltför hög ur gemenskapsrättens synpunkt är också mervärdesskatten i sin egenskap av accessorisk skatt alltför hög eftersom ett motsvarande mervärdesskattebelopp inte ingick i värdet på fordon som tidigare beskattats som nya. Högsta förvaltningsdomstolen fastställer i sitt beslut den princip som följer av EG-domstolens dom att om ett begagnat fordon på den finska marknaden har beskattats som nytt vid en tidpunkt då en lägre mervärdesskatte- eller omsättningsskatteprocent än den nuvarande tillämpades, bör den mervärdesskatt som uppbärs på bilskatten motsvara skattebeloppet enligt denna lägre skattesats.

I andra avseenden än de som gäller begreppet fordonpris och beaktandet av tidigare procentsatser för mervärdesskatten kan EG-domstolens och Högsta förvaltningsdomstolens avgöranden ur rättslig synpunkt anses vara identiska. Högsta förvaltningsdomstolen har dessutom hänvisat till en beräkningsmetod där man först skall utreda vilket skattebelopp som ingick i priset på jämförelsefordonet som nytt. Då fordonets konsumentpris som nytt är känt kan man beräkna skattens

procentuella andel av konsumentpriset. I beslutet preciseras dock inte vilket prisbegrepp som eventuellt borde tillämpas i detta sammanhang och inte heller om det i beräkningen användas prisbegreppet på sätt eller annat skall vara kommensurabelt med det prisbegrepp som eljest tillämpas vid bestämningen av konsumentpriset och som baserar sig på det begärda priset, för att man skall kunna komma fram till ett konsekvent slutresultat.

1.4. Vissa andra länders stadganden

De flesta av Europeiska unionens medlemsstater tillämpar speciella skatter som uppbärs vid registrering av fordon. Beräkningsgrunden och skattesatsen varierar dock avsevärt. I somliga länder, såsom i Portugal, utgörs skattegrunden enbart av fordonets tekniska egenskaper. Portugals skatt baserar sig endast på motorns slagvolym. Det är dock allmänare att skatten också baserar sig på fordonets värde, utom på dess tekniska egenskaper. Utom motorns slagvolym utgör värdet skattegrund i Spanien, Irland och Grekland där också fordonets utsläppsnivå avsevärt påverkar skatten. I Österrike bestäms skatten på basen av fordonets bränslekonsumtion, utom på dess värde. En nästan renodlad värdebeskattning tillämpas, utom i Finland, också i Nederländerna och i Danmark. I motsats till läget i Finland grundar sig andra länders värdebaserade skatter i allmänhet på sådana interna marknadspris i vederbörande land, såsom parti- eller nettolistpris, detaljhandelspris eller allmänt marknadspris, vilka bildas i ett senare skede än importörens anskaffningspris. Nedan behandlas vissa länders bilbeskattning mera ingående.

Danmark

I Danmark uppbärs på motorcyklar, personbilar och på vissa bilar avsedda för transport av lätta varor en registreringsskatt liknande bilskatten. Beräkningsgrunden för skatten, som uppbärs vid fordonets första registrering, är fordonets allmänna detaljhandelspris på den danska marknaden utan bilskattens andel. Mervärdesskatten detaljhandelspris på den danska marknaden. Mervärdesskatten, liksom också ett visst täcknings-

bidrag för bilhandeln inräknas i beskattningsvärdet, även om fordonet de facto säljs till konsumenten med ett lägre täckningsbidrag. Bilens hela utrustning inräknas i beskattningsvärdet, även om olika nedsättningar beviljas för vissa slag av utrustning.

Skattebeloppet som uppbärs för bilar är 105 procent av beskattningsvärdet upp till 50 800 kronor och 180 procent för överskjutande belopp. I fråga om motorcyklar är denna brytningspunkt betydligt lägre.

För begagnade fordon uppbärs tidigare 90 procent av skatten på motsvarande nya fordon. EG-domstolen ansåg dock att systemet i detta avseende diskriminerade importerade begagnade bilar eftersom skatten var högre än den andel av skatten som fanns kvar i sådana i hemlandet sålda bilar för vilka registreringsskatt hade uppburits som nya (ärendet C—47/88). Därför ändrade Danmark skattegrunden så att beskattningsvärdet också för begagnade fordon är deras allmänna detaljhandelspris på den danska marknaden för begagnade bilar, utan skattens andel, men med den utrustning som fordonet hade vid beskattningstillfället. Samtidigt ändrades brytningspunkten för skattens procentuella andelar så denna punkt sjunker med fordonets åldersklass enligt den genomsnittliga värdeminskning som inträder med åldern. Beskattningsgrunden för nya och begagnade fordon är enhetlig också i det avseende att ingen speciell nedsättning beviljas för begagnade fordon.

I Danmark bestäms skattebeloppet för begagnade fordon som registreras första gången enligt hur mycket värdebaserad registrerings-skatt som anses ingå i priset på motsvarande begagnade inhemska fordon. I Danmark har man praktiskt genomfört detta system genom att man försöker göra en individuell bedömning av ett begagnat fordons allmänna försäljningspris, medan skatteprocenten bestäms mera schablonmässigt enligt fordonets ålder och motsvarar fordons genomsnittliga prisnedsättning. Såsom begagnade fordons beskattningsvärde fastställer skattemyndigheterna det pris till vilket motsvarande fordon säljs till konsumenter i Danmark. Om likadana fordon inte har varit till salu i Danmark, fastställs skattevärdet genom att göra en jämförelse med försäljningspriset på fordon som

har motsvarande tekniska egenskaper. Om den skattskyldige så önskar, kan en speciell värderingsnämnd granska ett begagnat fordon för att göra en individuell värdering.

Mervärdesskatt uppbärs inte på registreringsskatten trots att skattebeloppet uppbärs av konsumenten i detaljhandelsledet och sålunda enligt gemenskapens mervärdesskattestadganden borde inkluderas i det försäljningspris som utgör grund för mervärdesskatten. Detta förfarande motiveras med att registreringsskatten inte uppbärs då fordonet säljs utan då det inregistreras, varvid det ur mervärdesskattesynpunkt är fråga om två olika händelser. Man har ansett detta system förutsätta att den icke mervärdesskattskyldiga konsumenten enligt lag är skyldig att inregistrera fordonet, trots att bilhandlaren i praktiken redovisar skatten till staten på sin kunds vägnar.

Registreringsskattens belopp räknas ut i skattekontoret då den skattskyldiga anmäler fordonet till beskattning. Den sålunda uträknade skatten skall betalas innan den skattskyldige kan registrera fordonet. Registrerade kunder beviljas dock betalningstid mot att ställa permanent säkerhet. Vid behov rättas denna skatt, som har karaktären av en förskottsskatt, genom ett slutligt beskattningsbeslut, om t.ex. värderingsnämndens bedömning av fordonets värde ger anledning till detta.

Irland

Också på Irland grundar sig den skatt som uppbärs på basen av fordonens registrering på fordonens inhemska marknadspris. För bilar är registreringsskattens belopp det samma för både nya och begagnade fordon. Det skattebelopp som uppbärs för privatbilar är enligt motorvolymen graderad i tre klasser i avsikt att av miljöskäl uppmuntra konsumenterna att skaffa bilar med liten motor. Skatten beräknas på basen av bilens beskattningsvärde på följande sätt:

Cylindervolym	Skatt, %
— mer än 2000	30
— mer än 1401 men högst 2000	25
— högst 1401	22,5

Skattegraderingen har inte genomförts i fråga om andra bilar än privatbilar. För andra bilar än privatbilar med en vikt av högst tre ton är skatten 13,3 % av beskattningsvärdet, dock minst 100 pund. Skatten på andra kommersiella fordon är 40 pund, vilket närmast anses utgöra en administrativ avgift.

En bils beskattningsvärde är dess allmänna marknadspris inklusive skatt vid beskattningstidpunkten. Därmed avses inte bilens normativa detaljhandelspris, utan det pris till vilket bilen de facto förväntas bli såld i detaljhandeln till konsumenterna. Trots att de företag som sköter marknadsföringen av bilar är skyldiga att rapportera priset på nya bilar, är det skattemyndigheterna som fastställer beskattningsvärdet. Uppföljningen och fastställandet av beskattningsvärdet har koncentrerats på riksnivå men på grund av det elektroniska beskattningssystemet kan den egentliga beskattningen skötas i de regionala skattekontoren.

Utgångspunkten för att fastställa det allmänna marknadspriset på begagnade bilar är det allmänna marknadspris på nya bilar av ifrågavarande fordonstyp, på vars grund årsmodellens pris beräknas genom att jämföra prisutvecklingen för ifrågavarande fordonstyp med allmänna kalkylmässiga modeller som illustrerar prissänkningen. Eftersom prisuppgifterna gäller det genomsnittliga priset på en hel årsmodell korrigeras det kalkylmässiga priset på basen av registreringsmånaden. Genom en ytlig granskning vid beskattningstillfället kan bilens beskattningsvärde enligt ett visst standardschema nedsättas för att beakta dess skick och körsträcka. I beskattningssystemet ingår sålunda vissa faktorer som påverkar det individuella beskattningsvärdet, men vilkas betydelse i alla fall är rätt blygsam. Fordon som inte är trafikdugliga på grund av sitt dåliga skick beskattas däremot inte och de registreras inte heller.

En bils standardutrustning anses ingå i dess allmänna marknadspris. Tilläggsutrustningens andel skall däremot skilt läggas till beskattningsvärdet i fråga om såväl nya som begagnade bilar. För beskattningen av tilläggsutrustning har ett allmänt marknadsvärde per fordonstyp fastställts för varje slag av tilläggsutrustning. Vid beskattningen av begagnade bilar läggs till deras marknadspris

det återstående marknadspriset på bilarnas tilläggsutrustning. Detta marknadspris anses dock sjunka snabbare än marknadspriset på själva bilen.

Skatten på motorcyklar bestäms enligt deras cylindervolym. Skatten på begagnade motorcyklar beräknas på basen av skatten på en ny motorcykel genom att sänka skatten enligt en viss åldersreduktion så att över 30 år gamla cyklar är skattefria. Marknaden för begagnade motorcyklar är ganska obetydlig. Av administrativa skäl har man inte velat ordna beskattningen av motorcyklar på basen av marknadspris, såsom man gjort för bilar.

Det beror på registreringstidpunkten om mervärdesskatt betalas på registreringsskatten eller inte. Som huvudregel köper konsumenten ett fordon i det skede då det ännu formellt är oregistrerat och obeskattat. Fordonets egentliga försäljningspris anses då inte omfatta registreringsskatt, varför ingen mervärdesskatt heller uppbärs. Till denna del motsvarar systemet sålunda det som tillämpas i Danmark.

2. Propositionens mål

Propositionen avser att ändra bilskatten så att skatten på begagnade fordon inte skall kunna anses vara diskriminerande i den mening som artikel 90 EG avser. Propositionen tar hänsyn till de synpunkter som EG-domstolen anför i sitt avgörande. Redan enligt tidigare rättspraxis har det varit förbjudet att ta ut mer skatt för ett begagnat fordon än den återstående skatt som ingår i värdet av ett motsvarande begagnat fordon på marknaden i den medlemsstat dit fordonet importeras. EG-domstolen har nu preciserat denna princip. Detta innebär att fordonets kommersiella bakgrund eller det handelsled som fordonet beskattas enligt inte beaktas när likheterna mellan ett importerat fordon och ett jämförelsefordon bedöms. Skattereglerna förslås bli ändrade så att handelsledet inte längre skall ha någon inverkan på bilskatten.

I sitt avgörande ansåg domstolen att det finns flera alternativa möjligheter att undanröja effekterna av handelsledet. Domstolen går bland annat in på frågan under vilka förutsättningar en schematisk eller abstrakt modell för påförande av skatt kan införas på

grundval av skatten på nya fordon. Det finns följaktligen flera modeller som kan anses uppfylla EG-domstolens krav på att diskriminerande skatter måste undanröjas. De viktigaste faktorer som beaktas i denna proposition hänför sig dels till kravet på större insyn i skattesystemet, dels till den information som ligger till grund för skatten. Avsikten är att metoderna i mån av möjlighet skall vara så entydiga att det inte ens i princip skall vara möjligt att ställa frågan om systemet stämmer överens med EG-domstolens krav eller inte.

När domstolen har slagit fast att skatten på ett begagnat fordon inte får vara högre än den återstående skatt som ingår i värdet av ett liknande begagnat fordon som redan finns på den inhemska marknaden, är reglerna tydligast om skatten grundar sig på fordonets värde på marknaden. Om skatten bygger på någonting annat måste den jämförande kalkylen i vilket fall som helst bygga på den återstående skatt som i Finland ingår i det resterande värdet av fordonet. Målet är att bilskatten skall bygga direkt på detta värde. Då kan olika typer av extra uträkningar och jämförelser undvikas.

Detta förutsätter dock att det finns adekvat information om marknadsvärdet. Vad gäller personbilar finns det för närvarande tillräckligt med information, åtminstone i de flesta fall. Det finns information om värdet av personbilar av olika modell och ålder. Utifrån dessa uppgifter kan ett statistiskt tillförlitligt värde för olika typer av fordon räknas ut, som svarar mot det pris till vilket ett sådant fordon allmänt kan köpas på den finska marknaden. Däremot kan det finnas grupper av fordon som det inte nödvändigtvis går att få fram likadana uppgifter om. Det kan bero dels på att marknaden är så liten, dels på att det än så länge inte finns någon liknande heltäckande mekanism för bevakning av priserna på personbilar.

Även om målet kan vara att skatten på personbilar skall grunda sig direkt på konsumentpriset, måste skatten på exempelvis paketbilar och motorcyklar fortfarande grunda sig på importpriset eftersom det inte finns information att tillgå om fordonen. Syftet är i vilket fall som helst att beskattningen skall utformas så att det inte ingår diskriminerande

element i systemet. Detta kan göras inom ramen för det spelrum som domen från EG-domstolen måste anses medge.

EG-domstolens dom gäller inte skatten på nya fordon. Då syftet med lagändringen är att skatten på nya och begagnade fordon skall samordnas för att inte vara diskriminerande, är ett av de viktigaste målen med reformen att skatten på personbilar efter ändringen skall vara exakt densamma och för både nya och begagnade personbilar baseras på konsumentpriserna. EG-rätten kräver visserligen inte att skatteunderlaget för nya bilar ändras från importpriset till konsumentpriset, men en sådan ändring gör systemet mer enhetligt och ger större insyn.

EG-domstolens dom har inga direkta rättsliga effekter för skatten på fordon som importerats för att beskattas som annan vara än en gemenskapsvara. I överensstämmelse med den allmänna samordningsprincipen i denna proposition utgår förslaget dock från att samma skatteprinciper skall tillämpas på både fordon som kommer till Finland från en annan medlemsstat och fordon som importeras från tredje land.

Trots att gemenskapsrättsliga synpunkter inte har någon inverkan på den allmänna skattenivån på fordon och trots att gemenskapsrätten inte förutsätter en skattesänkning för produkter från en annan medlemsstat, utom i de fall då skatten är diskriminerande, säkrar en allmän sänkning av bilskatten i samband med denna ändring dock att beskattningen av begagnade fordon, med beaktande av denna sänkning, inte torde kunna bli så hög att det fortfarande skulle föreligga någon skattediskriminering i strid med gemenskapsrätten. Avsikten är också att undvika eller att lindra en sådan höjning av skattenivån i jämförelse med nuvarande bilskattebelopp som eljest eventuellt kunde uppstå på grund av att skattebasen ändras. Vid valet av skattenivå är avsikten eljest att de relativa ändringarna skall vara i stort sett lika stora med beaktande av personbilarnas olika prisklasser eller t.ex. om fordonets drivmedel är motorbensin eller dieselolja.

Vidare innehåller propositionen inga förslag som ökar miljöstyrningen.

3. De viktigaste förslagen

3.1. Den allmänna uppläggningsmodellen

Den viktigaste faktor som EG-domstolen ansåg leda till skattediskriminering vid beskattningen av begagnade bilar i strid med EG artikel 90 var inverkan av handelsledet på beskattningen av begagnade bilar som importerats av privatpersoner. Genom detta förslag avstår man från att vid bilbeskattningen tillämpa denna modell som grundar sig på gemenskapens tullkodex och dess tillämpningsförfordning. Såvitt gäller handelsledets inverkan är det fråga om att beskattningsvärdet hittills har bestämts för varje kategori skattskyldiga utgående från vad anskaffningspriset på ett motsvarande nytt fordon skulle vara för en köpare i precis samma ställning. Av naturliga orsaker är detta pris lägre i affärsförhållanden mellan tillverkaren och partihandeln än då konsumenten köper en motsvarande ny bil. Utom tillverkningspriset, påverkas konsumentpriset också av bilhandelns täckningsbidrag och av andra motsvarande kostnader. EG-domstolen ansåg dock att detta inte får beaktas, utan att beskattningsvärdet skall vara på samma nivå oberoende av den skattskyldiges ställning.

Det finns i princip två sätt att vid bilbeskattningen eliminera handelsledets inverkan på beskattningsvärdet. Det ena alternativet att bilhandelns eget täckningsbidrag och andra kostnader som betalas av konsumenten inkluderas i beskattningsvärdet också vid transaktioner inom bilhandeln själv. Då är beskattningsvärdet det samma för alla, oberoende av i vilket handelsled de olika skattskyldiga befinner sig. Det andra alternativet är att eliminera handelsledets inverkan då konsumenten är skattskyldig genom att från det anskaffningspris som han eller hon betalat på sätt eller annat eliminera den andel som överstiger anskaffningskostnaderna på en motsvarande ny bil i partihandelsledet. Också i detta fall blir beskattningsvärdet det samma för alla.

Båda dessa metoder används enligt detta förslag. Då fråga är om begagnade fordon som beskattats före denna lagändring tillämpas det alternativet att beskattningsvärdet

sänks med den andel som motsvarar handelns täckningsbidrag och andra motsvarande kostnader till den genomsnittliga nivå som betalas av en importör i partihandelsledet. Då fråga är om nya och begagnade personbilar som importerats efter denna lagändring föreslås att man övergår till ett beskattningsvärde där dessa kostnader läggs till beskattningsvärdet på samma sätt för alla bilar. I detta fall skulle man alltså också för bilhandelns del övergå till att som beskattningsvärde tillämpa det pris som konsumenten betalar för bilen.

Beskattningsmodellerna måste vara olika av den orsaken att begagnade bilar som tillverkats före reformen och som skall beskattas här, eller som redan befinner sig i Finland, måste jämföras med varandra. Man kan naturligtvis inte i efterhand påverka beskattningen av bilar som tidigare beskattats som nya. Därför kan likställighet uppnås endast genom att från beskattningsvärdet på en begagnad bil som skall beskattas avdra de faktorer som leder till ett alltför högt beskattningsvärde i jämförelse med bilar i partihandelsledet. Trots att detta alternativ i princip kunde tillämpas också i fråga om bilar som tillverkas och som skall beskattas efter reformen har man i propositionen stannat för en motsatt skattemodell. Vid beskattningen av personbilar tillverkade efter reformen höjs beskattningsvärdet alltså i samtliga fall till den nivå som en köpare i ställning av konsument allmänt skall betala för ett motsvarande fordon. Också vid detta tillvägagångssätt blir skattebeloppet i förhållande till bilens pris det samma i samtliga olika fall.

Som närmare redogörs nedan föreslås att man vid beskattningen av paketbilar och motorcyklar också i fortsättningen tillämpar det alternativet att man för beskattningen av ett begagnat fordon från beskattningsvärdet på ett motsvarande nytt fordon avdrar de faktorer som, i de fall då konsumenten är skattskyldig, höjer beskattningsvärdet till en högre nivå än det genomsnittliga beskattningsvärdet på ett motsvarande fordon i partihandeln. Enligt detta alternativ följer skatten på en begagnad fordon dess åldersbetingade värdeminskning enligt ett i lagen fastställt schematiskt åldersavdragssystem. Detta alternativ motsvarar den nuvarande bilbeskattningen, dock ändrad så att i fråga om både

bestämmandet av beskattningsvärdet och åldersavdraget skatten på ett av en konsument importerat begagnat fordon inte blir högre än vad som återstår i värdet på motsvarande inhemska begagnade fordon.

Motiveringen för att välja olika skattemodeller ansluter sig bl.a. till den nedan behandlade frågan om hurudana uppgifter som finns tillgängliga för att bestämma beskattningsvärdet på fordon av olika typ. En annan viktig synpunkt, utom tillgången till uppgifter för att bestämma beskattningsvärdet, är dessa uppgifters eventuellt omfattande publicitet.

Förslaget bygger på två olika beskattningsvärden beroende på fordonstypen. Personbilar föreslås bli beskattade på basen av konsumentpriset. Övriga fordon skall precis som nu beskattas på basen av anskaffningsvärdet, alltså importpriset. Denna skattemodell skall läggas upp så att den stämmer överens med domen från EG-domstolen.

Målen med förslaget kan bäst nås om skatterna på personbilar följer en modell där bilskatten räknas ut på det skattefria konsumentpriset. Modellen kan i denna form och med samordnade skattesatser tillämpas på beskattningen av både nya och begagnade personbilar. När det gäller begagnade personbilar innebär det faktum att det finns exakt likadana skattekriterier att reglerna på bästa möjliga sätt och obestriddigt stämmer överens med de principer som EG-domstolen lade fram i sin dom. Reformen kommer dock i denna form bara att tillämpas på beskattningen av de begagnade fordon som beskattas i Finland och som har tillverkats efter att den nya skattegrunden har börjat tillämpas på nya personbilar. Skattemodellen skall således uteslutande bygga på konsumentpriset.

När skatten räknas ut på personbilar som tillverkats innan reformen träder i kraft skall den skatt som återstår i priset på ett motsvarande begagnat fordon beaktas. För denna uträkning finns det nästan inga skattebelopp som på detta sätt bildas direkt i beskattning och som grundar sig på konsumentpriset, eftersom de nya fordon som är jämförelseobjekt har beskattats enligt importpriset, och den modellen förslås nu bli ändrad. Därför är det befogat att räkna om den importprisbaserade skatten på jämförelsefordonet till en konsumentprisbaserad skatt med hjälp av de

skattekriterier som tillämpades på ett likadant nytt fordon och uppgifter om vad fordonet kostade som nytt. Det beskattningsvärde som också behövs för uträkningen föreslås bygga på ett genomsnittligt förväntat värde på det sätt som anges nedan, eftersom inget annat värde är tillgängligt. Med hjälp av dessa faktorer går det att räkna ut hur stor bilskatt som hade ingått i värdet av jämförelsefordonet när det var nytt. Skattesatsen tillämpas sedan på det allmänna statistiska värdet som fordonet har på den finska marknaden vid den tidpunkt när den begagnade bilen anmäls i Finland för beskattning. Den skattesats som i nuläget tillämpas på det återstående värdet skall motsvara den skatt som tidigare har tagits ut för motsvarande nya fordon. I uträkningen ingår inte effekten av handelsledet trots att uträkningarna i vissa fall måste bygga på genomsnittliga värden. Det handlar också här om en skattemodell som bygger på konsumentpriset. Skillnaden jämfört med en renodlad konsumentprismodell är praktiskt taget bara att jämförelseobjekten för dessa fordon måste tas fram genom kalkyler som bygger på de tidigare skattegrunderna, medan en och samma skattesats kan tillämpas på både nya och begagnade fordon när den nya skattemodellen har införts. Denna kalkylmässiga skattemodell skall tillämpas permanent på de begagnade personbilar i fråga om vilka motsvarande fordon har beskattats enligt det gamla systemet, oavsett när fordonet påförs skatt i Finland.

En skattemodell som grundar sig på konsumentpriset kräver att det finns adekvat information som kan utnyttjas när den allmänna prisnivån på ett motsvarande fordon på den finska marknaden räknas ut. Med konsumentpris avses i detta fall inte priset på det konkreta fordon som skatten skall räknas ut för, utan ett allmänt, enligt statistiska modeller uträknat värde för ett fordon med så likadana kännetecken som möjligt. I vissa fall är detta värde av olika skäl inte tillgängligt. I sådana fall skall bilskatten fortfarande grundas sig på importvärdet som nu eftersom det alltid finns tillgängligt för nya fordon. Skatten på begagnade fordon kommer fortfarande att bygga på skatten för ett motsvarande nytt fordon, nedsatt på grundval av ålder och vissa andra faktorer. Modellen är i och för sig

schematisk men föreslås bli reviderad för att den skall uppfylla kraven i EG-domstolens dom. Den senast nämnda importprisbaserade modellen är avsedd att främst tillämpas på paketbilar och motorcyklar.

Skattemodellerna har kopplingar till varandra i det hänseendet att också den modell som bygger på importvärdet berörs av ett förfarande som med stöd av beräkningsmodellen ovan utifrån genomsnittliga värden säkerställer att skatten på ett begagnat fordon inte kan överstiga den skatt som ingår i värdet av ett motsvarande fordon som redan finns på marknaden. Förfarandet uppvisar stora likheter med modellen för personbilar som tillverkats innan denna reform träder i kraft och beskattas som begagnade. Det finns emellertid situationer då det inte går att få fram adekvat information som underlag för uträkningen av skatten enligt konsumentpris på en begagnad personbil. Med tanke på dessa fall hänvisar lagen till möjligheten att på andra fordon än paketbilar och motorcyklar i andra hand tillämpa en modell som bygger på skatten på ett nytt fordon.

Här bör det ytterligare nämnas att det kan förekomma situationer då typen av fordon ändras och att en annan skattemodell då måste tillämpas än den som ursprungligen var avsedd att tillämpas på fordonet. Med andra ord måste skatten grunda sig på konsumentpriset och inte på importpriset till exempel när en bil som beskattats som paketbil ändras om till personbil. Detta problem föreslås bli löst på det sättet att lagen föreskriver att skattegrunden i sådana fall inte skall ändras, utan att bara skattesatsen och andra kriterier som den förändrade situationen kräver tillämpas.

Det konsumentprisbaserade beskattningsvärdet på personbilar

I enlighet med det som sägs ovan föreslås det i denna proposition att skatten på personbilar skall bestämmas enligt ett beskattningsvärde som är baserat på konsumentpriset på ett motsvarande fordon på den finska marknaden och inte enligt importpriset. När skatten grundar sig direkt på konsumentpriset eller på ett från konsumentpriset härlett skattefritt värde uppkommer inte frågan om en schablonmässig uträkningsmodell för värdet i

tillräckligt hög grad motsvarar den skatt som ingår i konsumentpriset. Fördelen med en modell som bygger på konsumentpriset är framför allt att bilskatten helt och hållet kan räknas ut på offentligt material. Detta har inte varit fallet när skatten i nuläget har räknats ut på tillverkarens och köparens pris och priset inte har varit allmänt tillgänglig information. Precis som inom annan företagsverksamhet är priser och andra avtalsvillkor inom bilbranschen inte offentlig information.

I princip är inte heller avtal mellan företag och konsument offentliga, trots att det inte finns något som hindrar att säljaren eller köparen ger ut uppgifter om priser och andra köpvillkor. Fordon är emellertid en produktgrupp där det finns mycket information på allmän nivå. Som det framgår av EG-domstolens dom spelar en exakt beskrivning av fordonet vad gäller utrustning och för begagnade bilar också skicket och kilometerantalet en viktig roll när värdet anges. Men domstolen talar bara om det pris till vilket ett liknande fordon kan köpas på marknaden i medlemsstaten och den skatt som ingår i priset. Följaktligen kan det anses att EG-domstolen tar ett slags generellt pris för fordonet som jämförelsepris utan att närmare ange vad detta pris i detalj innebär.

Men konsumentpriset på ett fordon eller fordonets marknadsvärde, faktorer som skatten måste grunda sig på, är inga självklara fakta. I princip kan priset på ett och samma fordon variera mycket beroende på i vilken situation priset granskas. Det prisbegrepp som tillämpas vid beskattningen måste vara tydligt definierat, de priser som uppstår måste kunna undersökas på bästa möjliga sätt och det pris som räknas in i beskattningsvärdet måste motsvara det pris till vilket fordonet allmänt kan köpas på den finska marknaden. Prisbegreppet måste vara utformat så att det tillåter att så tillförlitlig och ingående information som möjligt kan tas fram om fordonets värde med avancerade statistiska metoder för de prisuppgifter som finns att tillgå på marknaden. Dessutom är det viktigt att prisbegreppet definieras på samma sätt för både nya fordon och begagnade fordon.

Med det konsumentpris för ett motsvarande fordon som skall vara utgångspunkten för beskattningsvärdet för personbilar avses i för-

slaget det pris till vilket en köpare i egenskap av konsument på den finska marknaden allmänt kan köpa ett likadant fordon eller ett fordon som uppvisar så likadana kännetecken som möjligt. Det beskattningsvärde som grundar sig på konsumentpriset är således ett statistiskt värde och inte det konkreta priset på fordonet vid beskattningstillfället. Nedan redogörs närmare för hur beskattningsvärdet räknas ut.

Övriga fordon: beskattningsvärdet grundar sig fortfarande på importpriset

När det gäller andra fordon än personbilar finns det inga heltäckande prisuppgifter att tillgå som bygger på avancerade statistiska metoder. Detta gäller särskilt begagnade fordon. Ett av problemen är att vår marknad är så liten. Detta gäller till exempel marknaden för begagnade motorcyklar. Ett annat problem är till exempel skillnaderna i utrustning och konstruktion för paketbilar. De är sannolikt betydligt större och svårare att få grepp om än exempelvis skillnaderna mellan olika personbilsmodeller. En stor del av paketbilarna inreds mer eller mindre individuellt för användaren när bilen tas i bruk. Detta kan påverka priset på bilen längre fram. Marknaden för andra fordon än sådana som klassificeras som paketbilar och motorcyklar är så liten att man knappast kan tala om ett allmänt konsumentpris.

En förutsättning för att använda en skattemodell som grundar sig direkt på konsumentpriserna är att det finns heltäckande information om konsumentpriserna på hela marknaden för både nya och begagnade fordon. När läget är det att tillförlitlig information om konsumentpriserna inte finns att tillgå för andra fordon än personbilar, föreslås i denna proposition att skatten på andra fordon fortfarande skall grunda sig på importpriset. Detta innebär att beskattningsvärdet för dessa fordon hädanefter anges genom en hänvisning i bilskattelagen till att bestämmelserna i gemenskapens tullkodex och dess tillämpningsförfordning tillämpas när värdet räknas ut.

EG-domstolen anser förfarandet vara godtagbart i gemenskapsrättsligt hänseende under förutsättning att beskattningen i inget

läge är diskriminerande. Den viktigaste konsekvensen av detta för skattereglerna är att effekten av handelsledet på beskattningen av begagnade fordon undanröjs, att åldersgraderingen blir mer flexibel och att fordonets skick och utrustning bättre beaktas vid beskattningen.

När handelsledet inte längre skall påverka skatten måste en liknande lösning som ovan också införas för personbilar som har tillverkats innan denna lagändring träder i kraft och som importeras begagnade till Finland. För paketbilar föreslås det genomsnittliga importpriset beräknat på konsumentpriset vara 46 procent av konsumentpriset för motsvarande nya fordon. För motorcyklar skall procentsatsen uträknad på det genomsnittliga konsumentpriset variera mellan 33 och 46 procent av konsumentpriset för en motsvarande ny motorcykel beroende på cylindervolymlen. Övriga fordon som beskattas enligt samma kriterier som motorcyklar jämföras här i första hand med motsvarande motorcykel. Åldersgraderingen och andra egenskaper i skattemodellen redovisas närmare nedan.

3.2. Skattesatser och andra skattegrunder

Ovan behandlades de ändringar i beskattningsvärdet och skattegrunden som bilskatte-reformen innebär. I detta avsnitt behandlas andra faktorer som inverkar på skatten, med särskild tonvikt på skattesatsen och andra faktorer som påverkar uträkningen av bilskatten.

Eftersom bilskatten inte länge skall räknas ut på ett importprisbaserat beskattningsvärde, men att den i de flesta fall skall grunda sig på konsumentpriset kommer skatteunderlaget att breddas, vilket innebär att täckningsbidragen och andra distributionskostnader räknas in i beskattningsvärdet. För att skatterna inte skall stramas åt måste skattesatserna och andra faktorer som inverkar på skatten sänkas, när skatteunderlaget breddas.

Fordonen kan delas upp i olika grupper beroende på vilken skattemodell som skall tillämpas på dem. Tidpunkten för när denna reform träder i kraft är den särskiljande faktorn. Efter ikraftträdelsen skall skatterna på nya bilar grunda sig på det skattefria konsumentpriset, vilket framgår närmare ovan. En-

ligt EG-domstolen skall skatten på begagnade personbilar jämföras med skatten på en bil av samma årsmodell som tidigare förts in i landet i nyskick. Detta jämförelseobjekt avgör vilken skattemodell som skall tillämpas på begagnade bilar. Även om skattemodellen för begagnade personbilar i alla hänseenden är tänkt att grunda sig på konsumentpriset, kommer det att finnas en del skillnader i skattegrunden beroende på om det är fråga om direkt skatt på konsumentpriset eller en kalkylmässig skattemodell. Dessutom skall andra fordon än personbilar fortfarande beskattas enligt importpriset enligt vad som anges nedan.

Skattegrunden för nya personbilar och därmed jämförliga begagnade bilar (6 §)

Skatten på de nya personbilar som påförs skatt efter att den förslagna lagen trätt i kraft skall grunda sig på det skattefria konsumentpriset. Samma princip skall gälla för de begagnade personbilar som importeras till Finland och som är tillverkade efter ikraftträdelse-tidpunkten. I detta fall är tillverkningstidpunkten utslagsgivande eftersom det utifrån den bestäms vilken typ av fordon och därmed vilken typ av skattemodell skatten på en importerad begagnad bil skall jämföras med, när det klarläggs på vilken nivå skatten skall ligga för att inte vara för hög, alltså inte diskriminerande. När skatten på en bil som tillverkats efter att skatteunderlaget har ändrats och senare importeras till Finland i begagnat skick grundar sig på konsumentpriset på exakt samma sätt och enligt samma skattegrunder som skatten på en lika gammal begagnad bil på den finska marknaden, när den var ny, är skatten så upplagd att den aldrig kan tolkas som diskriminerande. När skattegrunderna är desamma, är bevisen på värdet av jämförelse-bilen i princip den enda frågan som kan uppkomma.

För att säkerställa att skatten inte innehåller något strukturellt diskriminerande element föreslås det i denna proposition att samma kriterier för beskattningsvärde, skattesats och andra villkor skall tillämpas på alla nya personbilar och med dem jämförliga begagnade fordon som påförs skatt efter att denna lag trätt i kraft.

För att undvika att skattenivån stiger på grund av att skattebasen ändras för personbilarnas del föreslås att skatten på dem skall sänkas med i genomsnitt en sjättedel jämfört med nuläget, varvid skattens andel av bilens konsumentpris inklusive skatt skulle sjunka till i genomsnitt 25 procent. För övrigt avses reformen vara neutral med avseende på den allmänna nivån på skatten. När skattekriterierna väljs är det följaktligen viktigt att för det första ta hänsyn till bilarna med olika drivkraft, eftersom det funnits vissa skillnader i avdragen för dessa. För det andra måste det bedömas hur skattesatserna och schablonavdragen skall ligga i det nya systemet för att reformen inte skall gynna vare sig billigare eller dyrare bilar. Detta innebär att också det nya skattesystemet bl.a. måste tillämpa ett schablonavdrag. Om avdraget utelämnas eller är för litet kommer skatten på billigare bilar relativt sett att stramas åt jämfört med skatten på dyrare modeller.

Trots detta kan det hända att den ändrade skattebasen har divergerande effekter på enskilda bilmodeller beroende på vilken prisstruktur de har haft. Om täckningen och andra kostnader i Finland som hittills inte räknats in i beskattningsvärdet relativt sett har varit större för en modell än för en annan där beskattningsvärdet i högre grad berott på tillverkarens pris, betyder skattereformen att skatten på den första bilmodellen relativt sett stiger jämfört med skatten på den andra bilmodellen, som således på grund av prisstrukturen blir relativt sett billigare. Det kan inte undvikas att fenomenet uppstår och påverkar olika bilmodeller olika, när skattegrunden ändras. Däremot kan rätt valda skattekriterier i princip medverka till att minimera systematiska ändringar, vilket framgår ovan.

När beloppet för det fasta avdraget bedöms bör man samtidigt utgå från att systemet för-enklas. Detta innebär att bensindrivna personbilar inte längre bör beviljas särskilt avdrag på grundval av låg emission eller för defroster på bakrutan och torkare på strålkastarna. Avdragen har inte längre någon större styrande effekt eftersom praktiskt taget alla nya bensindrivna bilar numera uppfyller kraven på låg emission.

I den del av reformen som gäller skatten på nya personbilar och de begagnade personbi-

lar som senare kommer att jämföras med dem föreslås skattesatsen vara 53 procent och det schablonmässiga avdraget 1 000 euro på bensindrivna personbilar för att målen ovan skall nås. Skattesatsen för dieseldrivna personbilar föreslås vara 53 procent och avdraget 700 euro.

Eftersom det kan antas att den genomsnittliga skattesänkning som föreslås för personbilar kommer att minska efterfrågan på dem tills propositionen behandlas av riksdagen och träder i kraft föreslås det för att undvika markandsstörningar att det nya skattesystemet skall kunna tillämpas retroaktivt från början av år 2003. I de fall då skatten trots sänkningen kommer att stiga från sin nuvarande nivå av orsaker som beror på bilens prisstruktur skulle de skatteskyldige, om han eller hon så önskar, ha möjlighet att ansöka om att nu gällande lag skall tillämpas tills den nya lagen träder i kraft.

Skattegrunderna för begagnade personbilar som jämföras med den tidigare skattemodellen (6 b §)

Om en begagnad bil som är tillverkad innan reformen träder i kraft påförs skatt i Finland är den motsvarande bil som den av neutralitetsskäl skall jämföras med i Finland en lika gammal bil som påförs skatt i Finland i nyskick. Om jämförelse bilen har påförs skatt enligt den importprisbaserade modellen som gällde innan denna reform trädde i kraft är den återstående skatt som ingår i fordonets värde det högsta skattebelopp som enligt domen från EG-domstolen får tas ut i detta fall för en begagnad bil. Enligt EG-domstolen skall detta högsta belopp räknas ut så att det utgör en lika stor relativ andel av bilens återstående värde som den skatt som ingick i bilens värde i nyskick.

Eftersom denna andel för nya bilar hittills inte har grundat sig på konsumentpriset är skattens relativa andel av konsumentpriset inte direkt tillgänglig, utan måste anges kalkylmässigt. Lagen måste därför innehålla en formel med vilken importpriset eller närmare sagt den skatt som ingår i anskaffningspriset kan omvandlas till en procentuell andel av priset på fordonet i nyskick. I den del av bilbeskattningen där det har ingått schablon-

mässiga avdrag kommer det kalkylmässiga skatteinnehållet att variera en aning beroende på fordonspriset. Detta i sin tur innebär att en och samma procentuella skattesats på konsumentpriset inte kan tillämpas på alla fordon, utan att den måste räknas ut extra utifrån priset på bilen.

Beräkningsmodellerna måste i vissa fall grunda sig på genomsnittliga värden eftersom exakt information inte finns att tillgå. Detta gäller framför allt uppgifter om den skattskyldiges kostnader för anskaffning av fordonet, alltså de kostnader som bilskatten hittills har räknats ut på. I anskaffningspriset har ingått bl.a. det pris på fordonet som tillverkaren och importören i Finland kommit överens om samt leveranskostnader till första lager i Finland. Denna typ av information om avtal mellan företag och prissättningen vid affärer mellan företag omfattas av affärshemligheten och bildar kärnan i affärshemligheten. Detta har beaktats i 86 § bilskattelagen som föreskriver att uppgifter som lämnats för bilbeskattningen skall hållas hemliga. Också utan denna bestämmelse skulle denna typ av uppgifter sedan de lämnats till en myndighet vara sekretessbelagda med stöd av 24 § 1 mom. 20 punkten lagen om offentlighet i myndigheternas verksamhet (621/1999). Enligt lagrummet är sekretessen ovillkorlig och omfattas inte av något extra villkor i form av en klausul som kräver en skada. Därutöver har gemenskapens tullkodex och tillämpningsförfordningen tillämpats på uppgifter som lämnats för bilbeskattning. I tullkodexen innehåller artikel 15 och i tillämpningsförfordningen artikel 153 bestämmelser som begränsar myndigheternas möjligheter att använda och utlämna uppgifter av konfidentiell natur som de fått.

Det skulle uppstå en del tekniska problem även om uppgifterna kunde användas som om de var offentliga. Redan nu kommer det fordonsmodeller till Finland för beskattning som aldrig har funnits på den finska marknaden. Skattemyndigheternas filer sträcker sig bara några år tillbaka i tiden. I vilket fall som helst måste uppgifterna behandlas med en eller annan statistisk metod för att enskilda importtransaktioner inte skall ge upphov till fluktuationer i importpriset på fordon som i princip är likadana. Därför måste lagen inne-

hålla bestämmelser om vilka statistiska metoder som skall användas. Dessutom måste datoriserade tillämpningar tas fram.

Om man dock vill använda ovannämnda uppgifter för att bestämma beskattningsvärdet, skulle detta förutsätta en lagändring. Uppgifterna måste stadgas vara offentliga med retroaktiv verkan. En sådan retroaktiv lagstiftning kunde anses vara problematisk ur synpunkten av god lagstiftnings sed eftersom ifrågavarande uppgifter om beskattningsvärdet har överlåtits till myndigheterna i förlitan på deras lagstadgade sekretess.

I den föreslagna uträkningsmetoden räknas skatten först ut på priset på bilen i nyskick. Av flera orsaker kan redan det priset vara svårt att räkna ut exakt i efterskott. Så är till exempel många prislistor i gamla biltidningar ofta mycket diffusa när det gäller det exakta priset på en viss bilmodell. En del databaser med prisuppgifter för äldre modeller på den finska marknaden kan sannolikt vara till en viss hjälp. De så kallade sekundära värderingsmetoder som föreslås i denna proposition kan eventuellt också vara till nytta i sammanhanget.

När det står klart vad fordonet kostar i nyskick räknas ett beskattningsvärde ut på priset som är avsett att motsvara importpriserna. Då tillämpas genomsnittliga koefficienter eftersom inga exakta värden finns att tillgå så som det framhålls ovan. EG-domstolen understryker emellertid att systemet måste ge den skattskyldige möjlighet att i alla lägen överklaga och yrka på att en exaktare modell eller bättre information än de genomsnittliga värden som lagen bygger på tillämpas i hans fall. Därför föreslås lagen få en bestämmelse om att koefficienten räknas ut på de uppgifter som bevisligen gäller för en bilmodell, om den skattskyldige kan lägga fram bevis på att koefficienten i lagen inte motsvarar uppgifterna om värdet på en viss modell. Eftersom uppgifterna i lagen ursprungligen bygger på tullkodexen och tillämpningsförelagningen är det befogat att samma bestämmelser tillämpas på de bevis som den skattskyldige lägger fram. Enligt förslaget skulle som bevis anses också de statistiska sammandrag som tullen företar om beskattningshandlingar som varar i tullens besittning. Dessa handlingar skulle fortsätt-

ningsvis bli sekretessbelagda.

Därefter kan det skattebelopp räknas ut som kan anses ha ingått i priset på fordonet i nyskick. Skatten räknas ut med hjälp av de skattesatser och andra skattegrunder som gällde vid den tidpunkt när det begagnade fordon som skall påföras tillverkades. Avsikten är att exakt det skattebelopp som hade tagits ut om ett likadant fordon hade importerats till Finland och påförts skatt här i nyskick i mån av möjlighet skall räknas ut.

Utifrån priset på fordonet i nyskick och skattebeloppet kan det sedan räknas ut hur många procent av värdet i fordonet som skall anses bestå av bilskatt. Procentsatsen tillämpas på det återstående värdet i fordonet. Då stämmer den återstående skatt som ingår i värdet på ett begagnat fordon överens med EG-domstolens sätt att tänka. Även om denna skattemodell i viss mån är schematisk, kommer skatten att direkt vara avhängig av fordonets nuvarande värde på den finska marknaden. I det hänseendet kan denna skattemodell anses grunda sig på konsumentpriset. Vid tillämpningen av modellen gäller bestämmelserna om allmänna värden i 4 kap. som grund för konsumentpriset. Koefficienterna för det genomsnittliga beskattningsvärdet tas in i en ny 11 a § i lagen.

Skattegrunder för andra fordon än personbilar (6 a § och 7 a §)

Paketbilar, motorcyklar och eventuella andra fordon, utom personbilar, som omfattas av bilskatten kommer fortfarande att påföras skatt enligt anskaffningsvärdet. I denna proposition föreslås inga ändringar i procentsatserna. Skatten på begagnade fordon skall i dessa fall fortfarande grunda sig på skatten på ett motsvarande nytt fordon, precis som hittills. Därför föreslås lagen få en schablonmässig åldersgradering som är något större den gällande graderingen och som i alla lägen räknas ut på restvärdet. Därmed försvinner den linjära åldersbaserade nedläggning som EG-domstolen anser vara ett problem. Meningen är att åldersgraderingen skall ses över ytterligare för att den bättre skall beakta värden som avviker från standardkurvan i lagen när det i enlighet med 11 f § går att få fram tillförlitliga bevis i form av

ett modellrelaterat värde. Men också i fråga om denna skattemodell säkerställs förenligheten med gemenskapsrätten i och med att det kalkylerade skattebelopp som räknas ut på konsumentpriset vid behov kan tillämpas som det högsta skattebeloppet i enlighet med vad som föreskrivs i 6 b §.

Utom vad som anförts ovan skulle man i en anskaffningsprisbaserad skattemodell avstå från att beakta handelsledets inverkan då beskattningsvärdet bestäms för ett som begagnat importerat fordon.

3.3. Skattemodellerna i huvuddrag

Liknande fordon

Europeiska gemenskapens domstol har i sin dom i det mål som gällde bilbeskattningen i Finland och i den rättspraxis som domstolen hänvisade till slagit fast några centrala principer och kännetecken som skall avgöra när fordon skall betraktas som sådana liknande varor att beskattningen av dem skall jämföras enligt artikel 90 i EG-fördraget. Utgångspunkten är att fordonen skall anses vara liknande om deras egenskaper och de behov som de motsvarar innebär att de konkurrerar med varandra (t.ex. domen C-113/94, *Casarin* punkt 15). Sådana egenskaper, som är av betydelse med tanke på konsumenternas behov och som den nationella domstolen skall ta hänsyn till, har ansetts vara bl.a. fordonets pris, storlek, komfort, prestanda, bränsleekonomi, livslängd och tillförlitlighet. I rättspraxis har det alltså ansetts att frågan om fordon är liknande inte från skattediskrimineringssynpunkt kan avgöras enbart med hjälp av tekniska definitioner, utan att man vid behov skall man ta hänsyn också till andra egenskaper som är av betydelse med tanke på konsumenternas behov.

I Finland har fordonets värde i bilbeskattningen hittills bestämts på basis av anskaffningsvärdet, med hjälp av det tillvägagångssätt som föreskrivs i EG:s tullkodex och dess tillämpningsförfordning. Allmänt uttryckt motsvarar dessa metoder i stor utsträckning de principer som också domstolen har hänvisat till. Om inget alldeles likadant fordon kan påvisas, är utgångspunkten ett liknande fordon, eller om inte heller något sådant finns,

ett fordon som hör till samma varuslag, enligt vad som föreskrivs i artikel 142 i tillämpningsförfordningen. Även i detta sammanhang är målsättningen den att värdet skall basera sig på ett fordon som till sina egenskaper är så liknande som möjligt, om värdet på ett alldeles likadant fordon inte omedelbart står till förfogande. Detta tänkesätt omfattas också i 7 § bilskattelagen, som föreskriver att skatten på ett begagnat fordon är densamma som skatten på ett nytt fordon med närmast motsvarande tekniska och övriga egenskaper, nedsatt på det sätt som närmare nämns i lagrummet.

När beskattningen av personbilar övergår till en konsumentprisbaserad skattemodell, kommer ovan nämnda gemenskapsrättsliga bestämmelser inte längre att användas som hjälpmedel. Därför måste man i bilskattelagen skriva in bestämmelser som i praktiken är desamma som man hittills har tillämpat och som är väl förenliga med EG-domstolens rättspraxis. Även om det är klart att saken inte kan regleras särskilt detaljerat, föreslås dock bestämmelser om de huvudsakliga kriterier som skall beaktas vid bedömningen av om ett fordon motsvarar ett annat. Dessa kriterier är i väsentlig grad uttryckligen sådana som domstolen har lagt vikt vid i ovan nämnda dom, dvs. frågan om fordons motsvarighet avgörs på basis av de tekniska och allmänna kvalitativa egenskaper som kan anses ha betydelse för konsumentens behov.

Att konstatera om två fordon är liknande är i princip enkelt när det t.ex. på basis av handlingar eller motsvarande utredning är frågan om identiska fordon. Att konstatera om fordonen är liknande kan dock bli problematiskt när fordonen har ett visst antal egenskaper som mer eller mindre skiljer sig från varandra eller när fordonens egenskaper inte är exakt kända. Det kan också vara så, att man för ett visst fordon eventuellt kan påvisa flera än ett fordon som närmast motsvarar det eller också kan det lika gärna vara så, att annars liknande fordon skiljer sig från varandra när det gäller någon väsentlig faktor — t.ex. motorns storlek — så att motsvarighetskraven inte uppfylls. I lagen behövs tillräckliga bestämmelser om hur det är meningen att man skall handla i dessa fall. Rättssäkerheten och kravet att avgöranden skall motiveras förut-

sätter likaså en tillräckligt detaljerad lag. Lagen måste täcka också situationer i vilka det är svårt eller omöjligt att definiera skattevärdet därför att det inte på marknaden ens finns något bestämt liknande fordon som det som anmäls för beskattning. Även i dessa fall måste man kunna bestämma beskattningsvärdet på något motiverbart och i lagen föreskrivet sätt. Det kan inte komma i fråga att ett fordon blir obeskattat därför att något jämförbart fordon eller dess värde inte kan påvisas.

Med hänvisning särskilt till att beskattningsbeslut måste kunna motiveras samt de rättsskyddsfrågor som är förknippade därmed föreslås i lagförslaget att frågan när fordon motsvarar varandra skall definieras enligt en trestegsmodell. Enligt dessa definitioner kan fordonet vara *likadant*, *nästan likadant* eller *liknande*. Lagen bygger på tanken att den bästa och mest exakta information som finns att tillgå alltid skall användas, såväl när det är frågan om jämförelsefordonen som om deras värde, men å andra sidan är det av praktiska skäl orsak att vara förberedd på att man blir tvungen att nöja sig med uppgifter om ett jämförelsefordon som inte är exakt likadant som det som beskattningen gäller. En klassificering av denna art, för vilken de kriterier som används formuleras närmare i lagförslaget 11 k §, behövs särskilt för att öka bilbeskattningens genomskinlighet på ett sådant sätt som även EG-domstolen måste anses ha förutsatt när den har behandlat frågan om liknande eller motsvarande fordon. Tillämpad på fordon motsvarar bestämmelserna den klassificering som av samma orsaker ingår i gemenskapens tullbestämmelser (artikel 142 i förordningen om tillämpning av tullkodexen).

Till den del som beskattningsvärdet enligt lagförslaget kommer att basera sig på fordons anskaffningsvärde, används gemenskapens tullagstiftning också i fortsättningen i bilskattelagen. Förhållandet mellan å ena sidan tullkodexen och dess tillämpningsförfordning och å andra sidan bilskattelagen skall enligt förslaget dock vara det, att om samma sak regleras i bilskattelagen och i nämnda tullbestämmelser, skall man i första hand följa bestämmelserna i bilskattelagen. Följaktligen är det ovan sagda även avsett att gälla

den beskattning som grundar sig på importpriset för paketbilar och motorcyklar. Definitionen av vad som avses med ett motsvarande fordon har där betydelse främst för beskattningen av begagnade fordon, som till dessa delar grundar sig på skatten på en ny bil, med avdrag för ålder och det skick i vilket fordonet befinner sig.

Hur beskattningsvärdet bestäms

För de fordon som omfattas av bilskattelagens tillämpningsområde uppbärs inte bara bilskatt, utan i allmänhet också mervärdesskatt. Den skatt som bärs upp under namnet mervärdesskatt kan dessutom i princip ytterligare uppdelas i två olika skatter, om frågan granskas i ljuset av det sjätte mervärdesskattedirektivet. I sin dom ansåg EG-domstolen att den mervärdesskatt som med stöd av 5 § bilskattelagen bärs upp av bilskatten trots sitt namn inte skall betraktas som sådan mervärdesskatt som avses i direktivet.

Enligt artikel 11 i det sjätte mervärdesskattedirektivet skall skatterna ingå i beskattningsunderlaget för mervärdesskatten, med undantag för själva mervärdesskatten. Av 12 § bilskattelagen har hittills följt att mervärdesskatten inte har inräknats i bilskattens beskattningsunderlag. Bestämmelsen har varit nödvändig för att reglera förhållandet mellan dessa två skatter på det sätt som det sjätte mervärdesskattedirektivet förutsätter, dvs. så att mervärdesskatten inte påverkar sitt eget skatteunderlag. Vid övergången till ett sådant beskattningsvärde för bilskatten som grundar sig på konsumentpriset är det av samma orsaker skäl att hålla fast vid ett arrangemang där mervärdesskatten inte ingår i beskattningsvärdet för bilskatten, men mervärdesskatt bärs upp också för bilskatten på det sätt som direktivet förutsätter. Detta mål uppnås när man som beskattningsvärde i bilbeskattningen använder ett konsumentpris som har minskats med mervärdesskattens andel.

Härefter vore det i princip möjligt att som beskattningsvärde för bilskatten betrakta antingen det pris i vilket bilskatten ingår eller att först minska priset med bilskatten, varvid beskattningsvärdet för bilskatten vore det helt skattefria priset, dvs. priset före bilskatt och mervärdesskatt. Det är relativt enkelt att

dra bilskatten från det pris som innehåller denna skatt, även om skatten påverkas av fasta avdragsfaktorer, vilket är fallet enligt gällande lag. Skattebeloppet påverkas inte av vilket tillvägagångssätt man väljer, eftersom de övriga skattegrunderna kan väljas så att slutresultatet blir detsamma oberoende av på vilket sätt uträkningen görs. Det tydligare alternativet kan dock anses vara att bilskatten räknas på det helt skattefria priset och inte på det pris som redan innehåller bilskatten. Att bilbeskattningen baserar sig på konsumentpriset kommer då de facto att innebära att det skattefria konsumentpriset används som beskattningsvärde. Enligt lagförslaget skall detta beskattningsvärde med nedan nämnda undantag tillämpas på bilar som efter att lagen har trätt i kraft beskattas i Finland som nya eller begagnade.

Om ett fordon som kommer för beskattning är tillverkat innan den nya skattemodellen har tagits i bruk och fordonet kommer för beskattning i Finland, skall skatten på fordonet enligt EG-domstolens dom jämföras direkt med beloppet av den skatt som ingår i konsumentpriset på en motsvarande bil. Denna skatt har dock bestämts på basis av importpriset och inte det konsumentpris som föreslås i reformen. Bilskattens procentuella andel av priset kan dock beräknas om man känner till det värde som har använts som beskattningsvärde och konsumentpriset på fordonet vid den tidpunkt när beskattningen verkställdes. När värdet på ett fordon med ökad ålder sjunker, ingår i det återstående värdet alltid samma procentuella andel olika skatter, såväl bilskatt som mervärdesskatt. Detta jämförelsebelopp, eller det maximibelopp som EU-rätten förutsätter, kan beräknas utan att den påverkar beloppet av den mervärdesskatt som upp bärs på den begagnade bilen annat än genom bestämmelsen i 5 § bilskattelagen. I denna situation kan det därför inte uppstå oklarhet om hur dessa två skatter ingår i varandras skatteunderlag. Även i detta läge kunde man i princip fortsätta kalkylen för att räkna ut det skattefria priset, men det skulle dock inte finnas någon i sista hand av mervärdesskatten beroende orsak att göra det. Ett skattebelopp som räknas direkt i procent av konsumentpriset inklusive skatt är dessutom i detta fall åskådligare för konsu-

menterna.

När det gäller beskattningen av personbilar föreslås på ovan nämnda grunder att man skall använda två olika beskattningsvärden, vilka visserligen båda på något olika sätt baserar sig på konsumentpriserna. Brytningspunkten mellan dessa är tidpunkten när denna lag träder i kraft. Från den tidpunkten skall nya fordon beskattas enligt konsumentpriset exklusive skatt. En bil som har tillverkats efter nämnda tidpunkt och som importeras begagnad skall jämföras med ett nytt fordon vid samma tidpunkt; enligt lagförslaget skall beskattningsvärdet och bestämmelserna om skatteprocenten vara desamma. Är det däremot frågan om en personbil som har tillverkats före brytningspunkten och som beskattas som begagnad efter att den nya lagen har trätt i kraft, är det rätta jämförelseobjektet för denna skatt en skatt som beräknas enligt de grunder som gällde före reformen. Denna kan beräknas direkt på basis av priset inklusive skatt.

För andra än personbilar aktualiseras ovan nämnda frågor egentligen inte, eftersom skatten på ett begagnat fordon i dessa fall skall utgå från skatten på ett motsvarande nytt fordon nedsatt enligt systemet med åldersgottgörelse. I dessa fall skall beskattningsvärdet för ett nytt fordon beräknas på konsumentpriserna enligt schablonmässiga genomsnittliga grunder, vilket innebär att de inte påverkas av det s.k. handelsledet, vilket också EG-domstolen ansåg strida mot förbudet mot skattediskriminering.

Det prisbegrepp som används vid bestämmandet av värdet

I handeln med fordon kan flera olika prisbegrepp påvisas. Bilar saluförs till ett visst pris, en enskild affär avslutas kanske till detta pris, ofta dock till ett pris som något understiger det begärda. Otvivelaktigt varierar detta också beroende på köparen, t.ex. så att ett företag eller en annan sammanslutning som köper flera bilar kan vara i en annan position än en enskild konsument. Priset kan också påverkas av flera villkor i köpet samt t.ex. av vilken betydelse en bil som ges i byte har i affären. Också t.ex. priset på en bil som ges i byte kan vara ett annat om bilaffären får bi-

len i samband med att konsumenten köper en ny bil än när inget köp av någon ny bil är förknippat med saken. Det är också mycket möjligt att det finns skillnader i priserna på fordonen beroende på om säljaren är en bilaffär som bedriver yrkesmässig försäljning eller en privatperson. En egen helhet med tanke på bestämmandet av värdet utgör de fall i vilka det är frågan om fordonets värde i något annat sammanhang än sedvanlig handel mellan en säljare och en köpare, som t.ex. när ett försäkringsbolag löser in ett fordon.

EG-domstolen har inte behandlat frågan om vilket av de flera till buds stående prisbegreppen som skall tas till utgångspunkt för en bestämning av värdet på ett fordon. Domstolen konstaterar endast att värdet kan bestämmas med schablonmässiga metoder, om dessa så väl som möjligt beskriver fordonets verkliga värde. Åtminstone mot bakgrund av domstolspraxis är frågan om hur fordonets värde exakt kan bestämmas följaktligen öppen. I punkt 25 i domen C-393/98 *Gomes Valente*, som gällde bilskatten i Portugal, hänvisade domstolen visserligen till de uppgifter som kan fås ur biltidningar och som kan beskriva fordonens genomsnittliga värde.

En utgångspunkt för värdet är det pris till vilket ett likadant fordon allmänt kan köpas på den finska marknaden. Detta är en hänvisning till det pris till vilket ett bestämt slag av fordon allmänt saluförs. För detta alternativ talar flera synpunkter, bl.a. stor tillgång till uppgifter och att de priser som begärs åtminstone när bilhandeln bedrivs som näringsverksamhet är avsedda att vara offentliga, att det pris som begärs är klart i den bemärkelsen att de individuella villkor som är förknippade med varje affär inte påverkar det pris som allmänt begärs för fordonet, osv. En synpunkt är också att värdet på nya och begagnade fordon måste basera sig på samma prisbegrepp. I synnerhet i prissättningen av nya bilar använder man sig regelbundet av ett begärt pris. Detta prisbegrepp hänvisar domstolen eventuellt till när den rekommenderar användning av de prisuppgifter som man kan få ur tidningar i fordonsbranschen.

Å andra sidan torde den allmänna uppfattningen vara att det pris till vilket ett fordon faktiskt säljs är något lägre än det som begärs när fordonet saluförs. Det torde dock vara

svårt att exakt reda ut saken, eftersom uppgifterna om avtal mellan säljare och köpare i princip inte är offentliga och man dessutom från fall till fall måste bedöma det faktiska värdet av olika köpevillkor och den bytesbil som eventuellt används som betalningsmedel. Med andra ord är det inte möjligt att utreda värdet enbart utgående från de nominella köpeskillningarna. Det är känt att det också sker en uppföljning av förverkligade köp och att man samlar in uppgifter om dessa. Dessa uppgifter är dock inte på samma sätt allmänt tillgängliga som uppgifterna om vilka priser som begärs för fordon och som åtminstone något så när kan erhållas t.o.m. ur offentliga källor. Det är dock klart att t.ex. de sammandrag som biltidningarna publicerar eller annonseringen om fordon till salu inte ger möjlighet att utreda de priser som begärs med en sådan noggrannhet som förutsätts för att bestämma förväntningsvärdet för det allmänna priset på en särskild bilmodell och en exakt definierad version av denna modell. Det är också uppenbart att en sådan statistisk behandling av verkliga försäljningspriser att man kunde tala om den allmänna verkliga prisnivån på någon bilmodell i den mening som nedan avses med schablonmässigt pris är ännu svårare. Det förutsätter att man använder mycket krävande och långt utvecklande statistisk-matematiska metoder.

En relevant omständighet är också vilken statistisk skillnad som kan beräknas föreligga mellan två olika priser, alltså mellan det begärda priset och det verkliga försäljningspriset. Om denna skillnad i praktiken är liten, eller om skillnaden inom bilhandeln är förhållandevis likadan från fall till fall och om tillräckliga uppgifter ännu vore tillgängliga, kunde man tänka sig möjligheten att skapa en räknemodell för att jämföra alternativa prisbegrepp. En sådan modell skulle innebära att det i praktiken inte skulle vara någon större skillnad på vilkendera prisbegreppet värdet slutligen skulle grundas. Enligt räknemodellen skulle det justerade begärda priset i detta fall åtminstone som huvudregel vara nära det verkliga försäljningspriset. Detta utesluter naturligtvis inte den möjligheten att det alltid i ett omfattande material kan förekomma enskilda fall där prissättningen undantagsvis inte motsvarar de statistiska modellerna. Det-

ta är dock ett allmänt problem som alltid förekommer då man tillämpar statistiska modeller.

Sammandragsvis kan konstateras att flera orsaker talar för att använda det begärda priset som utgångspunkt för värdebestämningen, också om ett statistiskt tillförlitligt och representativt verkligt försäljningspris väl kunde anses vara den teoretiskt sett bäst motiverade lösningen.

Av ovannämnda orsaker har man kommit till den slutsatsen att som utgångspunkt för det konsumentpris som används vid värdebestämningen skall i första hand väljas det pris till vilket motsvarande fordon enligt statistiska utredningar verkligen har sålts. Detta pris skulle användas, om det finns tillgängligt som så kallat schablonmässigt värde. Användningen av ett schablonmässigt värde och de krav som därvid bör ställas förklaras i följande avsnitt. Om ett schablonmässigt verkligt handelsvärde inte finns tillgängligt för en viss bilmodell, skall man tillämpa ett på begärda priser baserat värde, minskat med 4 procent och 300 euro, dock högst 20 procent av det begärda priset. Detta belopp torde i stort sett motsvara den genomsnittliga rabatt som beviljas på olika grunder. I fråga om nya bilar skall man dock endast tillämpa en modell baserad på ett begärt pris som minskats på ovannämnt sätt.

Det är också sannolikt att det begärda priset och det pris till vilket köpet avslutas herefter närmar sig varandra på bilmarknaden, eftersom det knappast lönar sig att hålla fast vid ett högt nominellt pris, på vilket regelbundet beviljas stor rabatt. En annan prisförenhetligande faktor torde vara användningen av Internet som annonsmedium i bilhandeln. Priserna är genomskinligare för konsumenterna än tidigare och prisuppgifter finns lätt tillgängliga, uttryckligen uppgifter om det pris till vilket ett fordon hålls till salu.

Det gäller också att se till att beskattningsvärdet som grundar sig på det begärda priset och den genomsnittliga rabatt som beviljas på detta inte står i strid med de utgångspunkter som EG-domstolen har hänvisat till i samband med att den har ansett att skäligena approximationer tillåtna i bestämningen av värdet.

Schablonmässigt beskattningsvärde

Det är meningen att det skall vara möjligt att bestämma beskattningsvärdet så väl och på ett så heltäckande sätt som möjligt, som en återspeglning av bilmarknaden. Jämfört med många andra länder har man i Finland exceptionellt goda möjligheter härtill, eftersom det i Finland redan sedan slutet av 1980-talet har förekommit insamling av dessa uppgifter och högklassig statistisk bearbetning av uppgifterna. Uppföljningen omfattar ca 90 procent av märkesbilaffärernas försäljningsvolym. Avsikten är att skattemyndigheten för bilbeskattningen skall inhämta den bästa information som på detta sätt står till buds. Uppgifterna skulle i praktiken levereras av ett företag som heter Suomen Autoalan Tietopalveluverkko Oy, även om bestämmelserna naturligtvis inte skall begränsa skattemyndighetens informationskällor så att endast detta företag skulle få användas. Tills vidare finns det dock inte andra aktörer i branschen som skulle ha tillgång till lika omfattande och marknadsövergripande information av denna art. En viktig grund i valet av leverantör har varit att leverantören verkar på en tillräckligt bred marknad och tillhandahåller sina tjänster också åt andra än beskattaren. Detta är ägnat att säkerställa objektiviteten hos uppgifterna och de metoder som används när dessa bearbetas utgående från enskilda marknadsobservationer. Ovan nämnda företag levererar bilprisuppgifter bl.a. till majoriteten av landets bildiöningar samt också till Statistikcentralen. Verksamheten baserar sig både på en omfattande inhämtning av uppgifter som på långgående statistisk behandling av uppgifterna.

Bilen är som produkt en mycket heterogen grupp och därför baserar sig den statistiska behandlingen av prismaterial för bilar på tanken att bilar kan beskrivas som paket av egenskaper och att den variation i bilpriserna som kan observeras på marknaden huvudsakligen förklaras av varierande egenskaper. Alla prisvariationer beror dock inte på systematiska faktorer, utan man kan märka att också mycket liknande bilar ibland får avsevärt olika priser. Huvudsakligen är det frågan om att personer bedömer värdet på en likadan bil på olika sätt. En sådan slumpmässig

variation som inte kan förklaras med egenskaper hos bilen är naturlig, för också hos helt homogena produkter kan man observera prisvariation på marknaden. Därför kan ingen enskild prisobservation vara ett bevis på att just ifrågavarande pris är det riktiga marknadspriset för en produkt, utan marknadspriset måste definieras som det normala eller förväntade priset på produkten. Detta förväntade värde kan utredas tillförlitligt med hjälp av ett omfattande statistiskt material och regressionsmodelleringsmetoder.

I en regressionsanalys modellerar man marknadssambandet mellan en bils egenskaper och det förväntade, normala priset. När de viktigaste prispåverkande egenskaperna hos bilen är kända, kan man räkna ut ett förväntat värde för bilen på marknaden, även om det inte alls skulle finnas någon exakt likadan bil på marknaden. Detta modellerade förväntade pris har den egenskapen att de flesta enskilda priser som man på marknaden kan observera för bilar med likartade egenskaper är nära detta pris och att medeltalet av uppskattningarna i de olika bilarnas delgrupper är detsamma som medeltalet av de priser som faktiskt har observerats i materialet. De priser som man har observerat på marknaden avviker i bägge riktningarna från dessa förväntade värden så, att för liknande bilar kan hittas priser som är såväl högre som lägre än det förväntade värdet. På detta sätt beskriver det förväntade värdet ett genomsnittligt pris som de flesta marknadspriserna närmar sig och de priser som faktiskt kan observeras på marknaden sällan avviker mycket från.

Bestämningen av ett marknadspris kan inte basera sig på att man söker fram ett enskilt pris på en exakt likadan bil, för knappast någonsin är det möjligt att finna två exakt likadana begagnade bilar, eftersom de t.o.m. på den finländska marknaden förekommer i mer än 10 000 olika versioner och inom dessa finns det variationer i utrustning, skick, ålder och antalet kilometer som fordonet har framförts. Även om en exakt likadan bil skulle påträffas, är priset som begärs för den inte nödvändigtvis sedvanligt, utan bilen kan vara prissatt på ett exceptionellt sätt enligt sina egenskaper, eller också kan det hända att just denna bil har varit i osedvanligt gott eller dåligt skick eller haft en exceptionell utrust-

ning. Följaktligen är det väsentligt att klarlägga vilken del av variationerna som beror på systematiska faktorer och vilken del som beror på sporadisk variation. Statistiska modelleringsmetoder, såsom regressionsmodellering, lämpar sig väl just för utredning av detta.

Korstabulering och uträkning av medeltal kan inte användas som en metod att uppskatta priserna, eftersom en bils värde i avsevärd mån beror på många olika faktorer och tabuleringen borde göras för alla dessa faktorer. I detta fall skulle flera av cellerna inte innehålla några observationer alls och för flera typer av bilar vore det följaktligen omöjligt att alls räkna ut något medeltal. I flera celler i korstabellen skulle det också finnas mycket få bilar och mycket få priser. Eftersom det förekommer slumpmässig prisspridning på marknaden, skulle medeltalet för en mycket liten observationsmängd bli ett mycket slumpmässigt värde som skulle variera kraftigt varje gång som beräkningen görs och varje gång som materialet förändras. Det vore också lätt att manipulera värdet. Ett enda avvikande pris kunde följaktligen kraftigt förändra det fastställda marknadspriset. Bl.a. av dessa orsaker har olika modelleringsmetoder åsidosatt korstabuleringen som metod i olika slag av vetenskaplig forskning.

Det huvudsakliga argumentet för att använda ett modellerat beskattningsvärde är att man genom att använda det bästa möjliga tillgängliga statistiska materialet förvisar sig om att beskattningen är korrekt och opartisk och så väl som möjligt slår vakt om den skattskyldiges rättsskydd.

Sekundära värdebestämningsmetoder

Trots att beskattningsvärdet i bilbeskattningen på ovan nämnt sätt skall baseras på högklassiga statistiska metoder, kan det dock uppstå situationer i vilka det inte är möjligt att för ett fordon som skall beskattas presentera ett värde som har påträffats på den finländska marknaden. Detta kan särskilt hända när det är frågan om en sådan sällsynt fordonsmodell som inte förekommer i Finland eller som det finns så få exemplar av att något marknadsvärde inte på ett motiverat sätt kan bildas. Ett exempel på detta är t.ex. en bil

som är ett sällsynt samlarobjekt och för vilken det finns en internationell prisnivå, men inte något pris på den finländska marknaden. Med andra ord har man då inte tillgång till ett modellerat beskattningsvärde för en sådant likadant, nästan likadant eller ens liknande fordon som avses i 11 k §. För denna eventuellt dock relativt sällsynta situation föreslås värdebestämningsmetoder som skall tillämpas sekundärt.

Den allmänna utgångspunkten för de sekundära värdebestämningsmetoderna är att värdet vid behov bestäms utgående från andra kända värden på marknaden än det modellerade värdet för uttryckligen det fordon som skall anses vara det motsvarande. Som ett exempel på avvikelser från denna på jämförbarhet baserade metod kan t.ex. nämnas att det genomsnittliga värdet på värdena av flera till sitt värde kända fordonsmodeller används så, att jämförelsefordonen dock i det tillgängliga materialet är de som på det hela taget så väl som möjligt skall motsvara det fordon för vilket värdet skall bestämmas. Detta är en situation i vilken det inte är möjligt att som utgångspunkt för beskattningen presentera ett bestämt fordon som med stöd av 11 k § 3 mom. skall anses vara liknande eller värdet på ett sådant fordon, men på marknaden dock finns fordon som uppvisar sådana enskilda drag att de kan tas som utgångspunkt för en beräkning av ett genomsnittligt värde. I dessa fall skall man i första hand använda de modellerade värdena för dessa på marknaden kända fordon. I sak innebär metoden alltså att man i stället för exakta uppgifter använder uppgifter om en större grupp av fordon.

I de andra sekundära metoderna, övergår man på motsvarande sätt från uppgifter som berör en liten mängd fordon till uppgifter som berör en större mängd eller en mängd som annars kan bildas. De sekundära metoderna skall tillämpas i den ordning som de nämns i lagen, så att beräkningen dock alltid baseras på information som berör det fordon som skall beskattas så nära som informationskällorna medger. Hur högt beskattningsvärdet blir enligt de olika metoderna får inte på något sätt påverka valet av metod. Metoden skall väljas enbart utgående från om uppgifter står till förfogande eller inte.

Hur fordonets individuella egenskaper beaktas i beskattningsvärdet

Det som ovan har sagts om bestämning av värdet på ett fordon har gällt fordonets jämförelsevärde, dvs. det värde som enligt ovan nämnda kriterier skall betraktats som värdet för ett motsvarande fordon på den finländska marknaden. I detta värde har inte nödvändigt beaktats de individuella egenskaper hos fordonet som påverkar dess värde, dvs. hur just detta fordon t.ex. i fråga om sitt skick eller fordonskilometer avviker från de grunder på vilka det allmänna statistiska värdet har bestämts. Även när man har haft ett så gott material som möjligt till sitt förfogande, t.ex. det schablonmässiga värdet (11 f §) för ett likadant fordon (11 k § 1 mom.), kan fordonet ha några sådana individuella egenskaper som inte har beaktats i detta schablonmässiga värde. Ett exempel på detta kan vara fordonets individuella skick, för vilket det inte finns någon värdering som skulle hänföra sig till den modell med vars hjälp förväntningsvärdet för priset på ett likadant fordon har utretts genom marknadsobservationer. Därför skall inverkan av en sådan faktor bedömas särskilt. Detsamma kan gälla fordonets utrustning, om fordonet annars kan ges ett schablonmässigt värde för ett liknande fordon, inom de gränser som anges i 11 k §, men någon skillnad i utrustningen som påverkar värdet i en eller annan riktning förblir dock obeaktad. Detsamma kan delvis gälla antalet kilometer som fordonet har framförts, även om denna är en typisk faktor som ingår i det modellerade värde som avses i 11 f §. Det torde förekomma fordon för vilka detta antal kilometer i den mån avviker från det material som värdebestämningsmodellen räknar med att det är befogat att korrigera också det schablonmässiga värdet med hänsyn till det antal kilometer som fordonet har framförts. När ett schablonmässigt värde används, torde värdet dock i enskilda fall åtminstone som huvudregel bestämmas så att antalet fordonskilometer beaktas, varför denna faktor är känd och det på sin höjd i undantagsfall finns behov av tilläggsåtgärder. Däremot skall antalet kilometer som fordonet har framförts i mån av möjlighet beaktas när något annat värde än det schablonmässiga används.

I lagförslaget föreslås att lagen skall innehålla metoder för hur beskattningsvärdet vid behov kan justeras utgående från fordonets individuella egenskaper. Korrigeringsgrunderna är enligt förslaget fordonets skick, antalet körkilometer och vid behov utrustningen. Värdet skall korrigeras om det finns behov att göra det av den anledningen att värdet avviker från det jämförelsevärde som är utgångspunkten, vare sig detta är ett schablonvärde eller ett värde som har skapats på något annat sätt. Värdet kan vid behov antingen sänkas från utgångsvärdet, eller också lika väl höjas.

I lagförslaget föreslås att den inverkan som fordonets skick och antalet körkilometer har på fordonets värde skall bedömas enligt schematiska metoder. En separat utredning av värdet på fordonets utrustning behövs endast om denna utrustning inte redan har beaktats så att ett motsvarande fordon, som används som utgångspunkt, är utrustat på samma sätt. Principen är att man i första hand skall försöka klarlägga utrustningens värde enligt hur gammal utrustningen är, men om denna uppgift saknas, skall det finnas möjlighet att beräkna värdet också med hjälp av nyanskaffningsvärdet, från vilket beviljas en schematisk åldersgottgörelse. Om värdet på fordonets utrustning kan väntas sjunka snabbare än fordonet annars sjunker i värde, skall den åldersgottgörelse som tillämpas på utrustningen enligt förslaget vara två gånger så stor som den åldersgottgörelse som enligt lagförslaget 7 § skall tillämpas på fordonet som helhet.

Den metod som enligt lagförslaget skall tillämpas för beaktande av fordonets individuella skick baserar sig på en allmän inspektionen av fordonet. Det är meningen att man i detta sammanhang främst skall beakta fordonets allmänna skick och slitage jämfört med begagnade bilar i samma ålder, i den mån som detta kan göras utan någon grundlig genomgång av fordonets teknik i dess helhet. Bedömningen är främst avsedd att vara en ungefärlig inspektion, som inte omfattar några exaktare tekniska mätningar. Skicket hos sådana förbrukbara delar av fordonet är som vanligtvis regelbundet byts ut, som avgasrör eller motorremmar, skall inte påverka bedömningen. Också skador av samma typ som

kollisionsskador, som kan finnas hos fordonet och som avviker från vad som är vanligt skall lämnas utan avseende, eftersom utgångspunkten är att bilbeskattningen skall bygga på att hela och kördugliga fordon används som jämförelsefordon. Dålig lackering, skrämor som en bil ofta får med ökad ålder och annat slitage, värre rostskador än vanligt och andra dylika faktorer skall däremot påverka fordonets värde. I lagförslaget anges en övre gräns för värdejusteringen. Eftersom det kan antas att skillnaderna i fordonens skick ökar när det blir frågan om äldre fordon, blir också skalan för hur mycket bilens skick inverkar på värdet större ju äldre fordon man har att göra med. En närmare värdering inom maximigränsen lämnas åt skattepraxis, även av den anledningen att det inte är möjligt att i lagen bestämma hur ett fordons olika egenskaper i detalj skall klassificeras.

När det gäller att beakta antalet kilometer som fordonet har framförts, är det möjligt att utveckla en statistisk kalkyleringsmetod som baserar sig på de genomsnittliga fordonskilometrarna för fordon i samma storleksklass. Det finns statistiska uppgifter om detta. I denna proposition har källan varit den undersökning som Fordonsförvaltningscentralen har beställt av institutionen för trafik- och transportteknik vid Tammerfors tekniska högskola ("Ajoneuvokannan hallintamalli", Fordonsförvaltningscentralens undersökningar och utredningar 2/2001). På basis av detta material föreslås i propositionen att antalet kilometer som en personbil har framförts skall beaktas enligt den metod som presenteras närmare i den detaljerade motiveringen till 11 i §. I detta skede kan metoden tillämpas endast på personbilar. Avsikten är att senare särskilt utreda om motsvarande kalkyleringssätt kan utvidgas till att också gälla några andra fordonsgrupper.

Rättelse när uppgifterna om beskattningsvärdet och åldersgottgörelsen preciseras

I en beskattning som grundar sig på det konsumentpris som man får på bilmarknaden borde beskattningsvärdet så väl som möjligt följa just konsumentpriset för ett motsvarande fordon vid den tidpunkt när beskattningen

sker. Eftersom man inte har något system som helt i realtid skulle ange värdet på fordonen, kan värdet på ett fordon vid en viss tidpunkt i princip med absolut säkerhet konstateras först efteråt, när prisuppgifterna från nämnda tidpunkt har erhållits och behandlats på behörigt sätt. Visserligen kan man utveckla statistiska modeller och system för insamling av marknadsuppgifter genom vilka förväntningsvärdet för priset på ett tillförlitligt sätt kan utredas redan i ett tidigare skede. Det kan dock hända att det rätta beskattningsvärdet för en viss tidpunkt åtminstone måste justeras och eventuellt rättas först efter att beskattningen redan har skett. Med tanke på jämlig beskattning och rättssäkerheten är det nödvändigt att beskattningsbesluten grundar sig på kontrollerad information och inte på förhandsuppgifter som varierar från fall till fall. Å andra sidan kan beskattningsbesluten inte vänta på att till riktigheten fullständigt kontrollerade uppgifter står till förfogande när beskattningen verkställs.

För att bilbeskattningsbesluten skall kunna fattas utan dröjsmål men så, att det dock kan garanteras att beskattningen baserar sig på ett riktigt och för alla på samma sätt utrett beskattningsvärde, föreslås ett förfarande i vilket skattemyndigheten vid behov kan rätta beskattningen inom en bestämd tid, om det kan konstateras att beskattningsvärdet eller grunderna för åldersgottgörelsen vid beskattningstidpunkten inte har varit de vilka de ansågs vara när beskattningsbeslutet meddelades. Oberoende av övriga förutsättningar kan rättelsen ske endast om det finns behov att antingen till den skattskyldiges fördel eller nackdel avvika från den information som först tillämpades. För att rättelse skall vara möjlig förutsätts det därför t.ex. inte att i beskattningen har observerats något som skattemyndigheten skall anses ha lämnat outrett eller att beskattningen i sig skulle ha verkställts felaktigt. Det är bara frågan om att använda kompletterande uppgifter i det skedet som uppgifterna står till förfogande. Om man jämför tanken med de tillvägagångssätt som tillämpas i annan beskattningen, kan jämförelseobjektet vara den roll som förskottsintehållningen och den slutliga beskattningen har i inkomstbeskattningen: beskattningens slutresultat blir klart först när alla behövliga

uppgifter för hela skatteåret står till förfogande.

I lagförslaget föreslås att möjligheten att rätta beskattningsvärdet skall gälla en viss tid, som föreslås vara sex månader. Skattemyndigheten skall också före utgången av denna tid ha möjlighet att fatta ett nytt, rättat beskattningsbeslut eller meddela att det inte finns behov att ändra det ursprungliga beslutet. Om skattemyndigheten inte har gjort någontida saken när tiden går ut, skall den ursprungliga beskattningen gälla utan ändringar. Dessutom skall beskattningen få rättas endast en gång på denna grund. Förslaget baserar sig på behovet att ordna ett förfarande som är tillräckligt snabbt från den skattskyldiges synpunkt och som så snabbt som möjligt ger ett slutligt besked om beskattningsvärdet kommer att rättas eller inte.

Det kan antas att verkställandet av bilbeskattningen enligt det nya systemet speciellt i reformens begynnelsekedet kommer att kräva exceptionellt stora resurser. Detta beror i och för sig redan på utvecklingen och ibruktageandet av det nya systemet och dessutom på att tullverket i begynnelsekedet måste rätta ett stort antal tidigare beskattningsfall. Reformen kräver också stora insatser för att skapa och effektivt utnyttja nya datasystem. Därför föreslås att den ovannämnda permanenta sex månaders tidsfristen för att verkställa rättelse till en början under åren 2003 och 2004 skall vara tio månader.

Värderingsnämnden

För att förvissa sig om att bilbeskattningen är korrekt och för att man vid bestämningen av värdena på fordonen skall ha tillgång till en så högklassig och mångsidig sakkunskap som möjligt, föreslås i lagförslaget en särskild värderingsnämnd som skall ha i uppgift att bestämma beskattningsvärdet för ett fordon. Nämnden skall ha möjlighet att på begäran av någontida parten i beskattningen meddela ett beslut om beskattningsvärdet på ett fordon. Ett beslut skall få begäras av den skattskyldige, skattemyndigheten, en besvärinstans eller tull- eller skatteombudet.

Värderingsnämnden skall enligt lagförslaget verka i anslutning till Tullstyrelsen och ha tillgång till samma informationskällor på

vilka också skattemyndigheterna kan grunda sina bestämningar av skattevärden. Det är meningen att bl.a. bilhandeln och andra organisationer i bilbranschen skall vara representerade i nämnden.

I praktiken skall nämnden ha i uppgift att meddela avgöranden främst när tvist förkommer om beskattningsvärdet eller det annars är exceptionellt svårt att fastställa värdet. Nämnden skall såväl kunna inspektera enskilda fordon och utgående från detta ge utlåtanden t.ex. om fordonets skick som beroende på situationen ge sin bedömning på basis av andra bevis eller enbart på basis av handlingar. För nämndens utlåtanden kan uppbäras en avgift som finansministeriet bestämmer närmare genom förordning. Det är meningen att avgiften skall regleras genom förordning enligt de principer som anges i 6 § lagen om grunderna för avgifter till staten (150/1992).

Offentligheten i beskattningen av begagnade fordon och meddelande av förhandsbesked

Enligt 86 § bilskattelagen skall uppgifter och handlingar som har lämnats för bilbeskattningen hållas hemliga. Orsaken till sekretessen är att den köpeskillning mellan tillverkaren och importören som ligger till grund för beskattningen är en affärshemlighet. Köpeskillningen skulle vara sekretessbelagd också enligt principerna i lagen om offentlighet i myndigheternas verksamhet även om frågan inte vore reglerad i en speciell lag, i detta fall bilskattelagen. Också Europeiska gemenskapens tullkodex utgår från att sådana uppgifter om företag skall hållas hemliga (artikel 15 tullkodexen). Affärshemligheters sekretess erkänns också i fördraget om upprättandet av Europeiska gemenskapen (artikel 287 EG) och i rådets beslut om allmänhetens rätt att få kännedom om rådets handlingar (93/731/EG, speciellt artikel 4 punkt 1). Sekretessbestämmelsen i bilskattelagen motsvarar därför till sina grunder de principer om behandling av sådan information som i stor utsträckning har omfattas också i övrig lagstiftning.

Att konsumentpriset tas som utgångspunkt för bilbeskattningen innebär att konfidentiella uppgifter inte längre på detta sätt före-

kommer i bilbeskattningen och att det inte finns behov att såsom tidigare behandla de uppgifter som har lämnats för bilbeskattningen som affärshemligheter. När skatten bestäms på basis av konsumentpriset, är det klart att t.ex. de skattefria priserna kan räknas ut när konsumentpriset är känt. Det ändrade skatteunderlaget medför omedelbart att en uppgift av detta slag inte kan vara och inte längre på någon grund behöver vara sekretessbelagd. Uppgiften om vad skattemyndigheten, när 6 § tillämpas, har ansett vara beskattningsvärdet för en enskild bilmodell i ett system som baserar sig på konsumentpriset vore offentlig också enligt gällande 86 § bilskattelagen oberoende av om det är frågan om ett nytt eller begagnat fordon, eftersom dessa uppgifter om beskattningsvärdet baserar sig på andra uppgifter än sådana som den skattskyldige har lämnat för bilbeskattningen i den bemärkelse som förutsätts i nämnda paragraf. För klarhetens skull föreslås att denna princip skall nämnas i 86 § bilskattelagen.

Till den del som bilbeskattningen fortfarande baserar sig på den skattskyldiges anskaffningsutgift och uppgifter som den skattskyldige har lämnat om denna utgift, är det också i fortsättningen på sin plats att behandla dessa uppgifter som sekretessbelagda, enligt vad som bestäms i 86 § bilskattelagen. Främst gäller detta paketbilar och motorcyklar som beskattas som nya. På beskattningsuppgifter som lämnats till skattemyndigheterna innan denna lag har trätt i kraft skall dessutom fortfarande tillämpas bestämmelserna om hemlighållande i 86 §, eftersom uppgifterna även har lämnats till myndigheterna på dessa villkor.

Oberoende av skattebasen lämnas vissa uppgifter för beskattningen av begagnade fordon i den mening som avses i 86 § bilskattelagen, även om beskattningen härefter i hög grad kommer att basera sig på uppgifter som en myndighet förvärvar av andra än den skattskyldige. De uppgifter som myndigheterna får av den skattskyldige kan gälla bl.a. fordonets skick, antalet kilometer som fordonet har framförts, utrustningen och motsvarande individuella egenskaper hos fordonet som berör beskattningen. Uppgifterna kan därför delvis basera sig på den skattskyldiges egen anmälan och delvis kan det vara frågan

om uppgifter som baserar sig på tullens iakttagelser om fordonet eller t.ex. på värderingsnämndens uppgifter Ordalydelsen i 86 § hänvisar främst till uppgifter som man har fått av den skattskyldige själv eller av någon annan som är skyldig att lämna uppgifter.

I synnerhet när det är frågan om begagnade fordon kan man se ett motiverat behov att förtydliga på vilket sätt bilbeskattningen är offentlig samt att öka dess offentlighet. För detta talar också orsaker som är förknippade med konsumentskyddet. Från konsumentskyddssynpunkt är det befogat att en senare köpare eller ägare av en bil direkt av skattemyndigheten kan kontrollera t.ex. vad importören eller någon annan skattskyldig i beskattningsskedet har uppgivit vara fordonets skick eller hur många kilometer fordonet har framförts samt enligt vilka uppgifter om dessa omständigheter som fordonet har beskattats. Att sådana uppgifter är offentliga är ägnat att göra bilbeskattningen mera genomskinlig och att öka kunskaperna om hur stor skatten är på olika fordon samt om skattegrunderna. Detsamma gäller alla andra uppgifter och handlingar som berör beskattningen av begagnade fordon såväl i det första skedet av beskattningen som i de olika besvärsskedena.

I lagförslaget föreslås att i bilskattelagen skall göras ett undantag från bestämmelsen i 86 § om hemlighållande av uppgifter som har lämnats för bilbeskattningen. Uppgifter och handlingar som gäller en verkställd eller anhängig beskattning av ett begagnat fordon föreslås bli offentliga.

Ett undantag från denna omfattande offentlighet utgör dock handlingar som innehåller sådana känsliga uppgifter som avses i personuppgiftslagen (523/1999) och som berör skattelättnader som avses i 50 § bilskattelagen och återbetalning av skatt till invalider enligt 51 § bilskattelagen. Inte heller den skattskyldiges personbeteckning eller adressuppgifter blir offentliga i detta sammanhang, eftersom dessa uppgifter inte behövs för bedömningen bilbeskattningen. När det gäller dessa personuppgifter finns det inga grunder att göra avsteg från den skyddsnivå som annars föreskrivs i bilskattelagen.

Till den del som uppgifterna om bilbeskattning av ett begagnat fordon gäller fysis-

ka personer, bildar de hos skattemyndigheten ett personregister som avses i personuppgiftslagen. En bestämmelse i 16 § 3 mom. lagen om offentlighet i myndigheternas verksamhet begränsar rätten att lämna ut uppgifter ur ett personregister i form av en kopia eller en utskrift eller i elektronisk form. Enligt bestämmelsen får uppgifterna lämnas ut på detta sätt endast om mottagaren enligt bestämmelserna om skydd för personuppgifter har rätt att registrera och använda sådana personuppgifter. I praktiken innebär detta att skattemyndigheten alltid skall ta reda på för vilket ändamål de personuppgifter som begärs utlämnade är avsedda att användas. Genom lag kan dock utfärdas särskilda bestämmelser om utlämnande av personuppgifter. I så fall har myndigheten ingen skyldighet att utreda användningsändamålet.

Av ovan nämnda skäl, som bl.a. är förknippade med konsumentskyddet, är det motiverat att göra bilbeskattningen genomskinligare, så att uppgifter som gäller bilbeskattningen av ett begagnat fordon i stor omfattning är tillgängliga för olika användningsändamål. Därför föreslås i lagförslaget att övriga handlingar som berör bilbeskattningen av ett begagnat fordon skall vara offentliga med de undantag som nämns i paragrafen och att var och en skall ha rätt att ta del av dessa handlingar utan hinder av vad som bestäms i 16 § 3 mom. lagen om offentlighet i myndigheternas verksamhet.

Samtidigt som man föreslår att beskattningen av en begagnad bil skall bli mycket offentligare än vad den har varit enligt den offentlighetspraxis som hittills har iakttagits i bilbeskattningen, gäller det emellertid också att se till att myndigheterna får tillgång till bästa möjliga information för beskattningsvärdet. Även om marknadsprisuppgifterna för begagnade bilar i princip är information på vilken man inte kan tillämpa t.ex. sekretessbestämmelserna i lagen om offentlighet i myndigheternas verksamhet, är det ändå inte nödvändigtvis möjligt att få dessa uppgifter till myndigheternas förfogande, om detta skulle leda till att alla uppgifter hos ett företag som säljer sådan information till marknaden skulle bli offentliga genom att uppgifterna skulle anses vara en offentlig myndighetshandling hos skattemyndigheterna. Å andra

sidan gäller behovet av offentlighet konkreta beskattningsfall. Att informationsmaterialet till denna del är offentligt är helt i sin ordning.

Eftersom en myndighet sannolikt kan få tillgång till ovan nämnda information endast på det villkoret att uppgifternas offentlighet begränsas på ovan nämnt sätt, kan syftet att trygga tillgången till dessa uppgifter vara en sådan nödvändig orsak som avses i 12 § 2 mom. grundlagen (731/1999), varför genom lag kan göras undantag från den handlingsoffentlighet som annars är avsedd att vara stor. Av denna anledning föreslås att de uppgifter om ett fordonets värde som skattemyndigheten förfogar över skall vara offentliga, dock endast om uppgifterna har använts i en redan verkställd eller anhängig beskattning.

Sistnämnda förslag tangerar också möjligheten att ge ett förhandsavgörande om värdet på ett fordon. Om förhandsavgöranden skulle ges om värdena på fordon, vore det möjligt att därigenom få också andra uppgifter om fordonets värde än sådana som har anknytning till en verkställd eller anhängig beskattning. Utlämnande av uppgifter om annat än konkret beskattning skulle lätt bli ett förfarande som skulle påminna om förhandsavgöranden, även om man skulle försöka betona att uppgiften inte är bindande. Enligt gällande 67 § bilskattelagen kan förhandsavgörande inte ges om det är frågan om att bestämma beskattningsvärdet. Eftersom beskattningsvärdet bestäms enligt den tidpunkt när fordonet beskattas, är det redan av denna orsak klart att något bindande förhandsavgörande om värdet inte kan ges före beskattningstidpunkten. Praxis har redan nu visat att värdet på ett fordon inte kan utredas på behörigt sätt om fordonet inte har individualiserats på ett exakt sätt. Att tillräckligt noggrant individualisera ett fordon är möjligt först när fordonet eller handlingarna för fordonet uppvisas för myndigheten. I det nya systemet skall det bl.a. utredas vilken fordonsmängd som används vid bestämmandet av värdet. I allmänhet sker detta när beskattningen av fordonet redan pågår. Dessutom föreslås i lagförslaget att till lagen skall fogas bestämmelser om beskattningsvärdet vilka förutsätter individuell bedömning av fordonet. Även dessa försvårar

eller gör det i praktiken omöjligt att ge uppgifter om värdet på fordonet annars än när beskattningen verkställs.

Den gällande lagens förbud att ge förhandsavgöranden i frågor som gäller beskattningsvärdet gäller endast värden som bestäms med stöd av tullkodexen. Av denna orsak föreslås det att lagen skall ändras så, att förhandsavgöranden om fordonets värde inte skall ges oberoende av om det är frågan om att bestämma anskaffningsvärdet enligt tullkodexen eller det konsumentprisbaserade beskattningsvärdet enligt de övriga bestämmelserna i lagen. Detta minskar inte den skattskyldiges rättsskydd, eftersom beskattningen av ett fordon enligt 43 § bilskattelagen kan begäras återkallad ännu efter att skatten är betald och fordonet är registrerat i Finland. Denna möjlighet ersätter på sätt och vis begäran om förhandsavgörande i den bemärkelsen att det är möjligt att få ett bindande beslut om bilskatten av skattemyndigheten, men också möjligt att ännu återkalla beskattningen, om t.ex. skattens belopp inte är tillfredsställande.

3.4. Rättsskyddsmedel i beskattningen: EG-domstolens krav på möjlighet att överklaga beslut

EG-domstolen har i sina senaste bilskatteavgöranden ansett att vissa metoder att bestämma skatten utgående från genomsnittsvärden kan godkännas förutsatt att ägaren till ett begagnat fordon som har införts från en annan medlemsstat har rätt att överklaga den omständigheten att ett på uppskattade värden baserat kalkyleringssystem tillämpas på hans eller hennes fordon.

Denna proposition försöker garantera ett så gott rättsskydd som möjligt genom att för det första noggrant definiera det prisbegrepp som skall användas i olika situationer. Likaså har det motsvarande fordonet angivits så noga som det bara är möjligt. Detta är ägnat att precisera tillämpningspraxis redan i beskattningen i första instans och torde med tiden leda till en avsevärt mera detaljerad bilbeskattningspraxis. Avsikten är att genom en tillräckligt detaljerad reglering göra det möjligt att motivera besluten så att också skattskyldiga vid behov effektivt kan använda

sina rättsmedel. Propositionen gör bilbeskattningen avsevärt öppnare. I detta avseende har man i propositionen gått exakt så långt som det skydd för företagshemligheter tillåter som den på anskaffningspriset baserade beskattning förutsätter som har tillämpats i den ovan nämnda tidigare beskattningsmodellen och som fortfarande kommer att tillämpas för vissa fordon.

Propositionen gör bilbeskattningen avsevärt smidigare och preciserar framför allt bestämningen av beskattningsvärdet så att detta följer marknadspriserna så väl som möjligt. Även när beskattningen till någon del fortfarande baserar sig på ett schematiskt förfarande, föreslås det att dessa skall kompletteras med drag som innebär att avvikelser hos de olika modellerna och t.o.m. individuella avvikelser beaktas.

Den besvärsmöjlighet som EG-domstolen förutsätter gäller efter denna lagändring i praktiken samtliga tänkbara situationer. Skattegrunderna är gjorda så att anlitaandet av rättsskyddsmedel inte till någon del kan förutsätta användning av eventuellt bakgrundsmaterial. Som ett exempel på detta kan nämnas den schematiska metoden att kalkylera åldersgottgörelsen, vilken har sin utgångspunkt i den gällande bilbeskattningsmodellen. Om en skattskyldig t.ex. har behov att föreslå avvikelser från den allmänna och schematiska åldersgottgörelse som föreskrivs i lagförslagets 7 §, måste den skattskyldige bara kunna motivera att fordonets värde i detta fall är ett annat än vad den schematiska åldersgraderingen skulle medföra. För detta behövs endast en utredning av det schematiska värde som beräknas med hjälp av åldersgottgörelsen och det värde för fordonet som bestäms enligt 11 b §. Lagförslagets 7 § 2 mom. ger möjlighet att enligt bevis avvika från den schematiska metoden och man behöver ingen annan information att bygga på än den uppgift om beskattningsvärden som bildas på ovan nämnda marknad.

Bilskattelagens egentliga bestämmelser om besvärsmöjlighet behöver inte ändras till följd av EG-domstolens ståndpunkt, eftersom besvärsrätten redan nu omfattar samtliga juridiska problem och eventuella bevisfrågor som kan komma upp.

3.5. Ny beskattning av ett fordon i vissa fall

Enligt 3 § bilskattelagen skall ett fordon beskattas på nytt om när en viss del av dess delar eller komponenter har bytts ut. Man kan säga att när den gräns som lagen föreskriver har överskridits, skall fordonet till sin identitet anses ha blivit ett annat fordon. Det är inte längre motiverat att det får användas i trafik med skatten för det fordon som har förlorat sin identitet. Enligt bilskattelagen skall beskattningen verkställas på nytt när gränsvärdena 50 procent eller 33 procent har överskridits. Bytet av delar räknas i princip från den tidpunkt när fordonet för första gången beskattades i Finland. Delar som har bytts ut före denna tidpunkt medräknas däremot inte när man ser om gränsvärdet har överskridits. Procenttalet är 50 för fordon som importeras som nya samt för fordon som är över 25 år gamla, eftersom dessa fordon främst är olika slags hobbyobjekt. För övriga begagnade fordon tillämpas en gräns på 33 procent, i vilken alltså dock inte inräknas sådana byten av delar som har skett före beskattningen.

Det har framförts åsikter om att den omständigheten att ett längre gränsvärde tillämpas för fordon som importeras som begagnade skulle diskriminera dessa fordon i den bemärkelse som avses i artikel 90 i EG-fördraget. Det finns argument både för och emot en sådan åsikt. Ett möjligt sätt att mot bakgrund av EG-domstolens rättspraxis granska frågan är att fråga sig vilket behov en konsument i samband med anskaffningen av en bil kan ha att byta ut en så stor del av delarna i ett fordon, vilket i allmänhet blir aktuellt endast i få fall, där bilen har fått stora skador. En annan infallsvinkel vore att ett så omfattande byte av delar överhuvudtaget torde bli aktuellt först när fordonet har blivit ett helt och hållet inhemskt, begagnat fordon, och det alltså inte ens är frågan om olika medlemsländers produkter. Vill någon däremot byta delar i ett begagnat fordon som importeras från ett annat land i det skedet när fordonet inte ännu har blivit en inhemsk produkt, är detta fritt möjligt utan att några skattebestämmelser hindrar det. Det kan konstateras att EG-domstolen inte har behandlat

denna fråga.

Oberoende av vilken gemenskapsrättslig tolkning man med hänsyn till gemenskapsrätten vill stanna för, finns det dock orsak att på andra grunder ändra systemet. I praktiken har det visat sig svårt att övervaka tröskeln för ny beskattning, när denna grundar sig enbart på de olika delarnas procentandelar. Detta beror delvis på att det ingalunda är lätt att se vilka delar av ett fordon som är ursprungliga och vilka som har bytts ut senare. Tillverkarens serienummer finns i allmänhet endast på fordonskarossen eller ramen. Ibland kan också motorblocken vara numrerade. Annars torde slutsatser kunna dras främst på basis av hur slitna delarna är samt andra sådana omständigheter, om det inte finns exakta uppgifter om vilken typ av ursprungliga komponenter som tillverkaren använder.

I praktiken har övervakningen i varje fall visat sig vara svår. Denna omständighet har också utnyttjats på många sätt, även så att personer som senare har köpt fordonet har blivit lidande på det när fordonet av beskattningsskäl har belagts med användningsförbud. Den ombyggnad av bilar som detta är ett resultat av har idkats t.o.m. helt yrkesmässigt, med utnyttjande av den bristande tillsynen och bilköparnas okunskap. Till köparna har helt medvetet överlåtits fordon som inte duger i trafiken och är lagstridiga så, att också en domstol i sin handläggning av ett ärende som gällde tiotals fordon har konstaterat att affärsverksamheten de facto har varit möjlig just därför att skatten har kringgåts. Som bäst utreds flera sådana fall, som omfattar stora mängder fordon. I dessa fall är det inte enbart frågan om skattebedrägeri i fråga om bilskatten, utan i allmänhet också om en företeelse som till övriga delar hör till den s.k. ekonomiska gråzonen, med vilken kan förknippas bl.a. olika slags dokumentbrott, varumärkesbrott och bedrägerier som riktar sig mot fordonens ägare. Det minsta man kan anse är att om man genom beskattningsbestämmelser kan stävja denna verksamhet, är förändringarna mycket motiverade också av orsaker som är förknippade med konsumentskyddet.

År 1996 (RP 244/1996) föreslog regeringen att 3 § bilskattelagen skulle ändras så ett byte av fordonskarossen alltid skulle föranle-

da ny beskattning av fordonet, utan när fordonet var över 25 år gammalt. Dessutom skulle procentgränserna också tillämpas, om även andra delar byttes ut. Även då motiverades förslaget med att det i praktiken är nästan omöjligt att övervaka bestämmelserna och att det i branschen förekommer affärsverksamhet som baserar sig på kringgående av skatt och som inte kan begränsas på annat sätt än genom att man ökar möjligheterna att övervaka bilskatten. I denna proposition föreslogs dock inte någon höjning av procentgränsen för byte av delar i fordon som importeras begagnade. Gränsen var då 25 procent. Riksdagen godkände dock inte denna del av lagförslaget. Enligt finansutskottets betänkande hade ett godkännande av lagförslaget försämrat sysselsättningen. Eventuell skattesmitning skulle stävjas genom andra medel än genom ändring av lagen.

Det nu aktuella förslaget innebär en möjlighet att öka importen på begagnade fordon. Praxis har visat att övervakningen måste effektiviseras både för att man skall kunna skydda skatteintäkterna och för att man skall kunna skydda konsumenterna. I lagförslaget i propositionen föreslås att bilskattelagen skall ändras så ett byte av kaross alltid skall leda till ny beskattning. Samtidigt kan gränsen för ny beskattning av fordon som importeras begagnade höjas så att ny beskattning sker när 50 procent eller mera av delarna har bytts ut.

Hur ändringsarbeten på vissa paket- och lastbilar inverkar på beskattningen

Ett av propositionens mål är att säkerställa att bilbeskattningen i de frågor som behandlas i propositionen stämmer överens med principerna i EG-rätten. Särskilt noggrant granskas de punkter på vilka det kan förekomma skattediskriminering som strider mot bestämmelsen i artikel 90 i EG-fördraget. Ett sådant fall kunde vara bestämmelsen i 13 § bilskattelagen, som föreskriver att i ett fordonets beskattningsvärde i Finland inte inräknas värdet av ändringsarbete och utrustning som har skett i Finland före den första registreringen av ett fordon och som beror på att en paket- eller lastbil ändras till personbil eller utrustas till servicebil eller på att ett paketbilsunderrede utrustas med lastkorg eller

lastflak. Bestämmelsen gör skillnad mellan tilläggsutrustningsarbeten på en paket- eller lastbil beroende på om arbetet har skett i Finland eller inte.

I praktiken är det mycket vanligt, att tilläggsarbeten utförs på paketbilar. Vanligtvis fodras åtminstone lastutrymmet t.ex. med fanerskivor. Den andra ytterligheten är att fordonet inreds till en minibuss, som är avsedd för persontransport, varvid värdet för inredningsarbetet rentav kan uppgå till hälften av värdet på det fordon som man har som utgångspunkt. I Finland är det vanligt att fordon inte beställs med sådan utrustning från den tillverkande fabriken, utan att arbetet utförs senare i enlighet med köparens behov. Såsom ovan konstaterades, har detta inte inräknats i skatteunderlaget för fordonsskatten. Arrangemanget har ansetts ändamålsenligt, även om det åtminstone i praktiken minskar skatteunderlaget något. Hittills har ett alternativ till arrangemanget varit att utrustningsarbetet skattefritt kunde ha utförts efter att skatten för fordonet är betalt och den har övergått från den skattskyldige till köparen. Detta är den huvudsakliga orsaken till att denna tilläggsutrustning av ett fordon har tillåtits stanna utanför beskattningen.

I propositionen föreslås att denna praxis skall bibehållas. Möjligheten att göra så beror på att beskattningen av fordonen fortfarande skall basera sig på det pris för fordonet som den skattskyldiga betalar till tillverkaren. I motsats till vad som gäller i den skattemodell som grundar sig på konsumentpriset kan fabrikspriset och senare utrustningsarbeten hållas åtskilda och de priser som betalas kan särskiljas i den del som skall inräknas i beskattningsvärdet och den andel som inte räknas in i beskattningsvärdet. Från EG-rättens synpunkt kan bestämmelsen göras problemfri genom att man slopar kravet att tilläggsarbetena måste utföras i Finland. Eftersom detta arbete enligt lagförslaget kan utföras också någon annanstans, måste man dock göra skillnad mellan t.ex. det inredningsarbete som tillverkaren utför omedelbart i samband med tillverkningen av bilen och motsvarande arbete som utförs senare. Den omständigheten att arbeten som omedelbart utförs på bilfabriken som hittills skall inräknas i beskattningsvärdet beror bl.a. på

att det vore svårt eller rentav omöjligt att specificera värdet av detta arbete i det totalpris som tillverkaren fakturerar för fordonet. Värdet av detta arbete skulle inte inräknas i beskattningsvärdet om det kan visas att fordonets tillverkare har överlåtit fordonet utan detta ändringsarbete eller denna utrustning. Förslaget innebär att man håller fast vid nuvarande praxis med den skillnaden att den med tanke på EG-rätten tvivelaktiga begränsning slopas som föreskriver var arbetet skall utföras för att denna förmån skall beviljas.

Förslaget har avsevärd betydelse för de årligen nästan tusen fordon som inreds till s.k. minibussar. En stor del av dessa är taxibilar. Bestämmelsen är också annars ägnad att förenkla beskattningen av paketbilar.

4. Propositionens verkningar

4.1. Ekonomiska verkningar

Skatten på nya personbilar skulle på grund av förslaget sjunka med i genomsnitt en sjättedel jämfört med nuläget.

Enligt förslaget skulle skatten på begagnade importfordon minska jämfört med gällande lag eftersom handelsledets inverkan skulle avskaffas. Dessutom skulle den föreslagna skattesänkningen för personbilar gälla personbilar som skall tillverkas och beskattas begagnade efter reformen samt de personbilar som har tillverkats innan reformen och beskattats som begagnad den 1 januari 1999 eller därefter.

Även om importen av begagnade fordon antagligen kommer att bli lönsammare än för närvarande är det svårt att bedöma marknadens reaktioner och konsumenternas beteende. Också den frågan har en avsevärd betydelse hur priset på nya bilar eventuellt kommer att ändras på grund av den föreslagna skattesänkningen eller t.ex. på grund av att fabrikspriserna ändras. Antagligen kommer importen av begagnade fordon att öka. För skatteinkomsterna är det då av avgörande betydelse på vilken prisklass och vilken modell fordon importen kommer att huvudsakligen inriktas samt i vilken utsträckning denna import ersätter efterfrågan på nya fordon. Det är rätt sannolikt att efterfrågan på fordon,

som länge förblivit på en låg nivå, och den brist som under depressionsåren uppstod i vår bilpark kommer att få sin utlösning genom importen av begagnade fordon. Ett sådant köpbeteende skulle också påverka avkastningen av mervärdesskatten, om importen av begagnade bilar också ersätter anskaffningen av nya fordon, eftersom ingen mervärdesskatt uppbärs in Finland på anskaffningsprisets andel. Denna mervärdesskatt uppbärs i stället i anskaffningslandet. På bilskattens andel skulle mervärdesskatt dock uppbäras enligt samma grunder som hittills.

Vilka effekter propositionen får för intäkterna av bilskatten beror emellertid på faktorer som inte kan förutses. Hur många begagnade bilar som importerats till Finland är en viktig faktor. En annan mycket viktig faktor för skatteintäkterna är i vilken utsträckning importen av begagnade bilar kan komma att ersätta efterfrågan på nya bilar. Om man dock beräknar den teoretiska inverkan på skatteintäkterna av en sjättedels minskning av bilskatten, under antagande att bilmarknaden också i framtiden är densamma som före reformen, kan intäkterna av bilskatten beräknas minska med cirka 150 miljoner euro. I detta läge är det inte möjligt att närmare förutse hur propositionen kommer att påverka skatteintäkterna, eftersom inverkan på marknaden är oklar och eftersom man kan göra olika bedömningar av efterfrågan.

4.2. Verknningar i fråga om organisation och personal

En övergång från en importprisbaserad skattmodell till en konsumentprisbaserad skatt kräver en avsevärd satsning av tullverket för att utreda och följa upp skattegrunden. Även om man strävar till att sköta dessa uppgifter koncentrerat för hela landets del, skulle förslagets förverkligande avsevärt öka tullverkets administrativa arbete i jämförelse med nuläget.

Dessutom skulle den förmodade ökningen av antalet som begagnade importerade bilar förutsätta att tullverket utför mera förvaltnings- och granskningsarbete än den nuvarande bilbeskattningen som i första hand gäller importen av nya bilar och som huvud-

sakligen kan skötas elektroniskt med registrerade kunder. Tullstyrelsen har bedömt att arbetsmängden ökar med cirka fyrtio personarbetsår. I tilläggsbudgeten för år 2002 har medel redan anvisats för att anställa 25 personer för uppgifter i samband med bilbeskattningen. Enligt denna bedömning skulle reformen innebära att de resurser som behövs för beskattningen av begagnade fordon i stort sett skulle fördubblas från sin nuvarande nivå. I detta skede är det dock svårt att göra en slutlig eller noggrann bedömning av de tilläggsresurser som behövs, eftersom frågan bl.a. beror på hur stor importen av begagnade bilar blir. Också inkörningen av det nya systemet innebär redan i och för sig ett omfattande administrativt arbete. I begynnelsekedet måste tullverket också handlägga ett stort antal rättelser av beskattningsfall före lagändringen. Också dessa kräver en omfattande arbetsinsats.

På motsvarande sätt skulle förslaget också öka de skattskyldigas administrativa arbete. Den ökade importen av begagnade fordon skulle påverka bilbesiktningens och Fordonsförvaltningscentralens arbetsmängd.

4.3. Miljökonsekvenser

Utom de traditionella avgasutsläppen förorsakar fordonen koldioxidutsläpp som är skadliga för miljön. Mängden koldioxidutsläpp är direkt proportionella till fordonens bränsleförbrukning. Fordonsteknikens och speciellt katalysatorsteknikens utveckling har den största inverkan på de utsläpp av kväveoxider och kolväten som försurar miljön. För att minska dessa utsläpp är det av avgörande betydelse i vilken takt fordonsparken förnyas.

Som exempel kan nämnas att de nu gällande avgasbestämmelserna för nya personbilar enligt EURO-3 klassificeringen förutsätter cirka 15 gånger mindre gränsvärden för utsläppen än de på ECER 15/03 och 15/04 klassificeringen baserade utsläppsbestämmelser för personbilar som gälla i början av 1990-talet och som inte förutsatte katalysator.

Personbilarnas genomsnittsålder i Finland är 10,4 år. Av de bensindrivna personbilarna saknar 45 % katalysator. Motsvarande siffra i

fråga om paketbilar är 68 %. Det är möjligt att den del av dessa bilar förnyas, om också långsamt, genom importen av nyare med katalysator försedda bilar. Å andra sidan är det också möjligt att från utlandet importerar motsvarande personbilar eller större begagnade personbilar som skulle öka både de traditionella avgasutsläppen och koldioxidutsläppen. Det är skillnader också mellan utsläppsmängderna från med katalysator försedda fordon av olika åldersklass. Det finns sålunda avsevärda skillnader mellan den första generationens katalysatorbilar som marknadsfördes i början av 1990-talet och dagens katalysatorbilar som representerar den bästa aktuella tekniska nivån, också om skillnaden inte är så stor som i jämförelse med bilar helt utan katalysator. I detta skede är det svårt att noggrannare bedöma förslagets inverkan på fordonsbeståndets storlek, åldersstruktur och på bilarnas storlek och därigenom också på miljön. En central fråga är hur importen av begagnade bilar påverkar å en sidan efterfrågan på nya fordon som representerar bästa tekniska nivå och hur den ökade importen å andra sidan påverkar minskningen av äldre fordon som representerar den ur miljösynpunkt sämsta tekniken.

Man kan beräkna att utvecklingen i gynn samma fall kan gå i riktning mot minskade utsläpp av försurande ämnen. I fråga om de för sin växthuseffekt kända koldioxidutsläppen har fordonstekniken däremot inte utvecklats på motsvarande sätt som t.ex. katalysatorernas genombrott minskade de försurande utsläppen. Koldioxidutsläppen beror enbart på bränsleförbrukningen och någon egentlig reningsteknik finns inte att tillgå. Trots att fordonens bränsleeffektivitet i många avseenden har förbättrats med tiden, verkar det i alla fall vara så att t.ex. under de senaste åren har den långvariga och långsamma minskningen av nya bilars bränsleförbrukning upphört, eventuellt av den anledningen att efterfrågan riktar sig mot större, tyngre och eventuellt också effektivare modeller. Av vissa nyare utredningar kan man dra den slutsatsen att den totala personbilstrafikens utveckling påverkar personbilarnas totala koldioxidutsläpp i betydligt större omfattning än fordonens tekniska utveckling. "Liikenteen aiheuttamien hiilidoksiipäästöjen vähentäminen ta-

loudellisen ohjauksen keinoin", Fordonsförvaltningscentralens undersökningar och utredningar, nr 2/2002, 4 oktober 2002). I denna utredning har man också kommit till den slutsatsen att en sänkning av bilskatten sannolikt kommer att leda till en ökning av totalantalet personbilar. Om det i fordonsparken dessutom ingår genomsnittligt större begagnade bilar som representerar äldre teknik, kan man anta att utvecklingen går i riktning mot en ökning av personbilarnas koldioxidutsläpp, även om man inte ännu kan göra kvantitativa beräkningar.

5. Ärendets beredning

Ärendet har beretts som tjänstearbete inom finansministeriet. På grund av ärendets brådskande beredning innehåller propositionen ingen detaljmotivering.

6. Närmare stadganden

Det föreslås, att närmare stadganden ges genom finansministeriets förordning om den beräkningsmetod som skall användas vid justeringen av åldersgottgörelsen samt om värderingsnämndens sammansättning, verksamhet och avgiften för dess utlåtanden, med beaktande av lagen om grunderna för avgifter till staten. Enligt 3 § i förslaget skall närmare stadganden om bildelarnas procentuella andel av hela fordonet utfärdas genom kommunikationsministeriets förordning. Detta motsvarar i sak nuvarande praxis, eftersom dessa bestämmelser redan ingår i kommunikationsministeriets beslut. Avsikten är inte att förnya gällande förordning på grund av denna proposition.

7. Ikraftträdande

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

Det föreslås att lagen skall tillämpas på nya fordon redan från den 1 januari 2003 så att beskattningen rättas i enlighet med denna lag sedan riksdagen har antagit lagen och den har trätt i kraft. Eftersom en ändring av skattemodellen från en importprisbaserad till en

konsumentprisbaserad modell i vissa fall kunde leda till en strängare beskattning, föreslås att de skattskyldiga under denna övergångsperiod ges en möjlighet att på ansökan bibehålla den nuvarande importprisbaserade beskattningen till dess att lagen träder i kraft. Beskattningen av de tidigare som begagnade importerade bilar som skall jämföras med beskattningen av som nya importerade bilar under precis samma tid verkställs enligt samma modell som den nya bil som utgör jämförelseobjekt. Före lagens ikraftträdande skulle beskattningsfallen dock handläggas enligt gällande lag. Då lagen har trätt i kraft skulle beskattningen rättas enligt det nya systemet och enligt den nedsatta skattesatsen på det sätt som övergångsbestämmelserna förutsätter. Det föreslås att sådana övergångsarrangemang tas i bruk för att marknadsstörningarna inom bilhandeln skall blir så små som möjligt. På grund av reformens omfattning anses det inte vara möjligt att i detta fall tillämpa fullmaktsbestämmelsen i 75 § bil-

skattelagen, enligt vilken statsrådet har rätt att bestämma att skatten skall uppbäras enligt propositionen när en proposition om ändring av bilskattelagen har avlåtit till riksdagen. Också av administrativa skäl är det inte möjligt att så snabbt övergå till det nya systemet. De föreslagna övergångsarrangemangen leder dock i praktiken till samma ekonomiska slutresultat.

I fråga om fordon som beskattats som begagnade före lagen trädde i kraft föreslås att den övergångsperiod för vilken man kan söka rättelse så att beskattningen motsvarar detta förslag skall utsträckas till beskattningsfall som har verkställts den 1 januari 1999 eller därefter. Detta motsvarar den principen att om nationell lagstiftning är i strid med gemenskapsrätten, görs rättelse som huvudregel för så lång tid som det enligt nationell lag ännu är möjligt att söka ändring.

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

Lag

om ändring av bilskattelagen

I enlighet med riksdagens beslut

upphävs i bilskattelagen av den 29 december 1994 (1482/1994) 16 och 25 a §, dessa lagrum sådana de lyder, 16 § i lag 925/2001 och 25 a § i lag 413/1997 samt

ändras 3 § 1 mom., 5 § 1 mom., 6 och 7 §, 8 § 2 och 3 mom., 9—11 §, 13 § 1 mom., 15 §, 28 § 1 mom., 37 § 2 mom., 48 § 2 mom., 67 § 1 mom. och 86 § 1 mom.,

av dessa lagrum 3 § 1 mom. och 10 § sådana de lyder i lag 1160/1998, 6 och 11 § sådana de lyder delvis ändrade i nämnda lag 925/2001, 7 § sådan den lyder delvis ändrad i nämnda lag 1160/1998, 9 § och 67 § 1 mom. sådana de lyder i nämnda lag 413/1997 och 28 § 1 mom. sådant det lyder i nämnda lag 925/2001, samt

fogas till lagen nya 6 a, 6 b, 7 a—7 c, till 4 kap. 10 a och 11 a—11 u §, till 37 § ett nytt 3 mom. samt till lagen nya 51 a, 54 a—54 f, 56 a och 86 a § som följer:

3 §

Ett fordon för vilket tidigare har uppburits skatt som nytt skall beskattas på nytt såsom ett fordon som tas i bruk eller registreras första gången, om det används sedan 50 procent eller mera av delarna i fordonet har bytts ut. Om underredet byts ut på ett fordon med självbärande underrede skall fordonet dock alltid beskattas på nytt. Genom kommunikationsministeriets förordning bestäms hur den procentuella andelen skall beräknas, med beaktande av allmänna fordonstekniska synpunkter.

5 §

Den som är skyldig att betala bilskatt är även skyldig att betala mervärdesskatt av bilskatten till det belopp som stadgas i mervärdesskattelagen (1501/1993). Om fordonet har tillverkats före mervärdesskattelagens ikraftträdande, uppbärs mervärdesskatt som följer:

Tidpunkt	Skatteprocent
före 1.1.1967	11,23
1967—1976	12,28
1977—31.5.1983	16,28
1.6.1983—31.5.1989	19,05
1.6.1989—30.11.1989	19,75
1.12.1989—30.9.1991	20,46
efter 30.9.1991	22,00

6 §

I bilskatt för en i 10 a § 1 mom. avsedd personbil betalas 53 procent av bilens enligt 11 b—11 u § bestämda beskattningsvärde, minskat med 1 000 euro. Skatteprocenten för en med dieselmotor försedd personbil är 53 procent och avdragsfaktorn är 700 euro.

Den faktor som skall avdras från skatten på ett i 1 mom. avsett fordon som skall beskattas som begagnat minskas på grund av fordonets ålder på det sätt som avses i 7 §.

Denna paragraf tillämpas inte på en personbil som är tillverkad före den 1 januari 2003, och som importerats som begagnat. Ett i bruk taget fordon beskattas som ett motsvarande nytt fordon.

6 a §

Skatten på en i 10 a § 2 mom. avsedd ny bil är lika med beskattningsvärdet minskat med 770 euro.

Om skattebeloppet på vissa fordon som berättigar till nedsatt skatt och om övriga grunder för skattenedsättning stadgas i 5 kap.

6 b §

Skatten på ett fordon som tillverkats före den 1 januari 2003 och som skall beskattas som begagnat är det i 4 kap. avsedda allmänna konsumentpriset på ett motsvarande fordon vid beskattningstidpunkten, multiplicerat med faktorn k, vars värde erhålls ur formeln

$$k=0,85(p*H*c-V)/H$$

där H är fordonets allmänna konsumentpris

som bestämts med tillämpning av 11 b—11 u § vid fordonets tillverkningstidpunkt, c är den i 11 a § avsedda faktor som gäller andelen av fordonets beskattningsvärde, V är beloppet av de avdrag som skulle ha tillämpats på fordonet enligt de grunder för bilskatten som gällde vid då fordonets tillverkningstidpunkt och där p är den skatteprocent som gällde vid nämnda tidpunkt. Dessutom tillämpas de övriga grunder som var i kraft vid fordonets tillverkningstidpunkt.

7 §

Om man vid beräkningen av ett fordons skatt eller beskattningsvärde enligt andra stadganden i denna lag skall tillämpa en metod som grundar sig på att fordonets eller dess utrustnings värde har minskat genom att bevilja åldersgottgörelse från värdet på ett nytt fordon, eller från ett fordon som är nyare än det som skall beskattas, eller från utrustning, är åldersgottgörelsens grundvärde 0,8 procent per månad, beräknat från fordonets tillverkningstidpunkt, med beaktande av stadgandena i 11 u §. Åldersgottgörelsen räknas på det vid slutet av varje föregående månad beräknade restvärdet. Den tid som fordonet har varit helt och hållet ur bruk avdras från den tid som inräknas i åldersgottgörelsen, om det kan anses att avsaknaden av bruk avsevärt har påverkat fordonets återstående värde.

Åldersgottgörelsens grundvärde justeras modellspecifikt så att åldersgottgörelsen så noggrant som möjligt motsvarar det allmänna marknadsvärdet i Finland på ett likadant fordon. Den beräkningsmetod som skall användas vid justeringen av åldersgottgörelsen bestäms genom finansministeriets förordning. Vad som stadgas i lagens 11 b—11 u § tillämpas på de uppgifter som används för den modellspecifika justeringen av åldersgottgörelsen.

7 a §

Vid beskattningen av ett annat fordon än en personbil som begagnat är skatten lika med skatten på ett motsvarande nytt fordon, minskad med den åldersgottgörelsefaktor som avses i 7 §. Stadgandet i 11 a § tillämpas på ett motsvarande nytt fordons beskattningsvärde.

Om det kan påvisas att beloppet av den skatt som uppbärs enligt 1 mom. överstiger den skatt som ingår i det återstående värdet på ett motsvarande fordon på marknaden, uppbärs inte den överskjutande mängden. Det förfarande varom stadgas i 6 b § tillämpas vid bestämmandet av skatten på ett motsvarande fordon på marknaden. Stadgandena i 23 och 24 § tillämpas på förutsättningarna för att nedsätta skatten på paketbilar, oberoende av fordonets tillverkningstidpunkt.

Skatten på ett fordon som tagits i bruk är alltid minst lika med skatten på ett motsvarande nytt fordon.

7 b §

Om ett fordon beskattas på nytt enligt 3 §, verkställs ombeskattningen enligt de grunder som skulle tillämpas vid tidpunkten för ombeskattningen på ett nytt fordon av motsvarande slag.

Om skatt uppbärs enligt 46—48 §, tillämpas samma stadganden enligt vilka fordonets beskattning tidigare har verkställts.

7 c §

Om 6 eller 6 b § inte kan tillämpas på beskattningen av ett begagnat fordon på grund av att uppgifter om beskattningsvärdet saknas, verkställs fordonets beskattning genom att i tillämpliga delar iaktta vad som stadgas i 7 a § 1 mom.

8 §

Skatten på ett i bruk taget fordon är alltid minst lika med skatten på ett motsvarande nytt fordon.

Vid beskattningen av begagnade fordon som skall beskattas enligt denna paragraf iakttas vad som stadgas i 7 a §.

9 §

Om mer än 12 månader har förflutit från slutet av tillverkningsmånaden för ett fordon som skall beskattas som nytt då bilskattedeklaration avges, höjs bilskatten med 20 procent. Skatten på en motorcykel och på ett sådant annat fordon som beskattas enligt 8 § höjs dock först från den tidpunkt då mera än 24 månader har förflutit från tillverknings-

månadens slut.

10 §

Ett fordon anses vara begagnat, om det har varit registrerat eller i användning längre tid än sex månader.

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

Ett fordon anses vara taget i bruk om det har använts i trafik eller har varit registrerat högst sex månader.

4 kap.

Beskattningsvärde

10 a §

En personbils beskattningsvärde är det konsumentpris som avses i 11 b—11 u §, dock med undantag för sådana personbilar som avses i 11 a § (*konsumentprisbaserad beskattning*). Också fordonsklassens M1 undergrupper klassificeras som personbilar.

Andra än i 1 mom. avsedda fordons beskattningsvärde är det i 11 § avsedda anskaffningspriset (*anskaffningsvärdebaserad beskattning*).

Om ett tidigare i Finland beskattat fordon skall beskattas på nytt, eller om ytterligare skatt skall uppbäras på fordonet, baseras beskattningen på anskaffningsvärdet eller på konsumentpriset, beroende på hur fordonet har beskattats första gången i Finland. Beskattningsvärdet på ett annat begagnat fordon än ett sådant som avses i 10 § är lika med beskattningsvärdet på ett nytt fordon, såsom stadgas nedan.

11 §

Grunden för beskattningsvärdet på ett ovan i 10 a § 2 mom. avsett fordon är fordonets anskaffningsvärde för den skattskyldige.

Anskaffningsvärdet på ett importerat fordon är:

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

förordning (EEG) nr 2454/93 om tillämpningsföreskrifter för tullkodexen, samt

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

Beskattningsvärdet skall inbegripa alla kostnader som fordonet direkt eller indirekt har orsakat den skattskyldige före beskattningen då det levererats till Finland eller till den skattskyldiges första lager i Finland, samt den tull som eventuellt skall betalas för fordonet.

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

I beskattningsvärdet inräknas dock inte värdet av sedvanlig iståndsättning av fordonet i försäljningssyfte eller värdet av sådan utrustning för högst 80 euro som fordonet i samband därmed försetts med. Registreringsavgift för fordonet och avgift för registreringsskyltar räknas inte in i beskattningsvärdet.

Om denna lag innehåller stadganden om bestämmandet av beskattningsvärdet på ett motsvarande nytt fordon som sammanhänger med bestämmandet av beskattningsvärdet på ett begagnat fordon och som avviker från stadgandena i Europeiska gemenskapens tullkodex eller i dess tillämpningsförordning, tillämpas stadgandena i denna lag.

11 a §

Då beskattningsvärdet beräknas för tillämpningen av 6 b och 7 a § anses beskattningsvärdets andel vara:

1) i fråga om personbilar och andra fordon som beskattas enligt samma grunder, om fordonet drivs med annat bränsle än dieselolja, 35 procent av fordonets allmänna konsumentpris som bestäms enligt stadgandena i detta kapitel, eller om fordonet drivs med dieselolja, 33 procent av detta pris;

2) i fråga om fordon som beskattas enligt 23 § denna lag stadgande grunder, samt i fråga om andra fordon som beskattas enligt motsvarande skatteprocent, 46 procent av det allmänna konsumentpriset;

3) i fråga om motorcyklar och andra fordon som beskattas enligt samma grunder följande

procentandelar av det allmänna konsumentpriset enligt motorns cylindervolym:

Motorns cylinder- volym,	Beskattnings- värde i procent
högst 130 cm ³	46
131 — 255 cm ³	41
256 — 355 cm ³	40
356 — 505 cm ³	39
506 — 755 cm ³	35
756 cm ³ eller mera	33
elfordon i klassen L	41

Om i det allmänna konsumentpriset på ett motsvarande fordon ingår en från stadgandet i 1 mom. avvikande andel av det anskaffningsvärde som enligt 11 § skall utgöra beskattningsvärde, bestäms på basen av utredning som beskattningsvärde också en från stadgandet i 1 mom. avvikande andel av konsumentpriset. Detta värde tillämpas i stället för det genomsnittliga värde som avses i 1 mom. också i de fall då detta leder till ett högre skattebelopp än tillämpningen av ett genomsnittsvärde. I fråga om motsvarande fordon tillämpas stadgandena i 11 k § och annorstädes i detta kapitel.

Statistiska uppgifter som tullverket tagit fram om det skattebelopp som ingår i det allmänna konsumentpriset på ett motsvarande fordon kan också användas som ovan i 2 mom. avsedd utredning. Om inget enskilt motsvarande fordon kan påvisas, kan det statistiska värdet bestämmas som sannolikt värde på basen av uppgifter om flera än en bilmodell, med beaktande av det företags beskattningsuppgifter och prissättning som importerar samma bilmärke, i den omfattning som ovannämnda statistiska utredning i varje fall förutsätter.

11 b §

Utgångspunkten för att bestämma beskattningsvärdet på ett fordon som är föremål för konsumentprisbaserad beskattning enligt 10 a § 1 mom. utgörs av det värde till vilket en köpare i ställning av konsument allmänt kunde köpa ett likadant eller motsvarande fordon, inklusive skatt, på den finska marknaden vid den tidpunkt då fordonet deklarerats eller borde ha deklarerats för beskattning (*allmänt konsumentpris*). Beskattningsvärdet

bestäms på basen av detta värde genom att därifrån avdra den bils katt som ingår i fordonets värde och den mervärdesskatt varom stadgas i 5 § och i mervärdesskattelagen.

Vid bestämmandet av det värde som avses i 1 mom. tillämpas vad som stadgas i 11 c—11 u §. Om inget i 1 mom. avsett värde på den finska marknaden kan bestämmas, bestäms beskattningsvärdet enligt de metoder varom stadgas i 11 p §.

11 c §

Vid bestämningen av det allmänna konsumentpriset på ett nytt fordon beaktas det försäljningspris för fordonet som allmänt anmäls av ett företag som affärsmässigt säljer motsvarande fordon och som enligt statistiken under de senast förflutna sex månaderna sålt de flesta fordonen av motsvarande modell eller modellserie. Detta pris tillämpas, om försäljningsvolymen utgör minst 50 procent av antalet under ifrågavarande tid sålda motsvarande fordon. Vid tillämpningen av detta moment kan flera operatörers, som tillämpar enhetliga pris, marknadsandelar sammanräknas. Vid tillämpningen av denna paragraf förutsätts för affärsmässig verksamhet bland annat att den före beskattningstidpunkten har fortsatt under minst sex månader och att verksamheten fortsätter vid tidpunkten för den rättelse varom stadgas i 56 a §.

Om den ovan avsedda bilmodellspecifika marknadsandelen på minst 50 procent inte kan uppnås, utreds först om det är möjligt att med beaktande av samma tillverkares samtliga modeller eller modellserier inom samma fordonskategori skapa en majoritet som avses i 1 mom. Om inte heller en sådan majoritet kan uppnås, används som grund för att uppgöra en prissättningsschablon uppgifter som erhållits om de priser som tillämpas av samtliga kända företag som affärsmässigt säljer motsvarande fordon.

Vid bestämmandet av det allmänna konsumentpriset på ett begagnat fordon beaktas de uppgifter om samtliga affärsmässigt sålda fordon som finns tillgängliga för att uppgöra det schablonmässiga värdet.

11 d §

En fysisk person som köper ett fordon i taget anses vara köpare i ställning av konsu-

ment. Om uppgifter om priset för en fysisk person inte är tillgängliga, tillämpas priset företag emellan då köparen är ett företag som använder fordonet för sedvanlig trafik.

11 e §

Det allmänna konsumentpriset bestäms

1) på basen av det pris till vilket motsvarande fordon faktiskt har sålts, eller

2) på basen av det pris till vilket fordon utbjuds till försäljning (*begärt pris*); för att bestämma beskattningsvärdet sänks detta pris med 4 procent och 300 euro för att motsvara sedvanlig rabatt, dock högst med 20 procent.

Ett på verkliga försäljningspris baserat allmänt konsumentpris tillämpas, om detta pris är tillgängligt såsom statistiskt pålitligt schablonmässigt värde som avses i 11 f §. Om något sådant pris inte finns tillgängligt, tillämpas ett pris baserat på det begärda priset. Skatten på nya fordon skall alltid bestämmas på basen av ett enligt det begärda priset uträknat pris.

Ett fordonets pris bestäms för den tidpunkt då fordonet anmäls eller skall anmälas till beskattning.

Allt det som fordonets köpare direkt eller indirekt erlägger som vederlag för fordonet till säljaren eller till tredje part anses ingå i fordonets pris. Benämningen på den post som inräknas i priset, betalningstidpunkten eller andra motsvarande omständigheter har ingen betydelse i fråga om posten skall inräknas i priset. Normala finansieringskostnader skall dock inte inräknas i fordonets pris.

11 f §

Det allmänna konsumentpriset vid varje tidpunkt bestäms på basen av det material som avses i 11 b—11 e § genom att tillämpa en på regressionsanalys baserad schablon som bestämmer fordonets prisprognos, med beaktande av bland annat fordonets märke och modell samt dess närmare tekniska och kvalitativa egenskaper som kan anses påverka fordonets pris (*schablonmässigt värde*). Om uppgifter finns att tillgå om fordonets utrustningsnivå, inkluderas också denna i dessa egenskaper. Vid beräkningen av förväntningsvärdet för ett begagnat fordonets konsumentpris kan i schablonen också beaktas inverkan av antalet körkilometer.

Det schablonmässiga värdet kan korrigeras för att beakta fordonets individuella egenskaper, enligt vad som stadgas i 11 g—11 i § nedan, om fordonets egenskaper eller utrustning inte redan har beaktats i det schablonmässiga värdet.

11 g §

Om fordonets utrustning avviker från vad som skall anses ingå i det schablonmässiga värdet på ett likadant fordon, skall fordonets avvikande utrustning beaktas genom att lägga till eller dra ifrån dess värde. Det pris till vilket utrustningen till ifråga varande bilmodell kan allmänt köpas utgör då i första hand utrustningens värde. Om något sådant pris inte finns att tillgå, tillämpas ett sådant värde som genom den i 11 f § avsedda metoden kan beräknas vara det allmänna konsumentpriset på sådan utrustning. Om inte heller detta värde finns tillgängligt, beräknas utrustningens värde såsom ett proportionellt pris på basen av uppgifter som finns tillgängliga också på andra marknader än den finska.

Det värde som skall läggas till eller dras ifrån för utrustning till ett begagnat fordon bestäms vid behov på basen av värdet på motsvarande utrustning till ett nytt fordon genom att tillämpa den i 7 § avsedda åldersgottgörelsen multiplicerad med två. Om det belopp som skall avdras som åldersgottgörelse utgör mer än 90 procent av utrustningens värde, skall värdet varken läggas till eller dras ifrån. Om en i 7 § 2 mom. avsedd modellspecifikt justerad kurva för åldersgottgörelsen finns att tillgå, skall den användas vid tillämpningen av detta moment.

Värdet på en andra omgång ringar, radio eller spelare, dragkrok, motorblocksvärmare och skyddsmattor som säljs tillsammans med fordonet skall särskilt varken läggas till eller dras ifrån fordonets värde. Det schablonmässiga värdet skall inte heller korrigeras i anledning av sådan annan utrustning, vars sammanlagda värde kan anses vara ringa.

11 h §

Såsom ett motsvarande fordon anses ett helt fordon som är i sådant skick att det kan godkännas för trafik, som inte är kollisionsskadat eller som inte har andra skador som

avviker från det slitage som uppkommer genom normal användning av fordonet. Det allmänna konsumentpris som utgör grund för fordonets beskattningsvärde höjs eller minskas dock på grund av fordonets skick, om det kan anses att fordonets slitage på grund av dess användning har lett till att fordonet avviker från likadana, av samma ålder varande fordons genomsnittliga skick på den finska marknaden på ett sådant sätt att det påverkar fordonets värde. Någon korrigerings görs dock inte på grund av det skick i vilket fordonets normala och utbytbara förslitbara delar befinner sig. Beskattningsvärdet kan på ovannämnda grunder högst justeras uppåt eller neråt som följer:

Fordonets ålder räknat i månader
justeringens maximibelopp + - procenttal

mindre än 25	2
25 — 36	3
37 — 48	4
49 — 60	5
61 — 72	6
73 — 84	7
85 — 96	8
97 — 108	9
109 eller mera	

Ovan i 1 mom. avsedda maximibelopp tillämpas, om fordonets allmänna skick avsevärt avviker från det motsvarande fordons normala skick på den finska marknaden. Korrigeringen kan också göras till mindre belopp än vad som anges i tabellen. Om skatten på fordonet har bestämts på annat sätt än på basen av det allmänna konsumentpriset görs ovannämnda justeringar från bilskatten så att justeringens belopp utgör en tredjedel av vad som stadgas i 1 mom.

11 i §

Om antalet körkilometer för ett fordon som skall beskattas som personbil avviker från det antal körkilometer på vilket det tillgängliga schablonmässiga konsumentpriset är baserat, kan det schablonmässiga värdet justeras med en femtedel av det procenttal med vilket antalet körkilometer för det fordon som skall beskattas avviker från det antal körkilometer som tillämpats i den i 11 f § avsedda schablonen.

En korrigerings av det schablonmässiga värdet i stöd av denna paragraf görs endast om en schablonering av beskattningsvärdet inte kan göras på basen av antalet körkilometer för det fordon som skall beskattas.

Om ett sådant allmänt konsumentpris finns tillgängligt vid vars beräkning inverkan av antalet körkilometer inte överhuvudtaget har beaktats, minskas eller höjs det värde som tillämpas som beskattningsvärde med en femtedel av det procenttal med vilket det fordons som skall beskattas antal körkilometer avviker från den genomsnittliga körsträcka som enligt 3 mom. kan anses förekomma inom den fordonsgrupp till vilken det fordon som skall beskattas hör och som är av samma ålder som detta fordon. Den körsträcka som används vid jämförelsen beräknas på basen av den i 3 mom. nämnda tabellen såsom summan av körsträckorna års- och månadsvis.

För att beräkna den genomsnittliga årliga körsträckan indelas fordonen i grupper på basen av produkten av fordonets motorcylindervolym och dess egen massa och på basen av drivkraften och de genomsnittliga körsträckorna per användningsår beräknas enligt följande tabell:

1) bensindrivna och andra personbilar, med undantag av personbilar med dieselmotor

—	1131	$y = 16236,178 - 305,851x$
1132	— 1620	$y = 18343,832 - 337,691x$
1621	— 2051	$y = 22294,993 - 533,867x$
2052	— 2798	$y = 23996,687 - 617,807x$
2799	—	$y = 24950,253 - 672,059x$

2) personbilar med dieselmotor.

—	1713	$y = 32179,678 - 602,019x$
1714	— 2030	$y = 31408,114 - 605,013x$
2031	— 2570	$y = 38739,473 - 1\,215,730x$
2571	— 3256	$y = 36803,934 - 950,926x$
3257	—	$y = 31997,900 - 620,229x$

I ekvationen är y den genomsnittliga kilometersträckan under varje år av fordonets ålder och x är det år för vilket körsträckan räknas. I fråga om de månader med vilka fordonets ålder överstiger åldern räknad i hela år beräknas körsträckan på basen av körsträckan under det senaste hela år för vilket kör-

sträckan har beräknats enligt ekvationerna för att erhålla summan av de årliga körsträckorna.

Vid tillämpningen av denna paragraf är den maximala justering som görs på basen av körsträckan två procentenheter för varje hel period av 12 månader som fordonet varit registrerat, dock högst 20 procent av det allmänna konsumentpris som används som bas för beskattningsvärdet. Om korrigeringens belopp är mindre än en procent, görs ingen korrigering.

11 j §

Det allmänna konsumentpriset på en personbil som enligt 6 § skall beskattas som ny skall innehålla minst nio procent distributionskostnader i Finland. Om detta belopp inte har inkluderats i fordonets allmänna konsumentpris, justeras priset med den bristande andelen.

11 k §

Vid bestämmandet av annat värde än det schablonmässiga konsumentpriset kan fordon anses motsvara varandra, om deras märke och modell är de samma och om de är av samma version och variant i fråga om typgodkännande av fordon. Om i olika länder till typen fastställda fordon skall jämföras med varandra, skall fordonen, utom den dokumenterade informationen, också faktiskt och tekniskt vara likadana. Också utrustningsnivån skall vara motsvarande. Små skillnader hindrar dock inte att fordonen anses vara motsvarande, om detta inte kan anses ha betydelse i fråga om fordonets värde eller i fråga om de behov som konsumenten har i fråga om fordonet (*likadant fordon*).

Om fordonens egenskaper avviker från varandra i fråga om version, variant eller utrustning, dock så att fordonens värde kan anses avvika från varandra endast i ringa mån på grund av dessa skillnader och om inget fordon med noggrannare motsvarighet och inget jämförelsefordon kan påvisas på marknaden, kan fordonen anses närmast motsvara varandra (*nästan likadant fordon*).

Om inte heller något nästan likadant fordon kan påvisas, kan fordon vilkas nedannämnda egenskaper så nära som möjligt motsvarar varandra anses vara *liknande fordon*:

1) märke, modell och kommersiell beteckning samt fordonets typgodkännande;

2) fordonets tekniska egenskaper, såsom underrede, drivmedel, motorns cylindervolym och effekt, transmission, bränsleförbrukning och andra egenskaper som kan ha betydelse i fråga om konsumentens behov;

3) de allmänna kvalitativa egenskaper som påverkar fordonets värde.

Också fordonets ålder beaktas som en faktor vilken påverkar fordonens likhet med varandra.

11 l §

Värdet på ett nästan likadant fordon kan användas vid värdebestämningen, om något värde på ett likadant fordon inte kan påvisas. Om det kan anses att skillnaden mellan ett likadant fordon och ett nästan likadant fordon inte påverkar fordonets värde, eller om skillnaden kan anses vara ringa, kan värdet på ett nästan likadant fordon användas som sådant. Om skillnaden mellan fordonen har en på någon viss egenskap beroende, större än ringa och påvisbar inverkan på fordonets värde, kan värdet på nästan likadant fordon justeras enligt vad som stadgas nedan i 11 n §.

Om inte heller något värde på ett nästan likadant fordon kan påvisas, kan värdet på ett liknande fordon användas som utgångspunkt och detta värde kan justeras enligt vad som stadgas i 11 n §.

Ett fordon och dess utrustnings motsvarighet bedöms vid den tidpunkt då fordonet registreras eller bör registreras för användning i trafik eller då en registrerad skattskyldig överlåter äganderätten till fordonet utan att överföra skattskyldigheten. Om dessa tidpunkter avviker från varandra, tillämpas den senare av dem.

11 m §

Om värdebestämningen på ett fordon inte på grund av bristande information kan baseras på värdet på ett visst i 11 k § avsett fordon (*motsvarande fordon*), kan värdet bestämmas på basen av värdet på flera än ett fordon, enligt vad som stadgas i 11 n—11 q § (*sekundära värderingsmetoder*). De sekundära värderingsmetoderna tillämpas enligt tillgänglig information i den ordning som de är i

nämnda lagrum, oberoende av de olika metodernas inverkan på fordonets beskattningsvärde. Värdet på någon av fordonets individuella egenskaper eller utrustning kan vid behov bestämmas med tillämpning av någon annan metod än den som i övrigt skall tillämpas.

Om ett schablonmässigt värde finns att tillgå för det fordon som beaktas vid tillämpningen av sekundära värderingsmetoder, skall detta värde primärt användas. Om något schablonmässigt värde inte finns att tillgå, tillämpas på andra grunder så nära som möjligt ett värde som representerar den allmänna prisnivån på ett motsvarande fordon eller på dess utrustning.

En på åldersgottgörelse baserad metod för justeringen av värdet kan vid behov tillämpas också då utgångspunkten är någon annan än värdet på ett nytt fordon eller ny utrustning.

11 n §

Om något enskilt motsvarande fordon på den finska marknaden inte kan påvisas för ifrågavarande fordon, kan dess värde bestämmas på basen av det genomsnittliga värdet på en eller flera fordonsmodeller. Jämförelsefordonen skall väljas ur tillgängliga databaser så att de enligt i 11 k § stadgade grunder, värderade som en helhet, så nära som möjligt skulle kunna motsvara det fordon vars värde skall bestämmas.

11 o §

Om fordonets värde har bestämts på basen av värdet på ett motsvarande fordon och om ett allmänt schablonmässigt värde kan påvisas för sådana egenskaper som skiljer fordonen från varandra, skall värdet på det motsvarande fordonet justeras genom att lägga till eller dra ifrån värdet på ifrågavarande egenskap. Om det tillgängliga värdet på en egenskap gäller ett fordon av annan ålder än det fordon som skall beskattas, skall värdet justeras på det sätt som stadgas i 7 §.

11 p §

Om det inte genom att tillämpa ovannämnda metoder är möjligt att bestämma värdet på ett fordon, eller på någon egenskap eller utrustning som påverkar fordonets värde, kan

fordonets värde på den finska marknaden då fordonet var nytt tillämpas så att detta värde jämförs med det motsvarande värdet vid samma tidpunkt på sådana fordon, vilkas nuvarande schablonmässiga värde är känt. Värdet på det fordon som skall beskattas bestäms kalkylmässigt så att värdet står i samma proportion till värdet på fordon vilkas nuvarande schablonmässiga värde är känt som motsvarande förhållande mellan dessa värden var då fordonen var nya. Då metoden tillämpas skall till jämförelsefordon väljas ett sådant antal fordonsmodeller som krävs för att uppnå ett statistiskt tillförlitligt resultat och som så nära som möjligt motsvarar det fordon som skall beskattas.

11 q §

Om värdet på ett fordon inte kan bestämmas genom att tillämpa ovannämnda metoder, på basen av uppgifter som finns att tillgå på den finska marknaden, kan man vid bestämningen av värdet på ett motsvarande fordon använda information om fordons värde från andra marknader än den finska. Denna information ställs i proportion till värdet på motsvarande i Finland kända fordon på det sätt som stadgas i 11 p §, varvid det på detta sätt beräknade statistiska värdet anses vara det fordons värde som skall beskattas på den finska marknaden.

11 r §

Om ingen av ovannämnda metoder kan användas på grund av att informationsbasen saknas, kan fordonets värde anses vara ett värde som bestäms enligt statistiska metoder på basen av fordonets egenskaper. Såsom grund för det statistiskt bestämda värdet används tillgängliga uppgifter om fordons värde på den finska marknaden.

11 s §

Beskattningsvärdet på en ny modell som kommer ut på marknaden kan anses utgöras av det försäljningspris som en registrerad skattskyldig, som affärsmässigt säljer denna modell, anmäler som försäljningspris, dock med beaktande av vad som stadgas i 11 c §. Detta pris kan dock justeras enligt 56 a § så att det motsvarar fordonets allmänna scha-

blonmässiga konsumentpris enligt de ovan stadgade metoderna.

11 t §

Det allmänna konsumentpris som används som ett fordons beskattningsvärde kan inte baseras på icke schablonmässiga enskilda försäljningspris, på pris mellan säljare och köpare som har intressegemenskap med varandra, på pris som bestämts under exceptionella marknadsförhållanden, eller på pris i handel mellan privatpersoner. Pris som tillämpats i fall av intressegemenskap eller eljest under exceptionella förhållanden, med undantag för pris som tillämpats i handel mellan privatpersoner, kan dock användas som utgångspunkt för schablonering eller annan prisbestämning, om dessa pris inte på grund av nämnda omständighet avsevärt avviker från det normala marknadspriset.

Vid bestämningen av beskattningsvärdet på annan bas än det schablonmässiga beskattningsvärdet, eller då myndigheterna godkänner att den i 11 a § 2 mom. avsedda skatteprocenten används, kan myndigheterna samtidigt vid behov bestämma under vilken tid ifrågavarande beslut högst skall tillämpas. Om inte annat bestämts och om en kortare tidsperiod uppenbarligen inte följer av ändringar av de i ärendet relevanta omständigheterna, är tillämpningsperioden sex månader från det datum då beslutet gavs.

11 u §

Om fordonets ålder behöver utredas för beskattningsändamål, beräknas åldern i månader, i första hand från slutet av fordonets första registrering. Om denna tidpunkt inte är känd, beräknas fordonets ålder från slutet av tillverkningsmånaden. Om inte heller denna tidpunkt är känd, bestäms fordonets ålder från slutet av det år under vilket fordonet sannolikt för första gången registrerades, togs i bruk eller tillverkades.

Om ett fordon har tillverkats av delar från ett eller flera fordon som tidigare begagnats i trafik, anses fordonets tillverkningstidpunkt vara den tidpunkt då minst 50 procent av fordonets originaldelar skall anses ha blivit utbytta.

13 §

I beskattningsvärdet på ett fordon som avses i 10 a § 2 mom. inräknas inte värdet av ändringsarbete och utrustning som skett före den första registreringen av fordonet och som beror på att en paket- eller lastbil ändras till personbil eller utrustas till servicebil eller på att ett paketbilsunderrede utrustas med lastkorg eller lastflak, om det kan påvisas att fordonets tillverkare har överlåtit fordonet utan detta ändringsarbete eller utan denna utrustning.

15 §

När det i 11 § avsedda beskattningsvärdet för ett fordon fastställs anses till fordonet höra åtminstone den funktionsdugliga utrustning som, enligt vad som särskilt stadgas, fordras för att fordonet skall kunna godkännas för trafik samt sådan annan utrustning som enligt typgodkännande eller enligt utredning publicerad i det land där fordonet är tillverkat hör till dess standardutrustning, och i bil dessutom värmeaggregat.

Vid konsumentprisbaserad beskattning skall till fordonet höra åtminstone den utrustning i funktionsdugligt skick som fordonet skall ha för att godkännas för trafik. Beskattningsvärdet minskas inte på grund av att sådan utrustning saknas eller är bristfällig.

Om fordonet har sådana avsevärda brister att fordonet på grund av dem uppenbarligen inte skulle kunna godkännas för trafik, eller om fordonet på grund av bristerna inte kan individualiseras på ett tillfredsställande sätt för att bestämma beskattningsvärdet, kan skattemyndigheterna bestämma att beskattningen verkställs först då bristerna har avhjälpats.

28 §

För en bil som vid första registreringen i Finland registreras för beställningstrafik enligt 2 § 5 punkten lagen om tillståndspliktig persontrafik på väg (343/1991) och som fordonets ägare i huvudsak använder i sådan trafik nedsätts bilskatten med högst 9 600 euro. Skattenedsättningen minskas dock med en trettiosjättedel för varje hel eller påbörjad kalendermånad som fordonet har varit i bruk annorstädes än Finland före det registrerades

för ovannämnt bruk.

37 §

Genom finansministeriets förordning stadgas om bilskatteklarationen, om dess innehåll samt om undantag från deklarationsskyldigheten.

Det ovan i 11 § avsedda anskaffningsvärdet skall anmälas också i fråga om ett nytt fordon som beskattas på basen av konsumentpriset.

48 §

Den skatt som skall debiteras för en bil för vilken skatten har nedsatts med stöd av 28 eller 51 § eller för en ambulans minskas med en trettiosjättedel för varje hel månad som fordonet har varit registrerat. Från skatten för en räddningsbil, invalidtaxi, veterinärbil eller likbil som avses i 21 § 1 mom. avdras en fyrtioåttendedel för varje hel månad som bilen har varit registrerad. Om vid skattenedsättning i stöd av 28 § också registrering annorstädes än i Finland har beaktats i skattenedsättningens belopp, gottgörs denna tid också vid tillämpningen av denna paragraf.

51 a §

Maximibeloppen av de ovan i 51 § avsedda skatteåterbäringarna förhöjs med det belopp som beror på att den utrustning som efter fordonets tillverkning har monterats speciellt med anledning av invaliditeten har påverkat konsumentprisbaserad bils katt eller mervärdeskatt som upp bärs med stöd av 5 §.

54 a §

I samband med tullstyrelsen verkar en värderingsnämnd vars uppgift är att på ansökan av den skattskyldige, skattemyndigheterna, tull- eller skatteombudet eller besvärinstansen ge utlåtande om det värde som enligt 11 b—11 t § skall bestämmas på ett fordon som skall beskattas, eller på dess utrustning, eller i samband med ändringssökande om värdet på ett redan beskattat fordon eller dess utrustning.

Nämnden har också till uppgift att följa

med den allmänna ändamålsenligheten av de bestämmelser och metoder som gäller värdebestämning samt att ta initiativ för att utveckla dessa bestämmelser. Närmare stadganden om värderingsnämndens sammansättning och verksamhet kan ges genom finansministeriets förordning.

54 b §

Värderingsnämnden har en ordförande, en viceordförande och sju andra ledamöter samt suppleanter för dem som statsrådet utser för fyra år i taget. Värderingsnämndens ordförande och viceordförande förutsätts ha god kännedom om bilbeskattning, om de myndigheter som handhar beskattningen samt om bilmarknaden. Till ledamöter kan utses personer med god kännedom om fordon, fordonsmarknaden och bilhandeln så att nämnden förfogar över möjligast mångsidig sakkunskap inom sitt verksamhetsområde. De organisationer som representerar fordonshandeln och användarna av fordon skall beredas tillfälle att ställa på förslag åtminstone två ledamöter till nämnden.

Av Tullstyrelsen utsedda föredragande bereder de ärenden som handläggs av nämnden.

54 c §

Värderingsnämnden är beslutför då ordföranden eller viceordföranden samt minst fyra ledamöter är närvarande.

Nämndens beslut är den mening som omfattas av majoriteten. Om rösterna faller jämnt, är nämndens beslut den mening som är fördelaktigare för den skattskyldige, eller om denna princip inte kan tillämpas, den mening till vilken ordföranden anslutit sig.

Vid handläggningen av ärenden i värderingsnämnden tillämpas vad som stadgas i lagen om förvaltningsförfarande (598/1982).

54 d §

Värderingsnämnden har rätt att granska ett fordon om vilket utlåtande begärs samt att bestämma att fordonet skall förevisas för nämnden. Nämnden har rätt att bestämma att också andra behövliga uppgifter skall framläggas enligt vad som stadgas i 80—84 §. Nämnden kan använda sakkunniga som hjälp.

54 e §

De utlåtanden som nämnden ger om värdet på ett fordon är offentliga.

Ändring i nämndens utlåtanden får inte särskilt sökas genom besvär.

54 f §

Avgift för nämndens utlåtanden kan uppbäras av den som begärt utlåtande. Närmare bestämmelser om avgiften utfärdas genom finansministeriets förordning, med beaktande av vad som stadgas i 6 § lagen om grunderna för avgifter till staten (150/1992). Tullförvaltningen svarar för nämndens kostnader. Finansministeriet fastställer grunderna för ordförandens, ledamöternas och de sakkunnigas arvoden och för ersättningen av deras resekostnader.

56 a §

Utan hinder av vad som i 56 § stadgas om skatterättelse eller i 57 § stadgas om efterbeskattning kan bils kattens belopp rättas till den skattskyldiges eller till skattetagarens fördel senast inom sex månader från den först verkställda beskattningen, om det inom nämnda tid framgår att uppgifterna om det allmänna konsumentpriset avviker från det värde som använts som grund för beskattningsvärdet vid den först verkställda beskattningen (*rättelse av uppgifter om beskattningsvärdet*).

Om det efter den först verkställda beskattningen av fordonet konstateras att den i 7 § 2 mom. avsedda åldersgottgörelsen måste ändras på grund av uppgifter som framgått om de värden som gällde vid beskattningstidpunkten, kan bils kattens belopp rättas till den skattskyldiges eller till skattetagarens fördel senast inom sex månader från den först verkställda beskattningen, utan hinder av förutsättningarna för rättelse enligt 56 eller 57 § eller förutsättningarna för efterbeskattning (*rättelse av uppgifter för åldersgottgörelse*).

I denna paragraf avsedd rättelse kan verkställas endast en gång, dock utan att detta hindrar skatterättelse i stöd av 56 § på andra än i 1 eller 2 mom. avsedda grunder. Om skattemyndighet genom sitt beslut har meddelat att inget behov av rättelse föreligger, verkställs inte mera någon rättelse i stöd av denna paragraf.

Vid beskattningsfall vilkas grund har uppstått under åren 2003 eller 2004 tillämpas en maximitid på tio månader vid rättelser som avses i 1 och 2 mom. Utom på ovannämnda grunder kan rättelse under dessa år alltid verkställas då skattemyndigheten har anmält att den verksällt den första beskattningen på basen av beräknade uppgifter.

67 §

Är saken av synnerlig vikt för sökanden kan Tullstyrelsen eller Fordonsförvaltningscentralen på ansökan meddela förhandsavgörande om hur denna lag skall tillämpas vid beskattningen av hans eller hennes fordon. Förhandsavgörande ges dock inte i fråga om beskattningsvärdet eller någon annan fråga som kan bedömas först då beskattningen verkställs.

86 §

Uppgifter och handlingar som lämnats eller företetts för bilbeskattning skall hållas hemliga. De får inte i protokoll eller beslut redovisas i större utsträckning än vad som är nödvändigt. Uppgifter får användas för tullverkets statistiska utredningar som avses i 11 a § och vilkas sammandrag är offentliga. Uppgifter om beskattningsvärden för konsumentprisbaserad beskattning som verkställs på basen av 6 § är offentliga.

86 a §

Med avvikelse från vad som stadgas i 86 § är handlingar om verkställd beskattning eller beskattning under verkställighet av ett begagnat fordon offentliga, med undantag av handlingar gällande i 50 och 51 § avsedda ärenden samt av personsignum och en fysisk persons adress. Utan hinder av vad som stadgas i 16 § 3 mom. lagen om offentlighet i myndigheternas handlingar (621/1999) har var och en rätt att få del av de offentliga handlingar som getts för beskattning av ett begagnat fordon i form av kopia, utskrift eller i elektronisk form. Uppgifter om ett begagnat fordons marknadsvärde som skattemyndighet har i sin besittning är offentliga endast om dessa uppgifter har använts vid

beskattningen.

Denna lag träder i kraft den 200 .

Om inte annat stadgas nedan, tillämpas lagen första gången på beskattning av personbilar som skall beskattas som nya och där beskattningen anhängiggörs den 1 januari 2003 eller därefter, dock så att på fordon som skall beskattas för en i 40 § 2 mom. bilskattelagen avsedd period tillämpas denna lag första gången på den period som först börjar den 1 januari 2003 eller därefter. En registrerad skattskyldig har dock rätt att på ansökan från den 1 januari 2003 till datum för lagens ikraftträdande få beskattningen verkställd enligt den bilskattelag som är i kraft den 1 januari 2003. Ansökan skall göras i samband med skattedeklarationen.

Utan hinder av vad som stadgas i 6 § 3 mom. och 6 b § 1 mom. verkställs beskattningen av ett fordon som tillverkats före den 1 januari 2003 och som importeras som begagnat enligt 6 § denna lag, om det i Finland i bruk finns motsvarande begagnade fordon som tillverkats före den 1 januari 2003 och som har beskattats som nya enligt 6 § och 10 a § 1 mom. denna lag. Om beskattningen av en viss bilmodell som ny på ansökan har verkställts efter den 1 januari 2003 enligt den

bilskattelag som då var i kraft, tillämpas 6 b § på beskattningen av som begagnade importerade fordon, om fordonet har tillverkats vid samma tid som motsvarande nya fordon som har beskattats på ansökan.

Vid beskattningen av fordon som beskattas som begagnade tillämpas lagen vid sådana beskattningsfall som verkställs den dag då lagen träder i kraft eller därefter. Beskattningen av fordon som importeras som begagnade kan dock på ansökan rättas så att den är i överensstämmelse med denna lag, om beskattningen har verkställts den 1 januari 1999 eller därefter. Ansökan om skatterättelse kan göras av den som i egenskap av skattskyldig har betalat skatt för fordonet. Skatten rättas dock inte, om skattebeloppet har nedsatts i stöd av 25, 28, 50 eller 51 § bilskattelagen eller på annan motsvarande grund så att den nedsatta skatten inte är högre än vad som skulle uppbäras efter rättelse som avses i detta moment.

Ärenden som är oavslutade den 1 januari 2003 eller som anhängiggörs som rättelse eller ändringssökande efter detta datum och där frågan inte gäller skattebeloppet för begagnade fordon handläggs enligt den lag som skulle ha tillämpats då skattskyldigheten uppkom.

Helsingfors den 30 december 2002

Republikens President

TARJA HALONEN

Finansminister *Sauli Niinistö*

Lag**om ändring av bilskattelagen**

I enlighet med riksdagens beslut

upphävs i bilskattelagen av den 29 december 1994 (1482/1994) 16 och 25 a §, dessa lagrum sådana de lyder, 16 § i lag 925/2001 och 25 a § i lag 413/1997 samt

ändras 3 § 1 mom., 5 § 1 mom., 6 och 7 §, 8 § 2 och 3 mom., 9—11 §, 13 § 1 mom., 15 §, 28 § 1 mom., 37 § 2 mom., 48 § 2 mom., 67 § 1 mom. och 86 § 1 mom.,

av dessa lagrum 3 § 1 mom. och 10 § sådana de lyder i lag 1160/1998, 6 och 11 § sådana de lyder delvis ändrade i nämnda lag 925/2001, 7 § sådan den lyder delvis ändrad i nämnda lag 1160/1998, 9 § och 67 § 1 mom. sådana de lyder i nämnda lag 413/1997 och 28 § 1 mom. sådant det lyder i nämnda lag 925/2001, samt

fogas till lagen nya 6 a, 6 b, 7 a—7 c, till 4 kap. 10 a och 11 a—11 u §, till 37 § ett nytt 3 mom. samt till lagen nya 51 a, 54 a—54 f, 56 a och 86 a § som följer:

*Gällande lydelse**Föreslagen lydelse*

3 §

Ett fordon för vilket tidigare har uppburits skatt som nytt skall beskattas på nytt såsom ett fordon som tas i bruk eller registreras första gången, om det används sedan 50 procent eller mera av delarna i fordonet har bytts ut. Ett fordon som har beskattats såsom ett fordon som har tagits i bruk utomlands eller såsom ett fordon som har importerats begagnat, beskattas på nytt, om 33 procent eller mera 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 50 procent eller mera av dess delar byts ut. Vederbörande ministerium bestämmer hur den procentuella andelen skall beräknas.

3 §

Ett fordon för vilket tidigare har uppburits skatt som nytt skall beskattas på nytt såsom ett fordon som tas i bruk eller registreras första gången, om det används sedan 50 procent eller mera av delarna i fordonet har bytts ut. *Om underredet byts ut på ett fordon med självbärande underrede skall fordonet dock alltid beskattas på nytt. Genom kommunikationsministeriets förordning bestäms hur den procentuella andelen skall beräknas, med beaktande av allmänna fordonstekniska synpunkter.*

5 §

Den som är skyldig att betala bilskatt är även skyldig att betala mervärdesskatt av bilskatten till det belopp som stadgas i mervärdesskattelagen (1501/93).

5 §

Den som är skyldig att betala bilskatt är även skyldig att betala mervärdesskatt av bilskatten till det belopp som stadgas i mervärdesskattelagen (1501/1993). *Om fordonet har tillverkats före mervärdesskattelagens ikraftträdande, uppbärs mervärdesskatt som följer:*

Tidpunkt	Skatteprocent
före 1.1.1967	11,23
1967—1976	12,28
1977—31.5.1983	16,28
1.6.1983—31.5.1989	19,05
1.6.1989—30.11.1989	19,75
1.12.1989—30.9.1991	20,46
efter 30.9.1991	22,00

6 §

I bilskatt betalas beloppet av bilens beskattningsvärde, minskat med 770 euro. Skatten skall likväl alltid vara minst 50 procent av bilens beskattningsvärde.

Skatten på en bil som tagits i bruk utomlands, utom sådana bilar som avses i 10 §, skall likväl alltid vara minst lika stor som skatten på en motsvarande ny bil. Om det vid den tidpunkt då bilskattedeklarationen avges har förflutit minst 25 år från utgången av det år under vilket bilen tillverkades, skall i skatt betalas 30 procent av bilens beskattningsvärde.

6 §

I bilskatt för en i 10 a § 1 mom. avsedd personbil betalas 53 procent av bilens enligt 11 b—11 u § bestämda beskattningsvärde, minskat med 1 000 euro. Skatteprocenten för en med dieselmotor försedd personbil är 53 procent och avdragsfaktorn är 700 euro.

Den faktor som skall avdras från skatten på ett i 1 mom. avsett fordon som skall beskattas som begagnat minskas på grund av fordonets ålder på det sätt som avses i 7 §.

Denna paragraf tillämpas inte på en importerad personbil som är tillverkad före den 1 januari 2003, dock med beaktande av vad som stadgas i 3 mom. ikraftträdelsestadgandet. Ett i bruk taget fordon beskattas som ett motsvarande nytt fordon.

6 a §

Skatten på en i 10 a § 2 mom. avsedd ny bil är lika med beskattningsvärdet minskat med 770 euro.

Om skattebeloppet på vissa fordon som berättigar till nedsatt skatt och om övriga grunder för skattenedsättning stadgas i 5 kap.

6 b §

Skatten på ett fordon som tillverkats före den 1 januari 2003 och som skall beskattas som begagnat är det i 4 kap. avsedda allmänna konsumentpriset på ett motsvarande fordon vid beskattningstidpunkten, multiplicerat med faktorn k , vars värde erhålls ur formeln

$$k=0,85(p*H*c-V)/H$$

där H är fordonets allmänna konsumentpris som bestämts med tillämpning av

7 §

För ett fordon som importerats begagnat uppbärs skatt såsom för ett motsvarande nytt fordon, nedsatt med 0,6 procent per användningsmånad för de hundra första användningsmånaderna och för de följande hundra användningsmånaderna nedsatt med 0,9 procent per användningsmånad av skattens till slutet av varje föregående månad beräknade restvärde samt för användningsmånaderna därefter nedsatt med 0,4 procent av skattens till slutet av varje föregående månad beräknade restvärde. Som användningsmånader räknas de hela kalendermånader som förflutit från det 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 användningsmånader som skall beaktas vid en nedsättning av skatten genom en uppskattning som baserar sig på den sannolika användningen fastställas lägre än vad antalet användningsmånader skulle vara beräknat enligt fordonets första ibruktagande.

Om något motsvarande nytt fordon inte kan påvisas, fastställs skatten utgående från skatten på ett nytt fordon med närmast motsvarande tekniska och övriga egenskaper. Är den tid som fordonet varit i användning kortare än den tid som beräknats enligt 1 mom., kan skatten fastställas enligt den faktiska användningstiden. Blir skatten enligt beskattningsvärdet för ett fordon som im-

11 b—11 u § vid fordonets tillverkningstidpunkt, c är den i 11 a § avsedda faktor som gäller andelen av fordonets beskattningsvärde, V är beloppet av de avdrag som skulle ha tillämpats på fordonet enligt de grunder för bilskatten som gällde vid då fordonets tillverkningstidpunkt och där p är den skatteprocent som gällde vid nämnda tidpunkt. Dessutom tillämpas de övriga grunder som var i kraft vid fordonets tillverkningstidpunkt.

7 §

Om man vid beräkningen av ett fordons skatt eller beskattningsvärde enligt andra stadganden i denna lag skall tillämpa en metod som grundar sig på att fordonets eller dess utrustnings värde har minskat genom att bevilja åldersgottgörelse från värdet på ett nytt fordon, eller från ett fordon som är nyare än det som skall beskattas, eller från utrustning, är åldersgottgörelsens grundvärde 0,8 procent per månad, beräknat från fordonets tillverkningstidpunkt, med beaktande av stadgandena i 11 u §. Åldersgottgörelsen räknas på det vid slutet av varje föregående månad beräknade restvärdet. Den tid som fordonet har varit helt och hållet ur bruk avdras från den tid som inräknas i åldersgottgörelsen, om det kan anses att avsaknaden av bruk avsevärt har påverkat fordonets återstående värde.

Åldersgottgörelsens grundvärde justeras modellspecifikt så att åldersgottgörelsen så noggrant som möjligt motsvarar det allmänna marknadsvärdet i Finland på ett likadant fordon. Den beräkningsmetod som skall användas vid justeringen av åldersgottgörelsen bestäms genom finansministeriets förordning. Vad som stadgas i lagens 11 b—11 u § tillämpas på de uppgifter som används för den modellspecifika justeringen av åldersgottgörelsen.

Gällande lydelse

Föreslagen lydelse

porterats begagnat högre än den skatt som skulle fastställas enligt 1 mom., fastställs skatten enligt fordonets beskattningsvärde.

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 så att i det finns 50 procent eller mera delar från ett fordon som tidigare har varit i trafik, beräknat på det sätt som anges i 3 § 1 mom.

Denna paragraf tillämpas inte på fordon för vilka skattedeklaration avges när minst 25 år har förflutit från utgången av tillverkningsåret.

7 a §

Vid beskattningen av ett annat fordon än en personbil som begagnat är skatten lika med skatten på ett motsvarande nytt fordon, minskad med den åldersgottgörelsefaktor som avses i 7 §. Stadgandet i 11 a § tillämpas på ett motsvarande nytt fordons beskattningsvärde.

Om det kan påvisas att beloppet av den skatt som uppbärs enligt 1 mom. överstiger den skatt som ingår i det återstående värdet på ett motsvarande fordon på marknaden, uppbärs inte den överskjutande mängden. Det förfarande varom stadgas i 6 b § tillämpas vid bestämmandet av skatten på ett motsvarande fordon på marknaden. Stadgandena i 23 och 24 § tillämpas på förutsättningarna för att nedsätta skatten på paketbilar, oberoende av fordonets tillverkningsstidpunkt.

Skatten på ett fordon som tagits i bruk är alltid minst lika med skatten på ett motsvarande nytt fordon.

7 b §

Om ett fordon beskattas på nytt enligt 3 §, verkställs ombeskattningen enligt de grunder som skulle tillämpas vid tidpunkten för ombeskattningen på ett nytt fordon av motsvarande slag.

Om skatt uppbärs enligt 46—48 §, tillämpas samma stadganden enligt vilka fordo-

nets beskattning tidigare har verkställts.

7 c §

Om 6 eller 6 b § inte kan tillämpas på beskattningen av ett begagnat fordon på grund av att uppgifter om beskattningsvärdet saknas, verkställs fordonets beskattning genom att i tillämpliga delar iakttas vad som stadgas i 7 a § 1 mom.

8 §

Skatten på en motorcykel som tagits i bruk utomlands, utom sådana motorcyklar som avses i 10 §, skall alltid vara minst lika stor som skatten på en motsvarande ny motorcykel.

Om det när en motorcykel utlämnas från tullkontroll har förflutit minst 25 år från utgången av det år under vilket den tillverkades, betalas skatt enligt motorns cylindervolyum så att skatten är 30 procent av den skatt som beräknas enligt grunderna i 1 mom.

Skatten på ett i bruk taget fordon är alltid minst lika med skatten på ett motsvarande nytt fordon.

Vid beskattningen av begagnade fordon som skall beskattas enligt denna paragraf iakttas vad som stadgas i 7 a §.

9 §

Om bilskattedeklaration avges när mer än ett år har förflutit från utgången av tillverkningsmånaden för ett annat fordon än ett sådant som importerats begagnat, höjs den skatt som skall betalas enligt 6 eller 8 § med 20 procent. På samma sätt förfars, om bilskattedeklaration avges för ett i landet fabriksmässigt tillverkat fordon när mer än ett år har förflutit från tillverkningsmånaden.

9 §

Om mer än 12 månader har förflutit från slutet av tillverkningsmånaden för ett fordon som skall beskattas som nytt då bilskattedeklaration avges, höjs bilskatten med 20 procent. Skatten på en motorcykel och på ett sådant annat fordon som beskattas enligt 8 § höjs dock först från den tidpunkt då mera än 24 månader har förflutit från tillverkningsmånadens slut.

10 §

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

10 §

Ett fordon anses vara begagnat, om det har varit registrerat eller i användning längre tid än sex månader.

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

Ett fordon anses vara taget i bruk om det har använts i trafik eller har varit registrerat högst sex månader.

4 kap.

Beskattningsvärde*10 a §*

*En personbils beskattningsvärde är det konsumentpris som avses i 11 b—11 u §, dock med undantag för sådana personbilar som avses i 11 a § (**konsumentprisbaserad beskattning**). Också fordonsklassens M1 undergrupper klassificeras som personbilar.*

*Andra än i 1 mom. avsedda fordons beskattningsvärde är det i 11 § avsedda anskaffningspriset (**anskaffningsvärdebaserad beskattning**).*

Om ett tidigare i Finland beskattat fordon skall beskattas på nytt, eller om ytterligare skatt skall uppbäras på fordonet, baseras beskattningen på anskaffningsvärdet eller på konsumentpriset, beroende på hur fordonet har beskattats första gången i Finland. Beskattningsvärdet på ett annat begagnat fordon än ett sådant som avses i 10 § är lika med beskattningsvärdet på ett nytt fordon, såsom stadgas nedan.

11 §

Grunden för beskattningsvärdet för ett importerat fordon är fordonets anskaffningsvärde för den skattskyldige minskat med de belopp som anges i 16 §.

Anskaffningsvärdet i fråga om ett importerat fordon är

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

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

Beskattningsvärdet skall inbegripa alla kostnader som fordonet direkt eller indirekt har orsakat den skattskyldige före beskattningen då det levererats till Finland eller till den skattskyldiges första lager i Finland, samt den tull som eventuellt skall betalas för

11 §

Grunden för beskattningsvärdet på ett ovan i 10 a § 2 mom. avsett fordon är fordonets anskaffningsvärde för den skattskyldige.

Anskaffningsvärdet på ett importerat fordon är:

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

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

Beskattningsvärdet skall inbegripa alla kostnader som fordonet direkt eller indirekt har orsakat den skattskyldige före beskattningen då det levererats till Finland eller till den skattskyldiges första lager i Finland, samt den tull som eventuellt skall betalas för

fordonet.

För ett fordon som tillverkats här i landet är beskattningsvärdet, om tillverkaren är skattskyldig, fordonets pris på tillverkningsplatsen, vilket bestäms enligt fordonets tillverkningskostnader.

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

fordonet.

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

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

Om denna lag innehåller stadganden om bestämmandet av beskattningsvärdet på ett motsvarande nytt fordon som sammanhängar med bestämmandet av beskattningsvärdet på ett begagnat fordon och som avviker från stadgandena i Europeiska gemenskapens tullkodex eller i dess tillämpningsförfordning, tillämpas stadgandena i denna lag.

11 a §

Då beskattningsvärdet beräknas för tillämpningen av 6 b och 7 a § anses beskattningsvärdets andel vara:

1) i fråga om personbilar och andra fordon som beskattas enligt samma grunder, om fordonet drivs med annat bränsle än dieselolja, 35 procent av fordonets allmänna konsumentpris som bestäms enligt stadgandena i detta kapitel, eller om fordonet drivs med dieselolja, 33 procent av detta pris;

2) i fråga om fordon som beskattas enligt i 23 § denna lag stadgade grunder, samt i fråga om andra fordon som beskattas enligt motsvarande skatteprocent, 46 procent av det allmänna konsumentpriset;

3) i fråga om motorcyklar och andra fordon som beskattas enligt samma grunder följande procentandelar av det allmänna konsumentpriset enligt motorns cylindervolymer:

Motorns cylinder- volym,	Beskattnings- värde i procent
högst 130 cm ³	46
131 — 255 cm ³	41
256 — 355 cm ³	40
356 — 505 cm ³	39
506 — 755 cm ³	35
756 cm ³ eller mera	33
elfordon i klassen L	41

Om i det allmänna konsumentpriset på ett motsvarande fordon ingår en från stadgandet i 1 mom. avvikande andel av det anskaffningsvärde som enligt 11 § skall utgöra beskattningsvärde, bestäms på basen av utredning som beskattningsvärde också en från stadgandet i 1 mom. avvikande andel av konsumentpriset. Detta värde tillämpas i stället för det genomsnittliga värde som avses i 1 mom. också i de fall då detta leder till ett högre skattebelopp än tillämpningen av ett genomsnittsvärde. I fråga om motsvarande fordon tillämpas stadgandena i 11 k § och annorstädes i detta kapitel.

Statistiska uppgifter som tullverket tagit fram om det skattebelopp som ingår i det allmänna konsumentpriset på ett motsvarande fordon kan också användas som ovan i 2 mom. avsedd utredning. Om inget enskilt motsvarande fordon kan påvisas, kan det statistiska värdet bestämmas som sannolikt värde på basen av uppgifter om flera än en bilmodell, med beaktande av det företags beskattningsuppgifter och prissättning som importerar samma bilmärke, i den omfattning som ovannämnda statistiska utredning i varje fall förutsätter.

11 b §

Utgångspunkten för att bestämma beskattningsvärdet på ett fordon som är föremål för konsumentprisbaserad beskattning enligt 10 a § 1 mom. utgörs av det värde till vilket en köpare i ställning av konsument allmänt kunde köpa ett likadant eller motsvarande fordon, inklusive skatt, på den finska marknaden vid den tidpunkt då fordonet deklarerats eller borde ha deklarerats för beskattning (**allmänt konsumentpris**). Beskattningsvärdet bestäms på basen av detta värde genom att därifrån avdra den

bilskatt som ingår i fordonets värde och den mervärdesskatt varom stadgas i 5 § och i mervärdesskattelagen.

Vid bestämmandet av det värde som avses i 1 mom. tillämpas vad som stadgas i 11 c—11 u §. Om inget i 1 mom. avsett värde på den finska marknaden kan bestämmas, bestäms beskattningsvärdet enligt de metoder varom stadgas i 11 p §.

11 c §

Vid bestämningen av det allmänna konsumentpriset på ett nytt fordon beaktas det försäljningspris för fordonet som allmänt anmälts av ett företag som affärsmässigt säljer motsvarande fordon och som enligt statistiken under de senast förflutna sex månaderna sålt de flesta fordonen av motsvarande modell. Detta pris tillämpas, om försäljningsvolymen utgör minst 50 procent av antalet under ifrågavarande tid sålda motsvarande fordon. Vid tillämpningen av detta moment kan flera operatörers, som tillämpar enhetliga pris, marknadsandelar sammanräknas. Vid tillämpningen av denna paragraf förutsätts för affärsmässig verksamhet bland annat att den före beskattningstidpunkten har fortsatt under minst sex månader och att verksamheten fortsätter vid tidpunkten för den rättelse varom stadgas i 56 a §.

Om den ovan avsedda bilmodellspecifika marknadsandelen på minst 50 procent inte kan uppnås, utreds först om det är möjligt att med beaktande av samma tillverkares samtliga modeller eller modellserier inom samma fordonskategori skapa en majoritet som avses i 1 mom. Om inte heller en sådan majoritet kan uppnås, används som grund för att uppgöra en prissättningschablon uppgifter som erhållits om de priser som tillämpas av samtliga kända företag som affärsmässigt säljer motsvarande fordon.

Vid bestämmandet av det allmänna konsumentpriset på ett begagnat fordon beaktas de uppgifter om samtliga affärsmässigt sålda fordon som finns tillgängliga för att uppgöra det schablonmässiga värdet.

11 d §

En fysisk person som köper ett fordon i taget anses vara köpare i ställning av konsument. Om uppgifter om priset för en fysisk person inte är tillgängliga, tillämpas priset företag emellan då köparen är ett företag som använder fordonet för sedvanlig trafik.

11 e §

Det allmänna konsumentpriset bestäms

1) på basen av det pris till vilket motsvarande fordon faktiskt har sålts, eller

*2) på basen av det pris till vilket fordon utbjuds till försäljning (**begärt pris**); för att bestämma beskattningsvärdet sänks detta pris med 4 procent och 300 euro för att motsvara sedvanlig rabatt, dock högst med 20 procent.*

Ett på verkliga försäljningspris baserat allmänt konsumentpris tillämpas, om detta pris är tillgängligt såsom statistiskt pålitligt schablonmässigt värde som avses i 11 f §. Om något sådant pris inte finns tillgängligt, tillämpas ett pris baserat på det begärda priset. Skatten på nya fordon skall alltid bestämmas på basen av ett enligt det begärda priset uträknat pris.

Ett fordons pris bestäms för den tidpunkt då fordonet anmäls eller skall anmälas till beskattning.

Allt det som fordonets köpare direkt eller indirekt erlägger som vederlag för fordonet till säljaren eller till tredje part anses ingå i fordonets pris. Benämningen på den post som inräknas i priset, betalningstidpunkten eller andra motsvarande omständigheter har ingen betydelse i fråga om posten skall inräknas i priset. Normala finansieringskostnader skall dock inte inräknas i fordonets pris.

11 f §

Det allmänna konsumentpriset vid varje tidpunkt bestäms på basen av det material som avses i 11 b — 11 e § genom att tillämpa en på regressionsanalys baserad schablon som bestämmer fordonets prisprognos, med beaktande av bland annat fordonets märke och modell samt dess närmare tekniska och kvalitativa egenskaper som kan

anses påverka fordonets pris (*schablonmässigt värde*). Om uppgifter finns att tillgå om fordonets utrustningsnivå, inkluderas också denna i dessa egenskaper. Vid beräkningen av förväntningsvärdet för ett begagnat fordonets konsumentpris kan i schablonen också beaktas inverkan av antalet körkilometer.

Det schablonmässiga värdet kan korrigeras för att beakta fordonets individuella egenskaper, enligt vad som stadgas i 11 g—11 i § nedan, om fordonets egenskaper eller utrustning inte redan har beaktats i det schablonmässiga värdet.

11 g §

Om fordonets utrustning avviker från vad som skall anses ingå i det schablonmässiga värdet på ett likadant fordon, skall fordonets avvikande utrustning beaktas genom att lägga till eller dra ifrån dess värde. Det pris till vilket utrustningen till ifråga varande bilmodell kan allmänt köpas utgör då i första hand utrustningens värde. Om något sådant pris inte finns att tillgå, tillämpas ett sådant värde som genom den i 11 f § avsedda metoden kan beräknas vara det allmänna konsumentpriset på sådan utrustning. Om inte heller detta värde finns tillgängligt, beräknas utrustningens värde såsom ett proportionellt pris på basen av uppgifter som finns tillgängliga också på andra marknader än den finska.

Det värde som skall läggas till eller dras ifrån för utrustning till ett begagnat fordon bestäms vid behov på basen av värdet på motsvarande utrustning till ett nytt fordon genom att tillämpa den i 7 § avsedda åldersgottgörelsen multiplicerad med två. Om det belopp som skall avdras som åldersgottgörelse utgör mer än 90 procent av utrustningens värde, skall värdet varken läggas till eller dras ifrån. Om en i 7 § 2 mom. avsedd modellspecifikt justerad kurva för åldersgottgörelsen finns att tillgå, skall den användas vid tillämpningen av detta moment.

Värdet på en andra omgång ringar, radio eller spelare, dragkrok, motorblocksvarmare och skyddsmattor som säljs tillsammans med fordonet skall särskilt varken läggas till eller dras ifrån fordonets värde. Det scha-

blonmässiga värdet skall inte heller korrigeras i anledning av sådan annan utrustning, vars sammanlagda värde kan anses vara ringa.

11 h §

Såsom ett motsvarande fordon anses ett helt fordon som är i sådant skick att det kan godkännas för trafik, som inte är kollisionsskadat eller som inte har andra skador som avviker från det slitage som uppkommer genom normal användning av fordonet. Det allmänna konsumentpris som utgör grund för fordonets beskattningsvärde höjs eller minskas dock på grund av fordonets skick, om det kan anses att fordonets slitage på grund av dess användning har lett till att fordonet avviker från likadana, av samma ålder varande fordons genomsnittliga skick på den finska marknaden på ett sådant sätt att det påverkar fordonets värde. Någon korrigering görs dock inte på grund av det skick i vilket fordonets normala och utbytbara förslitbara delar befinner sig. Beskattningsvärdet kan på ovannämnda grunder högst justeras uppåt eller neråt som följer:

Fordonets ålder räknat i månader
justeringens maximibelopp + - procenttal

mindre än 25	2
25 — 36	3
37 — 48	4
49 — 60	5
61 — 72	6
73 — 84	7
85 — 96	8
97 — 108	9
109 eller mera	

Ovan i 1 mom. avsedda maximibelopp tillämpas, om fordonets allmänna skick avsevärt avviker från det motsvarande fordons normala skick på den finska marknaden. Korrigeringen kan också göras till mindre belopp än vad som anges i tabellen. Om skatten på fordonet har bestämts på annat sätt än på basen av det allmänna konsumentpriset görs ovannämnda justeringar från bilskatten så att justeringens belopp ut-

gör en tredjedel av vad som stadgas i 1 mom.

11 i §

Om antalet körkilometer för ett fordon som skall beskattas som personbil avviker från det antal körkilometer på vilket det tillgängliga schablonmässiga konsumentpriset är baserat, kan det schablonmässiga värdet justeras med en femtedel av det procenttal med vilket antalet körkilometer för det fordon som skall beskattas avviker från det antal körkilometer som tillämpas i den i 11 f § avsedda schablonen. En korrigering av det schablonmässiga värdet i stöd av denna paragraf görs endast om en schablonering av beskattningsvärdet inte kan göras på basen av antalet körkilometer för det fordon som skall beskattas.

Om ett sådant allmänt konsumentpris finns tillgängligt vid vars beräkning inverkan av antalet körkilometer inte överhuvudtaget har beaktats, minskas eller höjs det värde som tillämpas som beskattningsvärde med en femtedel av det procenttal med vilket det fordon som skall beskattas avviker från den genomsnittliga körsträcka som enligt 3 mom. kan anses förekomma inom den fordonsgrupp till vilken det fordon som skall beskattas hör och som är av samma ålder som detta fordon. Den körsträcka som används vid jämförelsen beräknas på basen av den i 3 mom. nämnda tabellen såsom summan av körsträckorna års- och månadsvis.

För att beräkna den genomsnittliga årliga körsträckan indelas fordonen i grupper på basen av produkten av fordonets motorcylindervolym och dess egen massa och på basen av drivkraften och de genomsnittliga körsträckorna per användningsår beräknas enligt följande tabell:

1) bensindrivna och andra personbilar, med undantag av personbilar med dieselmotor

	—	1131	$y = 16236,178 - 305,851x$
1132	—	1620	$y = 18343,832 - 337,691x$
1621	—	2051	$y = 22294,993 - 533,867x$
2052	—	2798	$y = 23996,687 - 617,807x$
2799	—		$y = 24950,253 - 672,059x$

2) personbilar med dieselmotor.

	—	1713	$y = 32179,678 - 602,019x$
1714	—	2030	$y = 31408,114 - 605,013x$
2031	—	2570	$y = 38739,473 - 1\,215,730x$
2571	—	3256	$y = 36803,934 - 950,926x$
3257	—		$y = 31997,900 - 620,229x$

I ekvationen är y den genomsnittliga kilometersträckan under varje år av fordonets ålder och x är det år för vilket körsträckan räknas. I fråga om de månader med vilka fordonets ålder överstiger åldern räknad i hela år beräknas körsträckan på basen av körsträckan under det senaste hela år för vilket körsträckan har beräknats enligt ekvationerna för att erhålla summan av de årliga körsträckorna.

Vid tillämpningen av denna paragraf är den maximala justering som görs på basen av körsträckan två procentenheter för varje hel period av 12 månader som fordonet varit registrerat, dock högst 20 procent av det allmänna konsumentpris som används som bas för beskattningsvärdet. Om korrigeringens belopp är mindre än en procent, görs ingen korrigering.

11 j §

Det allmänna konsumentpriset på en personbil som enligt 6 § skall beskattas som ny skall innehålla minst nio procent distributionskostnader i Finland. Om detta belopp inte har inkluderats i fordonets allmänna konsumentpris, justeras priset med den bristande andelen.

11 k §

Vid bestämmandet av annat värde än det schablonmässiga konsumentpriset kan fordon anses motsvara varandra, om deras märke och modell är de samma och om de är av samma version och variant i fråga om typgodkännande av fordon. Om i olika länder till typen fastställda fordon skall jämföras med varandra, skall fordonen, utom den dokumenterade informationen, också faktiskt och tekniskt vara likadana. Också utrustningsnivån skall vara motsvarande. Små skillnader hindrar dock inte att fordonen anses vara motsvarande, om detta inte kan anses ha betydelse i fråga om fordonets

värde eller i fråga om de behov som konsumenten har i fråga om fordonet (**likadant fordon**).

Om fordonens egenskaper avviker från varandra i fråga om version, variant eller utrustning, dock så att fordonens värde kan anses avvika från varandra endast i ringa mån på grund av dessa skillnader och om inget fordon med noggrannare motsvarighet och inget jämförelsefordon kan påvisas på marknaden, kan fordonen anses närmast motsvara varandra (**nästan likadant fordon**).

Om inte heller något nästan likadant fordon kan påvisas, kan fordon vilkas nedan nämnda egenskaper så nära som möjligt motsvarar varandra anses vara **liknande fordon**:

1) märke, modell och kommersiell beteckning samt fordonets typgodkännande;

2) fordonets tekniska egenskaper, såsom underrede, drivmedel, motorns cylindervolym och effekt, transmission, bränsleförbrukning och andra egenskaper som kan ha betydelse i fråga om konsumentens behov;

3) de allmänna kvalitativa egenskaper som påverkar fordonets värde.

Också fordonets ålder beaktas som en faktor vilken påverkar fordonens likhet med varandra.

11 l §

Värdet på ett nästan likadant fordon kan användas vid värdebestämningen, om något värde på ett likadant fordon inte kan påvisas. Om det kan anses att skillnaden mellan ett likadant fordon och ett nästan likadant fordon inte påverkar fordonets värde, eller om skillnaden kan anses vara ringa, kan värdet på ett nästan likadant fordon användas som sådant. Om skillnaden mellan fordonen har en på någon viss egenskap beroende, större än ringa och påvisbar inverkan på fordonets värde, kan värdet på nästan likadant fordon justeras enligt vad som stadgas nedan i 11 n §.

Om inte heller något värde på ett nästan likadant fordon kan påvisas, kan värdet på ett liknande fordon användas som utgångspunkt och detta värde kan justeras enligt vad som stadgas i 11 n §.

Ett fordon och dess utrustnings motsvarighet bedöms vid den tidpunkt då fordonet registreras eller bör registreras för användning i trafik eller då en registrerad skattskyldig överlåter äganderätten till fordonet utan att överföra skattskyldigheten. Om dessa tidpunkter avviker från varandra, tillämpas den senare av dem.

11 m §

*Om värdebestämningen på ett fordon inte på grund av bristande information kan baseras på värdet på ett visst i 11 k § avsett fordon (**motsvarande fordon**), kan värdet bestämmas på basen av värdet på flera än ett fordon, enligt vad som stadgas i 11 n — 11 q § (**sekundära värderingsmetoder**). De sekundära värderingsmetoderna tillämpas enligt tillgänglig information i den ordning som de är i nämnda lagrum, oberoende av de olika metodernas inverkan på fordonets beskattningsvärde. Värdet på någon av fordonets individuella egenskaper eller utrustning kan vid behov bestämmas med tillämpning av någon annan metod än den som i övrigt skall tillämpas.*

Om ett schablonmässigt värde finns att tillgå för det fordon som beaktas vid tillämpningen av sekundära värderingsmetoder, skall detta värde primärt användas. Om något schablonmässigt värde inte finns att tillgå, tillämpas på andra grunder så nära som möjligt ett värde som representerar den allmänna prisnivån på ett motsvarande fordon eller på dess utrustning.

En på åldersgottgörelse baserad metod för justeringen av värdet kan vid behov tillämpas också då utgångspunkten är någon annan än värdet på ett nytt fordon eller ny utrustning.

11 n §

Om något enskilt motsvarande fordon på den finska marknaden inte kan påvisas för ifrågavarande fordon, kan dess värde bestämmas på basen av det genomsnittliga värdet på en eller flera fordonsmodeller. Jämförelsefordonen skall väljas ur tillgängliga databaser så att de enligt i 11 k § stadgade grunder, värderade som en helhet, så

nära som möjligt skulle kunna motsvara det fordon vars värde skall bestämmas.

11 o §

Om fordonets värde har bestämts på basen av värdet på ett motsvarande fordon och om ett allmänt schablonmässigt värde kan påvisas för sådana egenskaper som skiljer fordonen från varandra, skall värdet på det motsvarande fordonet justeras genom att lägga till eller dra ifrån värdet på ifrågavarande egenskap. Om det tillgängliga värdet på en egenskap gäller ett fordon av annan ålder än det fordon som skall beskattas, skall värdet justeras på det sätt som stadgas i 7 §.

11 p §

Om det inte genom att tillämpa ovan nämnda metoder är möjligt att bestämma värdet på ett fordon, eller på någon egenskap eller utrustning som påverkar fordonets värde, kan fordonets värde på den finska marknaden då fordonet var nytt tillämpas så att detta värde jämförs med det motsvarande värdet vid samma tidpunkt på sådana fordon, vilkas nuvarande schablonmässiga värde är känt. Värdet på det fordon som skall beskattas bestäms kalkylmässigt så att värdet står i samma proportion till värdet på fordon vilkas nuvarande schablonmässiga värde är känt som motsvarande förhållande mellan dessa värden var då fordonen var nya. Då metoden tillämpas skall till jämförelsefordon väljas ett sådant antal fordonmodeller som krävs för att uppnå ett statistiskt tillförlitligt resultat och som så nära som möjligt motsvarar det fordon som skall beskattas.

11 q §

Om värdet på ett fordon inte kan bestämmas genom att tillämpa ovan nämnda metoder, på basen av uppgifter som finns att tillgå på den finska marknaden, kan man vid bestämningen av värdet på ett motsvarande fordon använda information om fordons värde från andra marknader än den finska. Denna information ställs i proportion till

värdet på motsvarande i Finland kända fordon på det sätt som stadgas i 11 p §, varvid det på detta sätt beräknade statistiska värdet anses vara det fordons värde som skall beskattas på den finska marknaden.

11 r §

Om ingen av ovannämnda metoder kan användas på grund av att informationsbasen saknas, kan fordonets värde anses vara ett värde som bestäms enligt statistiska metoder på basen av fordonets egenskaper. Såsom grund för det statistiskt bestämda värdet används tillgängliga uppgifter om fordons värde på den finska marknaden.

11 s §

Beskattningsvärdet på en ny modell som kommer ut på marknaden kan anses utgöras av det försäljningspris som en registrerad skattskyldig, som affärsmässigt säljer denna modell, anmäler som försäljningspris, dock med beaktande av vad som stadgas i 11 c §. Detta pris kan dock justeras enligt 56 a § så att det motsvarar fordonets allmänna schablonmässiga konsumentpris enligt de ovan stadgade metoderna.

11 t §

Det allmänna konsumentpris som används som ett fordons beskattningsvärde kan inte baseras på icke schablonmässiga enskilda försäljningspris, på pris mellan säljare och köpare som har intressegemenskap med varandra, på pris som bestämts under exceptionella marknadsförhållanden, eller på pris i handel mellan privatpersoner. Pris som tillämpats i fall av intressegemenskap eller eljest under exceptionella förhållanden, med undantag för pris som tillämpats i handel mellan privatpersoner, kan dock användas som utgångspunkt för schablonering eller annan prisbestämning, om dessa pris inte på grund av nämnda omständighet avsevärt avviker från det normala marknadspriset.

Vid bestämningen av beskattningsvärdet på annan bas än det schablonmässiga beskattningsvärdet, eller då myndigheterna godkänner att den i 11 a § 2 mom. avsedda

skatteprocenten används, kan myndigheterna samtidigt vid behov bestämma under vilken tid ifrågavarande beslut högst skall tillämpas. Om inte annat bestämts och om en kortare tidsperiod uppenbarligen inte följer av ändringar av de i ärendet relevanta omständigheterna, är tillämpningsperioden sex månader från det datum då beslutet gavs.

11 u §

Om fordonets ålder behöver utredas för beskattningsändamål, beräknas åldern i månader, i första hand från slutet av fordonets första registrering. Om denna tidpunkt inte är känd, beräknas fordonets ålder från slutet av tillverkningsmånaden. Om inte heller denna tidpunkt är känd, bestäms fordonets ålder från slutet av det år under vilket fordonet sannolikt för första gången registrerades, togs i bruk eller tillverkades.

Om ett fordon har tillverkats av delar från ett eller flera fordon som tidigare begagnats i trafik, anses fordonets tillverkningstidpunkt vara den tidpunkt då minst 50 procent av fordonets originaldelar skall anses ha blivit utbytta.

13 §

I ett fordons beskattningsvärde inräknas inte värdet av ändringsarbete och utrustning som skett i Finland före den första registreringen av ett fordon och som beror på att en paket- eller lastbil ändras till personbil eller utrustas till servicebil eller på att ett paketbilsunderrede utrustas med lastkorg eller lastflak.

13 §

I beskattningsvärdet på ett fordon som avses i 10 a § 2 mom. inräknas inte värdet av ändringsarbete och utrustning som skett före den första registreringen av fordonet och som beror på att en paket- eller lastbil ändras till personbil eller utrustas till servicebil eller på att ett paketbilsunderrede utrustas med lastkorg eller lastflak, om det kan påvisas att fordonets tillverkare har överlåtit fordonet utan detta ändringsarbete eller utan denna utrustning.

15 §

När beskattningsvärdet för ett fordon fastställs, anses till fordonet höra åtminstone den utrustning som, enligt vad som stadgas särskilt, fordras för att fordonet skall kunna godkännas för trafik samt sådan annan utrustning som enligt typgodkännande eller en utredning publicerad i det land där fordonet

15 §

När det i 11 § avsedda beskattningsvärdet för ett fordon fastställs anses till fordonet höra åtminstone den funktionsdugliga utrustning som, enligt vad som särskilt stadgas, fordras för att fordonet skall kunna godkännas för trafik samt sådan annan utrustning som enligt typgodkännande eller

Gällande lydelse

är tillverkat hör till dess standardutrustning, och i bil dessutom värmeaggregat.

Föreslagen lydelse

enligt utredning publicerad i det land där fordonet är tillverkat hör till dess standardutrustning, och i bil dessutom värmeaggregat.

Vid konsumentprisbaserad beskattning skall till fordonet höra åtminstone den utrustning i funktionsdugligt skick som fordonet skall ha för att godkännas för trafik. Beskattningsvärdet minskas inte på grund av att sådan utrustning saknas eller är bristfällig.

Om fordonet har sådana avsevärda brister att fordonet på grund av dem uppenbarligen inte skulle kunna godkännas för trafik, eller om fordonet på grund av bristerna inte kan individualiseras på ett tillfredsställande sätt för att bestämma beskattningsvärdet, kan skattemyndigheterna bestämma att beskattningen verkställs först då bristerna har avhjälpats.

16 §

Beskattningsvärdet för en bil minskas med 70 euro, om bilen är utrustad med avfrostningsanordning för bakrutan och strålkastarrensörare.

För en personbil som är försedd med ottomotor med låga halter av utsläpp avdras 760 euro 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. Avdrag beviljas inte för ett fordon vars beskattningsvärde har fastställts i de fall som avses i 25 a § eller annars så att avdraget redan har beaktats. Genom förordning av statsrådet bestäms när ett fordon bör anses ha låga halter av utsläpp.

16 §

(upphävs)

25 a §

När skatt fastställs med stöd av 25 § är beskattningsvärdet på ett motsvarande nytt fordon 45 procent av det allmänna minutförsäljningspriset i Finland på ett motsvarande eller närmast motsvarande fordon, om den skattskyldige inte kräver att ett annat i denna lag stadgat förfarande för be-

25 a §

(upphävs)

stämmande av värdet skall iakttas och presenterar den utredning som gäller det som behövs för fastställande av skatten.

28 §

För en bil som vid första registreringen registreras för beställningstrafik enligt 2 § 5 punkten lagen om tillståndspliktig persontrafik på väg (343/1991) och som ägaren i huvudsak använder i sådan trafik nedsätts bilskatten med högst 9 600 euro.

28 §

För en bil som vid första registreringen i Finland registreras för beställningstrafik enligt 2 § 5 punkten lagen om tillståndspliktig persontrafik på väg (343/1991) och som fordonets ägare i huvudsak använder i sådan trafik nedsätts bilskatten med högst 9 600 euro. *Skattenedsättningen minskas dock med en trettiosjättedel för varje hel eller påbörjad kalendermånad som fordonet har varit i bruk annorstädes än Finland före det registrerades för ovannämnt bruk.*

37 §

Genom förordning stadgas om bilskattedeclarationen, om dess innehåll samt om undantag från deklarationsskyldigheten.

Genom *finansministeriets* förordning stadgas om bilskattedeclarationen, om dess innehåll samt om undantag från deklarationsskyldigheten.

Det ovan i 11 § avsedda anskaffningsvärdet skall anmälas också i fråga om ett nytt fordon som beskattas på basen av konsumentpriset.

48 §

Den skatt som skall debiteras för en bil för vilken skatten har nedsatts med stöd av 28 eller 51 § eller för en ambulans minskas med en trettiosjättedel för varje hel månad som fordonet har varit registrerat. Från skatten för en räddningsbil, invalidtaxi, veterinärbil eller likbil som avses i 21 § 1 mom. avdras en fyrtioåttondedel för varje hel månad som bilen har varit registrerad.

Den skatt som skall debiteras för en bil för vilken skatten har nedsatts med stöd av 28 eller 51 § eller för en ambulans minskas med en trettiosjättedel för varje hel månad som fordonet har varit registrerat. Från skatten för en räddningsbil, invalidtaxi, veterinärbil eller likbil som avses i 21 § 1 mom. avdras en fyrtioåttondedel för varje hel månad som bilen har varit registrerad. *Om vid skattenedsättning i stöd av 28 § också registrering annorstädes än i Finland har beaktats i skattenedsättningens belopp, gottgörs denna tid också vid tillämpningen av denna paragraf.*

51 a §

Maximibeloppen av de ovan i 51 § avsed-

da skatteåterbäringarna förhöjs med det belopp som beror på att den utrustning som efter fordonets tillverkning har monterats speciellt med anledning av invaliditeten har påverkat konsumentprisbaserad bilskatt eller mervärdeskatt som uppbärs med stöd av 5 §.

54 a §

I samband med tullstyrelsen verkar en värderingsnämnd vars uppgift är att på ansökan av den skattskyldige, skattemyndigheterna, tull- eller skatteombudet eller besvärsinstansen ge utlåtande om det värde som enligt 11 b—11 t § skall bestämmas på ett fordon som skall beskattas, eller på dess utrustning, eller i samband med ändringssökande om värdet på ett redan beskattat fordon eller dess utrustning.

Nämnden har också till uppgift att följa med den allmänna ändamålsenligheten av de bestämmelser och metoder som gäller värdebestämning samt att ta initiativ för att utveckla dessa bestämmelser. Närmare stadganden om värderingsnämndens sammansättning och verksamhet kan ges genom finansministeriets förordning.

54 b §

Värderingsnämnden har en ordförande, en viceordförande och sju andra ledamöter samt suppleanter för dem som statsrådet utser för fyra år i taget. Värderingsnämndens ordförande och viceordförande förutsätts ha god kännedom om bilbeskattning, om de myndigheter som handhar beskattningen samt om bilmarknaden. Till ledamöter kan utses personer med god kännedom om fordon, fordonsmarknaden och bilhandeln så att nämnden förfogar över möjligast mångsidig sakkunskap inom sitt verksamhetsområde. De organisationer som representerar fordonshandeln och användarna av fordon skall beredas tillfälle att ställa på förslag åtminstone två ledamöter till nämnden.

Av Tullstyrelsen utsedda föredragande bereder de ärenden som handläggs av nämnden.

54 c §

Värderingsnämnden är beslutför då ordföranden eller viceordföranden samt minst fyra ledamöter är närvarande.

Nämndens beslut är den mening som omfattas av majoriteten. Om rösterna faller jämnt, är nämndens beslut den mening som är fördelaktigare för den skattskyldige, eller om denna princip inte kan tillämpas, den mening till vilken ordföranden anslutit sig.

Vid handläggningen av ärenden i värderingsnämnden tillämpas vad som stadgas i lagen om förvaltningsförfarande (598/1982).

54 d §

Värderingsnämnden har rätt att granska ett fordon om vilket utlåtande begärs samt att bestämma att fordonet skall förevisas för nämnden. Nämnden har rätt att bestämma att också andra behövliga uppgifter skall framläggas enligt vad som stadgas i 80—84 §. Nämnden kan använda sakkunniga som hjälp.

54 e §

De utlåtanden som nämnden ger om värdet på ett fordon är offentliga.

Ändring i nämndens utlåtanden får inte särskilt sökas genom besvär.

54 f §

Avgift för nämndens utlåtanden kan uppbäras av den som begärt utlåtande. Närmare bestämmelser om avgiften utfärdas genom finansministeriets förordning, med beaktande av vad som stadgas i 6 § lagen om grunderna för avgifter till staten (150/1992). Tullförvaltningen svarar för nämndens kostnader. Finansministeriet fastställer grunderna för ordförandens, ledamöternas och de sakkunnigas arvoden och för ersättningen av deras resekostnader.

56 a §

Utan hinder av vad som i 56 § stadgas om skatterättelse eller i 57 § stadgas om efter-

*beskattning kan bilskattens belopp rättas till den skattskyldiges eller till skattetagarens fördel senast inom sex månader från den först verkställda beskattningen, om det inom nämnda tid framgår att uppgifterna om det allmänna konsumentpriset avviker från det värde som använts som grund för beskattningsvärdet vid den först verkställda beskattningen (**rättelse av uppgifter om beskattningsvärdet**).*

*Om det efter den först verkställda beskattningen av fordonet konstateras att den i 7 § 2 mom. avsedda åldersgottgårelsen måste ändras på grund av uppgifter som framgått om de värden som gällde vid beskattningstidpunkten, kan bilskattens belopp rättas till den skattskyldiges eller till skattetagarens fördel senast inom sex månader från den först verkställda beskattningen, utan hinder av förutsättningarna för rättelse enligt 56 eller 57 § eller förutsättningarna för efterbeskattning (**rättelse av uppgifter för åldersgottgårelse**).*

I denna paragraf avsedd rättelse kan verkställas endast en gång, dock utan att detta hindrar skatterättelse i stöd av 56 § på andra än i 1 eller 2 mom. avsedda grunder. Om skattemyndighet genom sitt beslut har meddelat att inget behov av rättelse föreligger, verkställs inte mera någon rättelse i stöd av denna paragraf.

Vid beskattningsfall vilkas grund har uppstått under åren 2003 eller 2004 tillämpas en maximitid på tio månader vid rättelser som avses i 1 och 2 mom. Utom på ovan nämnda grunder kan rättelse under dessa år alltid verkställas då skattemyndigheten har anmält att den verksällt den första beskattningen på basen av beräknade uppgifter.

67 §

Är saken av synnerlig vikt för sökanden, kan tullstyrelsen eller fordonsförvaltningscentralen på ansökan meddela förhandsavgörande om hur denna lag skall tillämpas vid beskattningen av hans fordon. Om ansökan gäller fastställande av beskattningsvärdet med stöd av 11 § 2 mom., meddelas förhandsavgörande dock endast i frågor där

67 §

Är saken av synnerlig vikt för sökanden kan Tullstyrelsen eller Fordonsförvaltningscentralen på ansökan meddela förhandsavgörande om hur denna lag skall tillämpas vid beskattningen av hans eller hennes fordon. Förhandsavgörande ges dock inte i fråga om beskattningsvärdet eller någon annan fråga som kan bedömas först då be-

förhandsavgörande kan meddelas med stöd av Europeiska gemenskapens tullkodex.

skattningen verkställs.

86 §

Uppgifter och handlingar som lämnats eller företetts för bilbeskattning skall hållas hemliga. De får inte i protokoll eller beslut redovisas i större utsträckning än vad som är nödvändigt.

86 §

Uppgifter och handlingar som lämnats eller företetts för bilbeskattning skall hållas hemliga. De får inte i protokoll eller beslut redovisas i större utsträckning än vad som är nödvändigt. *Uppgifter får användas för tullverkets statistiska utredningar som avses i 11 a § och vilkas sammandrag är offentliga. Uppgifter om beskattningsvärden för konsumentprisbaserad beskattning som verkställs på basen av 6 § är offentliga.*

86 a §

Med avvikelse från vad som stadgas i 86 § är handlingar om verkställd beskattning eller beskattning under verkställighet av ett begagnat fordon offentliga, med undantag av handlingar gällande i 50 och 51 § avsedda ärenden samt av personsignum och en fysisk persons adress. Utan hinder av vad som stadgas i 16 § 3 mom. lagen om offentlighet i myndigheternas handlingar (621/1999) har var och en rätt att få del av de offentliga och handlingar som getts för beskattning av ett begagnat fordon i form av kopia, utskrift eller i elektronisk form. Uppgifter om ett begagnat fordons marknadsvärde som skattemyndighet har i sin besittning är offentliga endast om dessa uppgifter har använts vid beskattningen.

Denna lag träder i kraft den 200 .

Om inte annat stadgas nedan, tillämpas lagen första gången på beskattning av personbilar som skall beskattas som nya och där beskattningen anhängiggörs den 1 januari 2003 eller därefter, dock så att på fordon som skall beskattas för en i 40 § 2 mom. bilskattelagen avsedd period tillämpas denna lag första gången på den period som först börjar den 1 januari 2003 eller därefter. En registrerad skattskyldig har dock rätt att på ansökan från den 1 januari 2003 till datum för lagens ikraftträdande få

beskattningen verkställd enligt den bilskattelag som är i kraft den 1 januari 2003. Ansökan skall göras i samband med skattedeclarationen.

Utan hinder av vad som stadgas i 6 § 3 mom. och 6 b § 1 mom. verkställs beskattningen av ett fordon som tillverkats före den 1 januari 2003 och som importeras som begagnat enligt 6 § denna lag, om det i Finland i bruk finns motsvarande begagnade fordon som tillverkats före den 1 januari 2003 och som har beskattats som nya enligt 6 § och 10 a § 1 mom. denna lag. Om beskattningen av en viss bilmodell som ny på ansökan har verkställts efter den 1 januari 2003 enligt den bilskattelag som då var i kraft, tillämpas 6 b § på beskattningen av som begagnade importerade fordon, om fordonet har tillverkats vid samma tid som motsvarande nya fordon som har beskattats på ansökan.

Vid beskattningen av fordon som beskattas som begagnade tillämpas lagen vid sådana beskattningsfall som verkställs den dag då lagen träder i kraft eller därefter. Beskattningen av fordon som importeras som begagnade kan dock på ansökan rättas så att den är i överensstämmelse med denna lag, om beskattningen har verkställts den 1 januari 1999 eller därefter. Ansökan om skatterättelse kan göras av den som i egenskap av skattskyldig har betalat skatt för fordonet. Skatten rättas dock inte, om skattebeloppet har nedsatts i stöd av 25, 28, 50 eller 51 § bilskattelagen eller på annan motsvarande grund så att den nedsatta skatten inte är högre än vad som skulle uppbäras efter rättelse som avses i detta moment.

Ärenden som är oavslutade den 1 januari 2003 eller som anhängiggörs som rättelse eller ändringssökande efter detta datum och där frågan inte gäller skattebeloppet för begagnade fordon handläggs enligt den lag som skulle ha tillämpats då skattskyldigheten uppkom.
