

RP 178/2017 rd

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

PROPOSITIONENS HUVUDSAKLIGA INNEHÅLL

I denna proposition föreslås det att bilskattelagen ska ändras. Det föreslås att den nuvarande 4 800 euros nedsättningen av bilskatten för taxibilar ska slopas. Skatteförmånen ska slopas stegvis så att den upphör vid utgången av juli 2022. Tillgänglighetsanpassade stortaxibilar med plats för en eller flera rullstolar och taxibilar för skoltransporter ska å sin sida helt och hållet befrias från bilskatt, och samtidigt slopas skattefriheten för invalidtaxibilar. Vissa preciseringar föreslås också beträffande skatteförmånen för husbilar.

Lagen avses träda i kraft den 1 juli 2018.

INNEHÅLL

PROPOSITIONENS HUVUDSAKLIGA INNEHÅLL.....	1
INNEHÅLL	2
ALLMÅN MOTIVERING	3
1 INLEDNING.....	3
2 NULÄGE	4
2.1 Lagstiftning	4
2.2 Praxis.....	7
2.3 Bedömning av nuläget	7
3 MÅLSÄTTNING OCH DE VIKTIGASTE FÖRSLAGEN.....	10
3.1 Målsättning	10
3.2 Alternativ	10
3.3 De viktigaste förslagen.....	11
4 PROPOSITIONENS KONSEKVENSER	12
4.1 Ekonomiska konsekvenser.....	12
4.2 Konsekvenser för företagen	14
4.3 Konsekvenser för myndigheternas verksamhet	15
4.4 Konsekvenser för miljön.....	16
4.5 Samhälleliga konsekvenser	16
5 BEREDNINGEN AV PROPOSITIONEN	16
6 SAMBAND MED ANDRA PROPOSITIONER.....	17
DETALJMOTIVERING	18
1 LAGFÖRSLAG	18
2 IKRAFTTRÄDANDE	19
LAGFÖRSLAG	20
Lag om ändring av bilskattelagen	20
BILAGA	22
PARALLELTEXT	22
Lag om ändring av bilskattelagen	22

ALLMÄN MOTIVERING

1 Inledning

Lagen om transportservice (320/2017) träder i kraft den 1 juli 2018. Denna lag utgör en del av trafikbalkprojektet, vars målsättning är en genomgripande reform av den reglering som berör trafiksektorn. Genom lagen om transportservice sammanslås och revideras bestämmelserna om person- och godstransporter. I och med lagen förändras nuläget, där marknaden för trafik-tjänster är starkt reglerad och offentligt styrd. Syftet med lagen är att främja utvecklandet av transporttjänster på marknadsvillkor som grundar sig på konkurrens.

Det är fråga om det första skedet av en totalreform av regleringen rörande transportmarknaden, som genomförs i tre skeden och som gäller alla typer av trafik. I det första skedet avregleras tillhandahållandet av vägtrafiktjänster betydligt genom lagen om transportservice, och samtidigt lättas aktörernas administrativa börda. Genom reformen strävar man efter att främja utnyttjandet av de möjligheter som delningsekonomi medför och sänka tröskeln för inträde i branschen. För yrkesmässig persontransport kommer det dock fortsättningsvis att krävas person-, gods- eller taxitrafiktillstånd.

Lagen om transportservice medför väsentliga förändringar i taxiverksamheten. Regleringen rörande tillståndskvoter, stationsplatser och maximipriser slopas. Samtidigt avskaffas också skyldigheten att utföra körningar. Yrkesmässig taxitrafik kommer fortfarande att vara tillståndspliktig, men taxitillståndet, som för närvarande är bundet till bilen, binds istället till aktören, och villkoren för beviljande av tillstånd lindras bl.a. genom att kraven på företagarbildning och prov slopas. Utöver dessa lättnader, som berör taxiföretagarna, lindras också kraven på taxiförarna genom att kravet på utbildning slopas. Också en innehavare av persontrafiktillstånd eller godstrafiktillstånd ska få bedriva taxitrafik. Beviljandet av trafiktillstånd koncentreras till en enda nationell tillståndsmyndighet, Trafiksäkerhetsverket, som också blir tillståndsregistermyndighet för vägtrafiken. I och med att lagen om transportservice träder i kraft upphävs lagen om taxitrafik (217/2007), kollektivtrafiklagen (869/2009), lagen om kommersiell godstransport på väg (693/2006) och lagen om yrkeskompetens för taxiförare (695/2009).

I samband med lagen om transportservice har det inte gjorts några ändringar i skattelagstiftningen. Reformen har dock konsekvenser bl.a. rörande bilskatten. Det nuvarande bilskattstödet för taxibilar är nämligen i väsentlig utsträckning anknutet till bestämmelserna i lagen om taxitrafik. Av central betydelse med tanke på skattstödet är särskilt det taxitillståndssystem vars tillståndskvoter begränsar möjligheterna att få skattestöd. Det begränsade antalet taxitillstånd innebär att skatteförmånen på ett effektivt sätt riktas till bilar som används enbart för taxitrafik.

I och med att regleringen av antalet taxitillstånd slopas kommer emellertid alla sökande som uppfyller villkoren att beviljas tillstånd. Största delen av alla bilister uppfyller både villkoren för beviljande av taxitillstånd och de krav som ställs på taxiförare. Också företag uppfyller i allmänhet villkoren för taxitillstånd. Ansökningarna om taxitillstånd kommer sannolikt att öka avsevärt i förhållande till nuläget. Ökningen av antalet taxitillstånd skulle medföra en ökning också av skattstödet, och samtidigt skulle riskerna för missbruk av skattstödet öka. Utöver de direkta konsekvenser för statsfinanserna som skulle föranledas av de föreslagna ändringarna i taxitrafikregleringen, skulle det även krävas tilläggsresurser för handläggningen av stödansökningar och för tillsynen.

Skatteförmånen för taxibilar kan inte heller för närvarande anses motsvara de kriterier för bra företagsstöd som utgörs t.ex. av relevanta mål, korrekt allokering, verkningsfullhet, kostnads-effektivitet, ändamålsenlighet, ringa administrativ belastning samt tidsbundenhet och behovs-

prövning. I en situation där det råder fri prissättning och konkurrens skulle verkningsfullheten, ändamålsenligheten och den korrekta allokeringen av stödet för anskaffning av taxibilar försämrats ytterligare. Då det råder fri konkurrens är det i princip inte heller motiverat att stödja en viss näringsgren. Denna proposition med förslag till ändring av bilskattelagen berör de ändringar som med anledning av lagen om transportservice krävs i fråga om bilbeskattningen för taxibilar. I propositionen föreslås det också att förutsättningarna för beviljande av bilskattestöd för husbilar ska preciseras.

2 Nuläge

2.1 Lagstiftning

Bilskattestödet för taxibilar

I 28 § 1 mom. (1073/2014) i bilskattelagen (1482/1994) finns bestämmelser om storleken på skattenedsättningen för taxibilar. Enligt bestämmelsen ska bilskatten nedsättas med högst 4 800 euro för en bil som vid första registreringen i Finland registreras för beställningstrafik enligt lagen om taxitrafik och som i huvudsak används i sådan trafik. Nedsättningen är högst 15 000 euro om taxin är tillgänglighetsanpassad eller om den är utrustad med extra bilbälten som är godkända för skoltransporter, varutöver det förutsätts att taxibilen har minst sju säten utöver förarsätet. En tillgänglighetsanpassad taxi med färre säten än så jämföras med en vanlig taxi vars skatteförmån är 4 800 euro. Skattenedsättningen för taxibilar minskas dock med en trettiosjättedel för varje hel eller påbörjad kalendermånad som fordonet varit i bruk någon annanstans än i Finland innan det registrerades för ovannämnt bruk. Enligt 29 § i bilskattelagen kan skattenedsättning för varje trafik tillstånd beviljas bara en bil samtidigt.

Bestämmelser om de tekniska krav som ställs på tillgänglighetsanpassade taxibilar finns i kommunikationsministeriets förordning om kvalitetskraven på tillgängligheten i fordon som används i taxitrafiken (723/2009). Denna förordning, som utfärdats med stöd av lagen om taxitrafik, kommer tillsammans med lagen om taxitrafik att upphävas den 1 juli 2018. Bestämmelser om extra bilbälten som är godkända för skoltransporter finns i kommunikationsministeriets förordning om belastning och säkerhetsarrangemang vid transport av skolelever och barn i dagvård (553/2006).

I 21 § i bilskattelagen finns bestämmelser om vissa fordon som är fria från bilskatt. Enligt paragrafen är invalidtaxibilar helt fria från bilskatt. De tekniska krav som berör invalidtaxibilar anges i 13 § i förordningen om fordons konstruktion och utrustning (1256/1992), nedan konstruktionsförordningen. En invalidtaxi ska ha plats för två kunder som reser i rullstol, medan en tillgänglighetsanpassad taxi kan ha en eller flera rullstolsplatser.

De tekniska krav som gäller invalidtaxibilar på Åland anges i 3 § i Ålands landskapsförordning om fordonsdefinitioner (46/2004), och motsvarar de tekniska krav på konstruktion och utrustning som anges i 13 § i konstruktionsförordningen. De tekniska kraven gällande skoltransporter ingår i Ålands landskapsförordning om skolskjutsning (140/2008) och i vissa ändringar (82/2010, 22/2012 och 74/2015) av förordningen.

Bestämmelser om de tider som skattenedsättningen för taxibilar fördelar sig över finns i 48 § i bilskattelagen. Den skatt som ska uppbäras för fordon som inte längre uppfyller förutsättningarna för skattefrihet eller skattenedsättning är det belopp som vid den första beskattningen hade bort uppbäras i full skatt för fordonet, minskat med den skatt som redan har betalats för det. Den skatt som ska debiteras för en taxi minskas med en trettiosjättedel för varje hel månad som den har varit registrerad. Motsvarande minskning för invalidtaxibilar är en fyrtioåttondedel. Skattenedsättningen för vanliga taxibilar, liksom för tillgänglighetsanpassade taxibi-

lar och taxibilar för skoltransporter, fördelar sig alltså över tre år, varefter taxin kan säljas utan bilskattepåföljder. Skattenedsättningen för invalidtaxibilar fördelar sig över fyra år.

Enligt 29 § 1 mom. i bilskattelagen kan den skatteförmån för taxibilar som föreskrivs i 28 § för varje trafiktillstånd beviljas bara en bil samtidigt. Om anteckningen om yrkesmässig användning av fordonet stryks ur fordonsregistret eller fordonet överläts till en annan innehavare av trafiktillstånd och denne använder fordonet i yrkesmässig trafik, kan innehavaren av trafiktillstånd på nytt beviljas den nämnda förmånen. Paragrafens 2 mom. innehåller bestämmelser om rätten att ha reservtaxibilar. Den som har beviljats nedsättning av skatt för taxibilar kan en kort tid vara införd i fordonsregistret som ägare till eller innehavare av flera än en för yrkesmässig trafik registrerad bil per trafiktillstånd, om detta är nödvändigt på grund av service eller reparation av bilen. Om flera än en för yrkesmässig trafik registrerad bil per trafiktillstånd är registrerade i samma ägares eller innehavares namn längre än 60 dagar under en sex månaders period, debiteras dock skatt.

Reglering av taxitrafiken

Bestämmelser om taxitrafik finns i lagen om taxitrafik. Syftet med lagen om taxitrafik är att säkerställa tillgången till goda taxitrafiktjänster. Enligt lagen om taxitrafik förutsätter yrkesmässig transport av personer på väg med personbil taxitillstånd. Med yrkesmässig transport avses transport av personer på väg med personbil mot vederlag i avsikt att idka näring eller förvärva utkomst eller annan inkomst såsom huvudsyssla eller bisyssla eller annars vid sidan om annan näring. Med yrkesmässig transport av personer jämföras transport mot vederlag, om transporten föregås av erbjudande om transport till allmänheten på en offentlig plats. Enligt 2 § 3 punkten i lagen om taxitrafik avses med taxitillstånd ett trafiktillstånd som beviljas på ansökan och som berättigar tillståndshavaren att i hela landet, med undantag för Åland, med en personbil eller med en personbil som uppfyller kraven på tillgänglighet bedriva beställningstrafik och trafik som avses i trafikavtalsförordningen. Landskapet Åland har egen reglering rörande taxiverksamheten, som grundar sig på landskapets självstyrelse.

Taxitillstånd beviljas taxiföretagare av de regionala närings-, trafik- och miljöcentralerna, som årligen också fastställer maximiantalet taxitillstånd per kommun. För att beviljas tillstånd ska sökanden eller den person som ansvarar för trafiken i sökandeföretaget uppfylla de föreskrivna villkoren. Till dessa hör rättshandlingsförmåga, gott anseende, genomgången företagarkurs och godkänt företagarkursprov eller praktisk erfarenhet, ett halvt års erfarenhet som taxiförare samt förmåga att svara för sina ekonomiska förpliktelser. Dessutom förutsätts det att sökandens eller sökandeföretagets taxitillstånd inte har återkallats under det senaste året. Antalet sökande är i allmänhet större än antalet tillstånd som beviljas. Innan den gällande lagen om taxitrafik stiftades hade tillståndsmyndigheterna omfattande prövningsrätt när det gällde att bestämma vilka av de sökande som uppfyllde lagens krav som beviljades tillstånd. I samband med lagen om taxitrafik slopades emellertid de bestämmelser om behovsprövning som hänfört sig till tillståndsmängderna, eftersom förfarandet stod i strid med den näringsfrihet som garanteras i grundlagen. Lagen om taxitrafik innehåller dock noggranna bestämmelser om vilka faktorer rörande efterfrågan och tillgång som närings-, trafik- och miljöcentralerna ska beakta då de fastställer maximiantalet tillstånd. Efterfrågan påverkas bl.a. av befolkningens inkomstnivå, självförsörjningsgrad i fråga om arbetsplatser samt gatu- och vägnätets längd. Bland de faktorer som påverkar tillgången ska man beakta bl.a. antalet gällande taxitillstånd, taxitrafikens omsättning och antalet beställningar som beställningscentralerna förmedlat. I beslutet om maximiantalet tillstånd per kommun bestäms det också hur många av tillstånden som beviljas för tillgänglighetsanpassade taxibilar och hur många tillstånd som beviljas för en ansluten kommuns område. Lagen innehåller detaljerade bestämmelser om sökandenas inbördes företädesordning när det gäller beviljandet av tillstånd.

RP 178/2017 rd

Taxitillståndet kan inte överlåtas till någon annan person, eftersom det är bara tillståndsmyndigheten som kan fatta beslut om att tillstånd beviljas. Om taxiföretaget säljs, återkallas det gamla tillståndet. Den som tagit över företaget ska ansöka om ett nytt taxitillstånd. Taxitillståndshavaren är skyldig att bedriva trafik i första hand på den stationsplats som anges i taxitillståndet. Skyldigheten att bedriva trafik på stationsplatsen innebär att taxiföraren inte får stanna på ett område som hör till en annan stationsplats och vänta på returkörningar, utan omedelbart ska återvända till sin egen stationsplats. Den skyldighet att utföra körningar som är förknippad med tillståndet innebär att det inte är tillåtet att vägra utföra transporter i andra situationer än i de undantagsfall som föreskrivs i lag. Dessutom har det uppställts kvalitetskrav för taxitrafiken. De maximipriser som får tas ut hos taxitrafikens konsumenter bestäms årligen genom förordning av statsrådet. Maximipriserna ska vara kostnadsorienterade och innefatta en skälig vinst. Förändringarna i taxitrafikens genomsnittliga kostnadsnivå följs upp med hjälp av kostnadsindexet för taxitrafiken, som uppdateras fyra gånger per år.

Andra bilskattestödet

Fria från bilskatt är enligt 21 § i bilskattelagen, på de villkor som föreskrivs genom förordning, räddningsbilar, ambulanser, veterinärbilar, lastbilar och sådana likbilar som används enbart för transport av lik och blomsteruppsättningar som hör till begravningsverksamheten. Fria från bilskatt är, på de villkor som föreskrivs genom förordning, också husbilar vars egenmassa är minst 1 875 kilogram. Bilar i kategori M1 vars egenmassa är minst 6 000 kilogram är likaså skattefria. Dessutom är vissa fordon i kategorin L fria från skatt, såsom mopeder och mopedbilar.

I 3 kap. i fordonslagen (1090/2002) finns bestämmelser om den närmare klassificeringen av fordon som är avsedda för särskilda ändamål. Lagen innehåller definitioner av vad som avses bl.a. med en husbil. Förutsättningarna för bilskattefrihet bl.a. för husbilar regleras närmare i konstruktionsförordningen och i de ändringar som införts i den genom förordningen 703/1998. Konstruktionsförordningen har till största delen upphävts genom fordonslagen, som trädde i kraft år 2003. Konstruktionsförordningens bestämmelser rörande förutsättningarna för skatteförmåner för fordon gäller dock fortfarande.

Enligt konstruktionsförordningen är en husbil ett fordon som har tillverkats för ett särskilt ändamål och där boendemöjligheterna inbegriper minst följande utrustning: sittplatser och bord, sovplatser, vilka kan göras om av sittplatser, kokmöjligheter och förvaringsutrymmen. Dessutom förutsätts det att utrustningen är ordentligt fastsatt. Bordet kan dock vara lätt att avlägsna. En husbil som är fri från bilskatt är enligt konstruktionsförordningen en för turism konstruerad och utrustad bil i kategori M1 som uppfyller bestämmelserna som utfärdats av det ministerium som ansvarar för trafikärenden. En skattefri husbils inre höjd ska vara minst 1,9 meter på ett område vars bredd är minst 0,4 meter och längd minst 40 procent av bostadsdelens längd.

På Åland anges de tekniska krav som gäller husbilar i 3 § i Ålands landskapsförordning om fordonsdefinitioner (46/2004), och de motsvarar de tekniska krav på konstruktion och utrustning som anges i 13 § i konstruktionsförordningen.

Har konstruktionen, äganderätten eller användningssyftet i fråga om ett fordon som är skattefritt eller berättigar till nedsatt skatt ändrats så att fordonet eller dess användningssyfte inte längre motsvarar förutsättningarna för skattefrihet eller nedsatt skatt, är enligt 46 § i bilskattelagen den som ägde fordonet då konstruktionen eller användningssyftet ändrades skyldig att inom en månad göra en anmälan om detta till Trafiksäkerhetsverket.

Enligt 48 § i bilskattelagen ska ett fordon som inte längre motsvarar förutsättningarna för skattefrihet, skatteåterbäring eller skattenedsättning beskattas på nytt enligt de grunder som skulle

ha tillämpats på ett begagnat fordon av samma slag vid den tidpunkt då skattskyldigheten uppkom. Skatteförmånen för husbilar är inte anknuten till någon tid. Om en husbil däremot efter att ha genomgått ändringar inte längre motsvarar villkoren för skattefrihet, medför ändringarna skattepåföljder.

2.2 Praxis

År 2016 uppgick bilskattestödet för tillgänglighetsanpassade stortaxibilar och taxibilar för skoltransporter sammanlagt till ca 1,2 miljoner euro och för invalidtaxibilar till ca 9,0 miljoner euro. För övriga taxibilar uppgick skattestödet till ca 8,9 miljoner euro, men av denna summa återbetalade taxiföretagarna ca en tredjedel eftersom de hade bilarna under så kort tid. För beskattning anmäldes år 2016 enligt Skatteförvaltningens statistik 288 invalidtaxibilar, 84 tillgänglighetsanpassade stortaxibilar samt 1 870 sådana taxibilar för vars del skattestödet var 4 800 euro.

I Finland finns det enligt Statistikcentralens branschstatistik ca 8 000 taxiföretag, dvs. taxitillståndshavare. Antalet taxitillstånd är 9 700, varav antalet tillstånd för tillgänglighetsanpassade taxibilar är 1 100, vilket motsvarar ca 11 procent av det totala antalet. Det totala antalet taxitillstånd har i flera decennier hållit sig kring 10 000, vilket beror på de krav som hänför sig till kvoternas beräkningsgrunder. Största delen av trafiktillståndshavarna äger en bil. Omsättningen inom branschen uppgick år 2015 till ca 1,1 miljard euro. Omsättningen har ökat med i genomsnitt fyra procent per år. Taxiverksamhetens genomsnittliga omsättning är ca 110 000 euro och företagens resultat för en räkenskapsperiod är ca 25 000 euro, vilket motsvarar ca 22 procent av omsättningen.

Det årliga antalet taxipassagerare är ca 50 miljoner. Enligt Statistikcentralen använder hushållen i genomsnitt 66 euro per år för taxitjänster. I landsbygdskommuner är summan i genomsnitt 49 euro och i urbana kommuner 77 euro per år. Av taxiresorna utgörs ca 40 procent av resor som företas av privatpersoner, 40 procent av resor som finansieras av samhället och 20 procent av resor som skaffas av företag.

För husbilarnas del var den kalkylerade bilskatteförmånen år 2016 ca 36,4 miljoner euro. Enligt skatteförvaltningens statistik registrerades 1 608 husbilar år 2016. I Finland finns det sammanlagt ca 40 000 husbilar. Anskaffningen av husbilar fördelar sig i huvudsak mellan nya husbilar som köps i Finland och begagnade husbilar som importeras från utlandet. I Finland byggs det ca 400 husbilar per år, medan det årligen importeras ca 1 200 färdigbyggda husbilar.

Det finns ungefär 30 företag som bygger om karosserier för invalidtaxibilar, tillgänglighetsanpassade taxibilar, stortaxibilar, taxibilar för skoltransporter och husbilar, samt tillhandahåller utrustning för dem. Därutöver finns det några tiotal företag som i liten utsträckning utför ombyggnader av karosserier och utrustar fordon. Omsättningen för dessa företag uppgår sammanlagt till 55—60 miljoner euro. Företagen sysselsätter ca 400 personer.

2.3 Bedömning av nuläget

Arbets- och näringsministeriet genomförde år 2012 en utredning gällande företagsstöden, som även omfattade skattestöden. Utredningen visade att skattestöden har använts som medel för att nå olika sektormål och att systemet har byggts upp genom fristående beslut med hjälp av vilka man försökt lösa enskilda problem. Företagsstödsystemet, som byggs upp under flera årtionden, kan betraktas som oredigt, invecklat och delvis som onödigt belastande i administrativt avseende. De offentliga resurser som använts för stöden och administreringen av dem har ökat kraftigt fram till de senaste åren, trots att det inte finns några heltäckande uppgifter om stödets kostnader, fördelar eller verkningsfullhet.

I samband med utredningen rörande företagsstöden upptecknades principerna för bra stöd. Ett bra stöd ska ha ett relevant syfte. Stödet ska inriktas korrekt, t.ex. för att avhjälpa brister i marknadens funktion, stödet ska påverka t.ex. produktiviteten eller sysselsättningen, stödet ska ge så stor nytta som möjligt till små kostnader, stödet ska vara ändamålsenligt, den administrativa belastning som stödet medför ska vara så liten som möjligt och stödets biverkningar ska vara små. Dessutom ska stödautomatiken slopas.

I slutrapporten av den arbetsgrupp som våren 2014 utarbetade ett förslag till reform och omallokering av företagsstöden och övriga stöd av skattenatur föreslogs det bl.a. att skattestödet för taxibilar ska slopas. På basis av slutrapporten beslutade regeringen föreslå att vissa skattestöd ska slopas. Genom den ändring av bilskattelagen som trädde i kraft vid ingången av år 2015 slopades dock inte skatteförmånen för taxibilar helt och hållet, utan den halverades från 9 600 euro till 4 800 euro. I detta sammanhang ändrades inte skatteförmånen för tillgänglighetsanpassade stortaxibilar eller invalidtaxibilar.

Halveringen av skattestödet för taxibilar gällde bilar som registrerats den 1 mars 2015 eller därefter. Minskningen av skattestödet påverkade antalet registreringar av taxibilar så att antalet registreringar år 2015 blev mindre än åren innan, eftersom taxibeståndet hade förnyats i större utsträckning än normalt innan lagändringen trädde i kraft. År 2014 beskattades nästan 3 500 taxibilar som berördes av minskningen av skattestödet, medan antalet år 2015 var färre än 1 500 och år 2016 färre än 1 900. Åren innan beskattades 2 500—3 000 bilar per år. Med beaktande av att taxibilarna byts ut med drygt två års mellanrum kan antalet beskattade taxibilar förväntas öka till den tidigare nivån under år 2017. Under årets första sex månader registrerades redan drygt 1 300 vanliga taxibilar. Lagen om transportservice, som träder i kraft i juli 2018, kommer sannolikt att medföra en betydlig ökning av efterfrågan på taxibilar.

Beloppet av den bilskatt som ska betalas för taxibilar varierar avsevärt, eftersom beloppet bestäms utifrån det beskattningsvärde som grundar sig på bilens detaljhandelsvärde och utifrån bilens koldioxidutsläpp. Den genomsnittliga kalkylerade bilskatten för de taxibilar som beskattades under perioden januari-juni 2017 var ca 8 300 euro, varav det belopp som återstod att betala efter att skatteförmånen beaktats var i genomsnitt ca 3 500 euro. Under motsvarande period debiterades i genomsnitt 6 500 euro i bilskatt för nya personbilar. Taxibilarnas genomsnittliga koldioxidutsläpp motsvarar i hög grad andra nya personbilars genomsnittliga utsläpp, vilket betyder att skillnaden mellan den genomsnittliga bilskatten för taxibilar och andra nya personbilar främst beror på högre beskattningsvärden för bilar som köps för att användas som taxibilar.

Taxibilarna faller för närvarande delvis utanför bilskattens miljöstyrningsverkan, eftersom skatteförmånen täcker en betydande del av bilskatten, oavsett utsläppsmängden. Detta skattestöd kan således i viss mån anses vara skadligt för miljön. Å andra sidan kan de taxibilar som tas ur bruk i yrkesmässig trafik i någon mån påskynda förnyelsen av fordonsbeståndet, vilket har en positiv inverkan på miljön och trafiksäkerheten.

Antalet registreringar av tillgänglighetsanpassade stortaxibilar har under de senaste åren i genomsnitt varit något färre än 100 per år. För de tillgänglighetsanpassade taxibilar som beskattades i början av år 2017 kvarstod efter skatteförmånen på 15 000 euro i genomsnitt ca 2 600 euro per bil att betala. Koldioxidutsläppen för tillgänglighetsanpassade taxibilar var i genomsnitt 164 gram per kilometer.

Syftet med skatteförmånen för taxibilar har varit att stödja taxiföretagares anskaffning av bilar. Skattestödet har kunnat motiveras också med de förpliktelser som är förknippade med taxitillståndet, såsom skyldigheten att återvända till sin stationsplats och skyldigheten att utföra körningar, varigenom taxitillståndshavarnas näringsfrihet har inskränkts. Det är dock ifråga-

satt om stödet är ändamålsenligt och effektivt i näringspolitiskt avseende. Bilskattens andel av taxibilarnas kostnadsstruktur är mycket liten, och den är inte av någon större betydelse med tanke på efterfrågan på taxitjänster. Dessutom har antalet sökande som velat bli taxiföretagare varit större än antalet beviljade tillstånd, och säkerställandet av att det finns tillräcklig tillgång till taxitjänster förutsätter således inte något skatteincitament. Skattestödets ringa betydelse för taxiverksamheten utvisas också av att närmare en tredjedel av det erhållna skattestödet återgår, eftersom taxiföretagarna föredrar att iakttä ett kortare bytesintervall för bilarna än de tre år som skatteförmånen fördelar sig över.

Bilskatteförmånen gällde ursprungligen alla fordon som användes i yrkesmässig trafik. År 1993 begränsades skatteförmånen så att den därefter gällt bara bilar i beställningstrafik. Skatteförmånen härstammar från en tid då skattenivån var betydligt högre än för närvarande. Skattenivån har sänkts under 1990-talet och 2000-talet. Efter att den utsläppsbaserade bilbeskattningen infördes år 2008 har skattens belopp minskat också till följd av minskade utsläpp. Minskningen av skattens belopp har minskat behovet av stöd för taxibilar. Under åren 2016—2019 sänks bilskattenivån dessutom ytterligare i fyra steg för bilar vars koldioxidutsläpp underskrider 140 gram per kilometer. I början av år 2017 var utsläppen för vanliga taxibilar i genomsnitt ca 119 gram per kilometer, och sannolikt kommer utsläppsnivån fortsättningsvis att minska. Således kommer bilskatten för taxibilar fortsättningsvis att minska under de närmaste åren.

Något som är av större betydelse i eurobelopp än bilskattestödet är rätten att inom yrkesmässig taxiverksamhet dra av den mervärdesskatt som hänför sig till anskaffningen av en bil. År 2015 uppgick detta skatteavdrag i typfallet till ca 6 700 euro. Dessutom är mervärdesskattesatsen för persontransporter 10 procent, medan den allmänna mervärdesskattesatsen för tjänster är 24 procent. Också i detta avseende är mervärdesskattestödet av betydligt större betydelse för taxitjänsternas pris än bilskattestödet.

Ur administrativ synvinkel bidrar handläggningen av skattestödet för taxibilar till att skattesystemet blir mer invecklat och dess kostnader ökar.

Skattestödet för taxibilar är i hög grad förknippat med det tillståndssystem som föreskrivs i den gällande lagen om taxitrafik. Det begränsade antalet taxitillstånd har inneburit att skattestödet effektivt har riktats enbart till bilar som använts för taxiverksamhet, och möjliggjort förhållandevis lätt tillsyn.

Syftet med skattestödet för invalidtaxibilar, tillgänglighetsanpassade stortaxibilar och taxibilar för skoltransporter är bl.a. att tillgodose behoven av transport av skolelever och äldre personer samt övriga specialtransporter i glesbygder. Till denna del är syftet med stödet att säkerställa en tillräcklig tillgång till tillgänglighetsanpassade taxibilar. För närvarande kan man främja samma syfte också genom att i samband med fastställandet av tillståndskvoterna uppställa krav på att en del av taxitillstånden beviljas för tillgänglighetsanpassade bilar. När det gäller stora specialutrustade taxibilar kompenserar skattestödet också för bilarnas höga anskaffnings- och utrustningspris, eftersom bilskatten annars skulle bli hög på grund av bilens detaljhandelspris. Det genomsnittliga koldioxidutsläppet för invalidtaxibilar och tillgänglighetsanpassade stortaxibilar är 185 gram per kilometer, och den stegvisa sänkning av bilskatten som det fattats beslut om år 2015 gäller således inte dem. Dessutom är driftkostnaderna för dessa stora bilar betydligt högre än för andra taxibilar.

För närvarande fastställs kriterierna för de fordon som är fria från bilskatt närmast i konstruktionsförordningen, som till dessa delar fortfarande är gällande med stöd av fordonslagens övergångsbestämmelser. Det är inte längre möjligt att ändra förordningen. Till den del skattestöd fortfarande ska beviljas, ska förutsättningarna för skattefrihet regleras i skattelagstiftningen.

Särskilda bestämmelser om bilskattefria husbilar finns i bilskattelagen och fordonslagen samt i lägre författningar som preciserar fordonslagets innehåll. För husbilar som inte uppfyller villkoren för skattefrihet tas bilskatt ut till fullt belopp. Villkoren för bilskattefrihet för husbilar är emellertid mycket vagt utformade. Detta har i flera fall möjliggjort att skatteförmånen har beviljats också för sådana bilar som den inte är avsedd för. Eftersom husbilar beskattas betydligt lindrigare än person- och paketbilar, har det varit lockande att försöka erhålla skatteförmånen genom att utföra smärre ombyggnadsarbeten i person- och paketbilar. För dieseldrivna husbilar beviljas en skatteförmån också vid den årliga fordonbeskattningen. Även om en husbil är en bil som hör till personbils kategorin, bestäms dess drivkraftsskatt enligt bilskattelagen på samma grunder som för paketbilar. En husbil kan byggas t.ex. av en paketbil. I fordonstekniskt avseende tillämpas de krav som gäller paketbilar också på husbilar. För en ny paketbil betalas i genomsnitt ca 4 500 euro i skatt. Enligt de gällande bestämmelserna har en bil som utrustats t.ex. med en kokplatta och en tunn fanerskiva som säng kunnat godkännas som husbil. En sådan bil används dock inte i huvudsak eller alls för turism, utan det är fråga om ett försök att registrera en paketbil som husbil endast i syfte att kringgå skatt.

I enlighet med 2011 års regeringsprogram för statsminister Jyrki Katainens regering har det utretts huruvida även husbilarna bör omfattas av bilskatt. Utredningen visade att full bilskatt skulle medföra en avsevärd höjning av priserna på husbilar. Till följd av detta skulle efterfrågan på nya husbilar försvagas betydligt. Samtidigt skulle efterfrågan i större utsträckning riktas mot bilar som importeras begagnade, varvid mervärdesskatten tillfaller inköpsstaten. Finska staten skulle därmed gå miste om både bilskatten för nya bilar och mervärdesskatten för fordon som importeras begagnade. Enligt utredningen skulle det totala skatteinflödet utvisa en förlust ifall bilskatten utsträcks att gälla också husbilar

3 Målsättning och de viktigaste förslagen

3.1 Målsättning

Syftet med denna proposition är i första hand att anpassa bilskattstödet för taxibilar till den avreglering av taxiverksamheten som sker då lagen om transportservice träder i kraft. Genom att avskaffa skattstödet för taxibilar strävar man efter att öka statens skatteinkomster och samtidigt hindra den ökning av skattstödet som skulle följa av avregleringen och eliminera ett ökat missbruk av skattstödet.

Till propositionens målsättningar hör dessutom att förtydliga skattelagstiftningen och precisera definitionen av skattefria husbilar. Genom ändringarna av bestämmelserna om skattefrihet för husbilar strävar man efter att precisera skattstödet inriktning och förhindra att bilskatt kringgås med hjälp av smärre ombyggnader av bilars konstruktion.

Genom att skattstöden minskas och bestämmelserna förtydligas strävar man också efter att minska det administrativa arbetet i samband med beskattningen.

3.2 Alternativ

Målsättningarna med propositionen kan effektivast nås genom att skattstödet för taxibilar slopas helt och hållet då lagen om transportservice träder i kraft. Eftersom skattstödet för taxibilar inte heller för närvarande har sådan effekt som i samhälleligt avseende motiverar stödet, skulle det finnas skäl att slopa stödet på en gång.

Ifall skattstödet slopas stegvis efter att lagen om transportservice trätt i kraft kan stöd emellertid beviljas också nya företagare och sådana taxiföretagare som utvidgar sin verksamhet då taximarknaden avregleras. Detta främjar ett jämlikt bemötande av taxiföretagare vid beskatt-

ningen. Annars skulle nya taxiföretagare i samband med avregleringen av taximarknaden stå i en ofördelaktig ställning i förhållande till de nuvarande företagare som innan ändringarna trätt i kraft haft möjlighet att förnya sitt taxibestånd med hjälp av skattestöd. Ifall skattestödet slopas stegvis efter att lagen om transportservice trätt i kraft, kan detta dock först leda till en ökning av det totala skattestödet, då nya taxiföretagare etablerar sig på taximarknaden.

3.3 De viktigaste förslagen

Det skattestöd på 4 800 euro som beviljas för taxibilar ska avskaffas, eftersom det är omotiverat och oändamålsenligt då tillståndskvoterna, skyldigheten att utföra körningar och skyldigheten att återvända till stationsplatsen samt prisregleringen slopas. I och med avregleringen av taxiverksamheten försvagas grunderna för att stödja branschen ytterligare. Slopandet av skattestödet ska emellertid ske stegvis under en lång övergångsperiod. Då lagen om transportservice träder i kraft kommer skattestödet först att minska till 3 000 euro. Därefter kommer stödet den 1 juli 2019 att minska till 2 400 euro och den 1 juli 2020 till 1 200 euro. Skattestödet slopas helt och hållet för taxibilar som registreras den 1 juli 2022 eller därefter.

Då taxitillståndet inte längre är förknippat med en viss bil blir det svårare att visa vilka bilar som de facto används för taxiverksamhet. Då tillståndskvoterna slopas och tillståndsvillkoren lindras, skulle möjligheten att få skattestöd på 4 800 euro vid anskaffningen av en bil sannolikt medföra en avsevärd ökning av ansökningarna om taxitillstånd också bland sökande vars egentliga syfte inte är att bedriva taxiverksamhet eller som skulle bedriva sådan verksamhet bara i liten skala. I bilskattelagen förutsätts det att en taxibil för vilken skatteförmånen beviljas huvudsakligen används för taxitrafik. Uppfyllelsen av detta villkor kan dock granskas bara i efterhand, och sådan tillsyn skulle kräva avsevärda resurser. Efterhandskontrollen skulle försvåras också av de övriga lindringar som föreslagits i regleringen av taxitrafiken. De högre försäkringsavgifter som tas ut för bilar som är i yrkesmässigt bruk kan minska intresset för att anhänga om skattestöd för bilar som inte i huvudsak är avsedda att användas i taxitrafik, men den faktiska skillnaden mellan försäkringsavgifterna för bilar i yrkesmässigt bruk och privat bruk är dock inte i alla situationer tillräcklig för att hindra missbruk av skattestödet. Jämfört med den nuvarande stödnivån kommer den stegvisa sänkningen av skattestödet dock i någon mån att minska risken för missbruk.

Det stegvisa slopandet av skattestödet för taxibilar gäller dock bara vanliga och små tillgänglighetsanpassade taxibilar, för vars del bilskatteförmånen för närvarande är högst 4 800 euro. Då lagen om transportservice träder i kraft är det inte längre möjligt att säkerställa tillgången till tillgänglighetsanpassade taxibilar med hjälp av tillståndskvoter. Då det råder fri konkurrens garanteras således inte nödvändigtvis en tillräcklig tillgång till tillgänglighetsanpassade taxibilar eller en jämn fördelning av dem. Skattestödet för tillgänglighetsanpassade stortaxibilar och taxibilar för skoltransporter behövs därmed fortfarande för att främja tillgodoseendet av transportbehoven bland specialgrupper och sådana transporter som samhället bekostar. Därför föreslås det att det nuvarande skattestödet på 15 000 euro för tillgänglighetsanpassade stortaxibilar och taxibilar för skoltransporter ska utvidgas till total bilskattefrihet. Samtidigt ska skattefriheten för invalidtaxibilar slopas såsom onödig, eftersom den i praktiken ersätts av skattefriheten för sådana tillgänglighetsanpassade taxibilar som har en eller flera rullstolsplatser. De tekniska krav som konstruktionsförordningen ställer på invalidtaxibilar är redan föråldrade, men de har bevarats på grund av skattefriheten för invalidtaxibilar. Det är inte längre i lagtekniskt avseende möjligt att uppdatera säkerhetskraven för invalidtaxibilar genom att ändra konstruktionsförordningen. För tillgänglighetsanpassade taxibilar har det genom förordning föreskrivits strängare tekniska krav än för invalidtaxibilar. Utvidgningen av skatteförmånen för tillgänglighetsanpassade taxibilar gör det lättare att trygga tillgången till sådana specialbilar med paketbilskarosseri vars anskaffnings- och driftskostnader är höga, och möjliggör därmed anordnandet av sådana specialtransporter som samhället bekostar. Det föreslås dock inte att skatte-

friheten ska utvidgas till små tillgänglighetsanpassade taxibilar som är avsedda för högst sex passagerare. Anskaffningspriset och driftskostnaderna för en sådan taxibil motsvarar nämligen, med beaktande av tillgänglighetsanpassningen, priset för den vanligaste typen av personbilstaxi. Till denna del finns det inte behov av stöd, eftersom små tillgänglighetsanpassade taxibilar har god konkurrenskraft i förhållande till både vanliga personbilstaxibilar och tillgänglighetsanpassade stortaxibilar. För dessa bilar kommer det dessutom under en lång övergångsperiod fortsättningsvis att beviljas skattestöd på samma grunder som för vanliga personbilstaxibilar.

Eftersom lagen om transportservice innebär att det taxitillstånd som för närvarande är bundet till bilen istället binds till aktören, kan en taxiföretagare eller ett taxiföretag ha flera bilar som registrerats för taxibruk. Skatteförmånen för tillgänglighetsanpassade stortaxibilar och taxibilar för skoltransporter ska även till denna del utvidgas så att en taxitillståndshavare kan ha flera bilar som berättigar till skatteförmånen. En bil som ska användas enbart för yrkesmässig trafik kan registreras för att tas i yrkesmässig trafik, vilket är en förutsättning för att bilskatteförmånen ska beviljas. Försäkringskostnaderna för en bil som registreras för yrkesmässig trafik är högre än för en bil som inte är i yrkesmässigt bruk. Detta faktum minskar, tillsammans med kostnaderna för tillgänglighetsanpassningen, incitamentet att skaffa dylika bilar för annat bruk än för att i huvudsak användas för taxiverksamhet.

Bestämmelserna om reservtaxibilar ska slopas. Det nuvarande förfarandet, där tillståndshavaren en kort tid kan vara införd i fordonstrafikregistret som ägare till eller innehavare av flera än en för yrkesmässig trafik registrerad bil på grund av service eller reparation av bilen, blir onödigt då lagen om transportservice träder i kraft. Det administrativt betungande reservtaxi-systemet kan avskaffas, eftersom det taxitillstånd som är bundet till aktören möjliggör användning av reservtaxibilar.

Skattestödet för husbilar kan däremot fortfarande anses vara motiverat, eftersom de nackdelar som slopan det av stödet skulle medföra uppenbart skulle vara större än de kostnader som stödet orsakar. Förutsättningarna för skattefrihet för husbilar ska dock kompletteras, och bestämmelser om stödet ska tas in i bilskattelagen. Samtidigt ska viktgränsen för skattefria husbilar höjas, eftersom viktgränsen i den gällande lagen har möjliggjort skattefrihet t.ex. för små paketbilar som försetts med viss tilläggsutrustning.

4 Propositionens konsekvenser

4.1 Ekonomiska konsekvenser

Ifall det inte görs några ändringar i skattestödet för taxibilar, beräknas skattestödets totala belopp öka till ca 17 miljoner euro per år, eftersom antalet taxibilar enligt prognoserna kommer att öka i och med att lagen om transportservice träder i kraft. Eftersom nästan en tredjedel av skattestödet dock har återbetalats kommer slopan det av skattestödet att innebära att bilskatteintäkterna kalkylmässigt kommer att öka med ca 12 miljoner euro per år. Intäktsökningen realiserar sig till fullo år 2023, då skattestödet efter övergångsperioden har slopats helt och hållet. På grund av beteendeförändringar torde ökningen av skatteintäkterna dock bli en aning lägre än stödets kalkylerade belopp.

I och med att skattestödet sänks till 3 000 euro då lagen om transportservice träder i kraft kommer bilskatteintäkterna för år 2018 uppskattningsvis att öka med ca två miljoner euro i förhållande till den situation som skulle råda ifall stödnivån bibehålls oförändrad. I förhållande till år 2017 kommer skattestödets totala belopp emellertid att öka med uppskattningsvis en halv miljon euro trots att stödnivån sjunker, eftersom antalet taxibilar förväntas öka. Dessutom förväntas största delen av registreringarna av taxibilar i enlighet med det gällande syste-

met ske under årets första månader, då skattestödet uppgår till samma nivå som för närvarande. Från och med år 2019 förväntas skattestödets totala belopp börja minska, och minskningen kommer att fortgå stegvis under den övergångsperiod som sträcker sig fram till juli 2022.

Slopandet av tillståndskvoterna och den övriga avregleringen av taxibranschen förväntas leda till att ett stort antal nya företagare etablerar sig inom branschen, vilket innebär att också antalet bilar som omfattas av skattestödet ökar. Det är svårt att göra en noggrann kvantitativ bedömning av de konsekvenser som lagen om transportservice kommer att medföra, men i samband med skatteintäktskalkylerna har man utgått från att antalet taxibilar, som för närvarande uppgår till 8 600, kommer att öka med ca 1 500 bilar, dvs. med en dryg sjättedel.

Uppskattningen av hur antalet taxibilar kommer att förändras innefattar dock betydande osäkerhetsfaktorer, och den realiserade ökningen kan avvika avsevärt från uppskattningen. Den uppskattade ökningen av antalet taxibilar kan dock betraktas som tämligen måttfull i relation till den ökning av antalet taxibilar som skett i Sverige, Irland, Nederländerna och Nya Zeeland till följd av att regleringen av maximiantalet tillstånd slopats. Också i Finland har man i regeringens proposition gällande lagen om transportservice bedömt att lagen kommer att medföra en ökning av antalet aktörer inom taxibranschen. Antalet har nämligen nu på ett konstgjort sätt begränsats inom en bransch där tröskeln för etablering borde vara låg. T.ex. i Sverige har utvecklingen i fråga om antalet taxibilar noggrant följt bruttonationalproduktens utveckling. I Finland har antalet taxibilar däremot hållit sig på samma nivå i flera år, trots de förändringar som skett i fråga om bruttonationalprodukten och befolkningens mängd. Om antalet taxibilar i Finland skulle öka mer än väntat, kommer också skattestödets belopp att öka mer än beräknat.

Skattestödets belopp ökar också ifall registreringarna av taxibilar i högre grad än väntat koncentreras till de tidpunkter som föregår minskningarna av skattestödet. I skatteintäktskalkylerna har man dock beaktat att de skattskyldiga kommer att bereda sig på att skattestödet minskar. Saken kan bedömas på basis av reaktionerna på den minskning av skattestödet som genomfördes år 2015, då registreringarna av taxibilar koncentrerades till den tid som föregick minskningen av skattestödet. För år 2018 har man t.ex. utgått från att största delen av de taxibilar som under året registreras i enlighet med det gällande systemet kommer att registreras under årets första månader, då skattestödet uppgår till samma nivå som för närvarande.

Vid beräkningen av skattestödets belopp har man beaktat att taxibilarnas faktiska brukstid i praktiken är kortare än den treårsperiod som skattestödet fördelar sig över, och att en del av skattestödet därför återgår till staten. Den del som återgått till staten har utgjort ca 30 procent av det totala beviljade skattestödet.

Vilken inverkan slopandet av skattestödet har beror på vilken typ av bilar som skaffas och hur länge de används i taxitrafik. Då skatteförmånen slopas är det möjligt att en del av taxibilisterna, för att bibehålla totalkostnaderna på tidigare nivå, övergår till mindre bilar som har mindre förbrukning och som därmed beskattas lindrigare, vilket likaså minskar de bilskatteintäkter som inflyter efter att stödet slopats. Den kalkylerade genomsnittliga bilskatten för taxibilar är för närvarande ca 30 procent högre än den genomsnittliga bilskatten för samtliga bilar. En eventuell förlängning av taxibilarnas bytesintervall minskar också skatteinflödet. Sannolikt kommer dock konsekvenserna till denna del att vara mycket små, eftersom inte heller den minskning av skattestödet som genomfördes år 2015 hade någon större inverkan på taxibeståndets standard eller på bilarnas bytesintervall.

Slopandet av den nuvarande maximigränsen på 15 000 euro för skattestödet för tillgänglighetsanpassade stortaxibilar innebär att bilskatteintäkterna kommer att minska med 200 000 euro per år, om antalet registreringar av sådana bilar kvarstår på nuvarande nivå. Om

antalet registreringar av tillgänglighetsanpassade stortaxibilar däremot ökar, kommer också skattestödets belopp att öka.

Man kan anta att den ökade bilskattebelastningen kommer att påverka taxitjänsternas priser endast i ringa mån. Efter att lagen om transportservice trätt i kraft kommer priserna på taxitjänster i huvudsak att fastställas enligt marknadsvillkor, då taxan inte längre såsom för närvarande grundar sig på beräkning av verksamhetens kostnader. Slopandet av det nuvarande skattestödet för taxibilar förväntas höja kostnadsnivån för taxibilar med bara ungefär en procent, då skattestödet efter övergångsperioden har avskaffats helt och hållet.

Ändringarna av definitionen på husbilar förväntas ha bara en ringa inverkan på bilskatteintäkterna.

4.2 Konsekvenser för företagen

Slopandet av bilskattestödet för vanliga taxibilar förväntas i viss mån öka taxiföretagarnas kostnader. Statistikcentralens kostnadsindex för taxitrafiken beskriver taxitrafikens kostnadsfaktorer och ändringarna av dem. Taxorna grundar sig för närvarande på detta index, och de fastställs årligen genom förordning av statsrådet. Kostnadsfaktorerna är tio till antalet och omfattar t.ex. löner, bränsle och smörjmedel, reparationer, service och däck samt kapitalavskrivningar. Största delen av indexet för år 2017, ca 71 procent, baserar sig på direkta och indirekta lönekostnader. Kapitalavskrivningarnas vikt av indexet omfattar bara kring sju procent. Bils kattens andel av kostnadsindexet är mindre än en procent. År 2015 ökade kostnaderna för kapitalavskrivningar med knappt tio procent, främst till följd av att bilskatteförmånen halverades, vilket höjde det totala indexet med något mindre än en procent. Även om kostnaderna för taxitrafiken ökar då skatteförmånen slopas, kommer detta inte att ha någon nämnvärd inverkan på efterfrågan på taxitrafik eller på taxiföretagarnas ekonomiska ställning. Kostnadsindexet för taxibilar har under detta decennium stigit med 1–3 procentenheter per år. Jämfört med detta kan den uppskattade höjning av kostnaderna med ca en procent som slopandet av skatteförmånen medför betraktas som måttfull. Slopandet av skatteförmånen kan också medföra en liten höjning av taxibilarnas försäkringsavgifter.

Slopandet av skatteförmånen förväntas tillfälligt öka försäljningen av taxibilar innan lagändringen träder i kraft. Under de två följande åren förväntas försäljningen minska i motsvarande mån, eftersom en del av taxibilarna förnyats precis före skatteändringen. Därefter kommer slopandet av skatteförmånen sannolikt inte längre att ha någon betydande inverkan på försäljningen av taxibilar. För bilhandeln är fluktuationerna i antalet sålda taxibilar rätt betydande, eftersom taxibilarna utgör flera procent av de personbilar som registreras första gången.

Det genomsnittliga bytesintervallet för taxibilar är två år och tre månader, vilket innebär att en nio månaders andel av skatteförmånen för närvarande återgår. Med andra ord är det inte heller i nuläget skatteförmånen som i huvudsak påverkar bytesintervallet för taxibilar. Slopandet av skatteförmånen leder inte nödvändigtvis till att taxibilarnas ekonomiska användningstid förlängs i någon större utsträckning, eftersom användningstiden sannolikt påverkas också av andra faktorer, såsom garantitiden för nya bilar och ersättningen för inbytesbilen.

Vidare kan slopandet av bilskatteförmånen för taxibilar leda till att importen av begagnade taxibilar ökar, vilket minskar bilförsäljningen i Finland. Bils katt uppbärs emellertid också då fordon som importeras begagnade registreras första gången i Finland, trots att beloppet är lägre än för nya bilar. Beslutet om anskaffning av en begagnad bil påverkas dock även av att taxibilarnas årliga köprestation är stor. Att skaffa en begagnad bil vars garantitid är kortare än för en ny bil är därmed inte nödvändigtvis en förnuftig lösning i helhetsekonomiskt avseende. Den halvering av skatteförmånen för taxibilar som genomfördes år 2015 ledde inte heller till

någon betydande ökning av importen av begagnade taxibilar. Av de bilar som år 2015 registrerades för att användas som taxibilar var 30 st. begagnade importbilar.

Bilskattens belopp baserar sig på fordonets detaljhandelsvärde och specifika koldioxidutsläpp, vilket betyder att taxibilisten genom sitt val av bil kan påverka den skatt som ska betalas och det totala penningbelopp som används för anskaffningen. Det finns också rymliga bilar med låga utsläpp, och man behöver alltså inte nödvändigtvis pruta på bilens transportförmåga eller andra egenskaper på grund av beskattningen.

Det kollektivtrafiktillstånd som regleras i den gällande lagstiftningen ersätts i lagen om transportservice med ett persontrafiktillstånd, som framöver berättigar innehavaren att bedriva såväl kollektivtrafik i nuvarande form som taxitrafik. Användning av en taxameter, som för närvarande är tillåten bara i taxibilar, ska i fortsättningen vara tillåten också i fordon som registrerats som bussar. Således öppnas taxitrafikmarknaden också för bussar. Enligt fordonslagen är en buss en bil som är tillverkad för befördan av personer och som har rum för fler än åtta personer utöver föraren. Totalmassan för ett fordon i kategori M2 är högst 5 000 kilogram och för ett fordon i kategori M3 mer än 5 000 kilogram. För framförande av en buss krävs ett körkort i kategori D, som beviljas för fem år i sänder. I lagen om yrkeskompetens för lastbils- och bussförare ställs dessutom krav på yrkeskompetens för bussförare i yrkesmässig trafik. Den största tillåtna hastigheten för en buss är 80 eller 100 kilometer per timme. Villkoren för beviljande av ett sådant tillstånd för persontransporter som avses i EU:s trafiktillståndsförordning är striktare än villkoren för beviljande av taxitillstånd, bl.a. när det gäller kraven på ekonomiska resurser.

Vissa fordon kan beroende på sitt antal säten och sin utrustning registreras antingen som personbilar i kategori M1 eller som bussar i kategori M2. En buss vars egenmassa överskrider 1 875 kilogram är fri från bilskatt. Trots att bussar åtnjuter skattefrihet orsakar avskaffandet av skattestödet för små personbilstaxibilar inte någon snedvridning av konkurrensen, eftersom anskaffnings- och driftskostnaderna för minibussar är betydligt högre än för personbilar. Bilskattefriheten för tillgänglighetsanpassade stortaxibilar innebär å sin sida att dessa bilars konkurrenskraft i förhållande till minibussar bibehålls när det gäller bilar med två rullstolsplatser, och förbättras en aning när det gäller stortaxibilar med en rullstolsplats. Den skatteförmån på 4 800 euro som beviljats för andra än tillgänglighetsanpassade stortaxibilar är även för närvarande liten i förhållande till bilens anskaffnings- och driftskostnader, och avskaffandet av denna skatteförmån kommer inte att förändra konkurrenssituationen i förhållande till bussar i någon större mån. Den striktare reglering som berör bussar bidrar också till att trygga konkurrensvillkoren för fordon av motsvarande storlek.

I vårt land finns det ca 20 företag som bygger husbilar. Preciseringsen av förutsättningarna för skattefrihet för husbilar förtydligar villkoren för skatteförmånen och främjar därmed jämlik konkurrens.

4.3 Konsekvenser för myndigheternas verksamhet

Skatteförmånen för taxibilar beviljas av Skatteförvaltningen, som verkställer bilbeskattningen. Beskattningen sker till denna del i huvudsak automatiskt. Den arbetsinsats på ungefär ett halvt årsverke som för närvarande behövs för kontroll av att skatteförmånen är korrekt samt för rådgivning och rättelser blir dock obehövlig i och med att skatteförmånen slopas. Trafiksäkerhetsverket ansvarar för återkrav av skatteförmånen för taxibilar i det fall att en taxibil säljs för annat bruk innan den tid skatteförmånen är anknuten till har löpt ut. Den arbetsinsats på uppskattningsvis ett halvt årsverke som dessa återkrav medfört blir likaså obehövlig då den tid skatteförmånen fördelar sig över löper ut för de bilar som skaffats med utnyttjande av stödet. På grund av övergångsperioden kommer konsekvenserna för myndigheternas verksamhet i

huvudsak att realiserar först efter år 2025. Därförinnan kommer myndighetsarbetets mängd att öka i och med att antalet stötdagare ökar.

4.4 Konsekvenser för miljön

Den sammanlagda biltrafikprestationen omfattade år 2016 ca 53 miljarder kilometer. De årliga körningarna med taxibilar omfattar ca 830 miljoner kilometer, vilket motsvarar 1,5 procent av den sammanlagda biltrafikprestationen. Slopandet av skattestödet för taxibilar innebär att dessa bilar till fullo kommer att omfattas av bils kattens utsläppsbaserade styrningsverkan. I och med att stödet slopas stegvis kommer det dock att räcka längre innan taxibilarna till fullo omfattas av bils kattens normala miljöstyrningsverkan. Även om antalet taxibilar är litet i relation till hela personbilbeståndet, är bils kattens miljöstyrningsverkan med tanke på taxibilarna av betydelse i och med den mångfaldiga körprestationen i förhållande till den övriga personbiltrafiken. Slopandet av skatteförmånen kan dock inte förväntas medföra någon avsevärd minskning av koldioxidutsläppen för bilar som skaffas för att användas som taxibilar, eftersom de genomsnittliga utsläppen för nya taxibilar redan för närvarande motsvarar de genomsnittliga utsläppen för nya personbilar. Bils kattens miljöstyrningsverkan kan dock i viss mån försnabba utvecklingen i riktning mot att t.ex. elbilar och hybridbilar i större utsträckning används som taxibilar. I och med att skattestödet slopas stegvis kommer denna styrningsverkan dock att inträda först senare under 2020-talet.

4.5 Samhälleliga konsekvenser

Slopandet av skatteförmånen för taxibilar bedöms inte ha några betydande konsekvenser för sysselsättningen. Den eventuella ökning av taxorna som följer av att skatteförmånen slopas kommer att bli så liten att den sannolikt inte har någon nämnvärd inverkan på efterfrågan på taxitjänster. Konsekvenserna av att skattestödet slopas kommer dessutom att vara mycket små i relation till de förändringar som följer av avregleringen av taxibranschen och av den minskning av kostnaderna inom branschen som lagen om transportservice medför. I och med att hindren för fri konkurrens elimineras genom lagen om transportservice förväntas sysselsättningen inom transportbranschen öka.

De ombyggnadsarbeten som berör specialutrustade taxibilar görs i huvudsak i Finland, och företagen i denna bransch sysselsätter omkring 400 personer. Utvidgningen av skatteförmånen för specialutrustade stortaxibilar bidrar till att dessa arbetsplatser bevaras.

Av taxibilisterna är ca 55 procent verksamma i städer och 45 procent på landsbygden. Slopandet av skattestödet för vanliga taxibilar förväntas inte försämra tillgången till taxitjänster på landsbygden i nämnvärd grad, eftersom dessa ofta utförs med specialutrustade taxibilar. Dessutom bekostar samhället en betydligt större andel av taxitransporterna på landsbygden än i städer.

Propositionen bedöms inte ha någon nämnvärd inverkan på inkomstfördelningen.

5 Beredningen av propositionen

Propositionen har beretts vid finansministeriet, i samarbete med Skatteförvaltningen och Trafiksäkerhetsverket. Utkastet, där det föreslogs att skattestödet för vanliga taxibilar skulle slopas på en gång, alltså inte stegvis som det nu föreslås, sändes på remiss till kommunikationsministeriet, social- och hälsovårdsministeriet, Ålands landskapsregering, Statens ämbetsverk på Åland, Skatteförvaltningen, Trafiksäkerhetsverket, Automobilförbundet rf, Bilimportörerna rf, Autoalan keskusliitto ry, Invalidförbundet rf, Folkpensionsanstalten, Kehitysvammaliitto ry, SF-Caravan ry, SF-Caravan Matka-autoilijat ry, Finlands Veterinärförbund rf, Suomen

Esteettömät ja Paaritaksit ry, Finlands Begravningsbyråers Förbund rf, Finlands Kommunförbund rf, Suomen Palvelutaksit ry, Suomen Taksiliitto ry, Företagarna i Finland rf, Tekniska Handelsförbundet rf, Skattebetalarnas Centralförbund rf och Yleinen teollisuusliitto ry.

Sammanlagt inkom 26 remissyttranden. De föreslagna ändringarna förordades i många yttranden. I yttrandena betraktades det oftast som motiverat att den nuvarande skatteförmånen för tillgänglighetsanpassade stortaxibilar och taxibilar för skoltransporter utvidgas till full bilskattefrihet. I vissa yttranden ansågs det att den fulla bilskattefriheten borde utvidgas att gälla också små tillgänglighetsanpassade taxibilar, eller att bilskattestödet på 4 800 euro borde bevaras för dessa bilar, bl.a. för att trygga tillgången till tillgänglighetsanpassade taxibilar i landskapen. En del av remissinstanserna ansåg däremot att det är viktigt att skattefriheten begränsas till stora tillgänglighetsanpassade taxibilar med minst sju passagerarplatser, eftersom dessa fordon är dyra och kräver trygg och passagerarvänlig användning. I ett av yttrandena konstaterades det att skattefriheten borde begränsas till stora tillgänglighetsanpassade taxibilar med minst två rullstolsplatser.

I flera av de yttranden som gavs av aktörer inom bilbranschen framfördes det att det nuvarande skattestödet för taxibilar borde bevaras. Det konstaterades bl.a. att sloandet av skattestödet kommer att försvaga taxitrafikföretagens lönsamhet, föranleda en ojämlig konkurrenssituation på den marknad som regleras av den nya lagen om transportservice, öka samhällets kostnader, öka importen av begagnade taxibilar samt leda till en äldre bilpark och därmed försämrade säkerheten och medföra negativa miljökonsekvenser. I yttrandena konstaterades det även att eventuellt missbruk av bilskattestödet hindras av de högre försäkringsavgifter som gäller taxitrafik, den kördagbok som hänför sig till mervärdesbeskattningen, myndigheternas tillsyn samt den registrering som krävs för tillståndspliktig trafik. I vissa yttranden presenterades ett alternativt bilskattesystem för taxibilar, där bilskatt skulle betalas bara till den del fordonet inte används i taxitrafik. I flera yttranden konstaterades det även att taxitrafiken inte behandlas jämligt i förhållande till annan yrkesmässig trafik vid bil- och fordonsbeskattningen, och det framhölls att enhetlig beskattning bör iakttas på en välfungerande transportmarknad.

De föreslagna preciseringarna av kriterierna för skattefrihet för husbilar förordades i huvudsak i yttrandena, liksom målsättningen att skattestödet ska riktas till bilar som verkligen är avsedda att användas som husbilar under resor. Samtliga remissinstanser som yttrade sig angående frågan ansåg att det är motiverat att viktgränsen för husbilar höjs till 2 500 kilogram. En del av remissinstanserna föreslog att det lagstadgade kravet på den inre höjden i en husbil ska sänkas från 1,9 meter till 1,85 meter, för att möjliggöra ett bredare utbud av husbilar. Dessutom framförde remissinstanserna olika synpunkter på vilken utrustningsnivå som ska inkluderas i definitionen av en husbil.

Propositionen har preciserats på grundval av utlåtandena. Ett sammandrag av utlåtandena har utarbetats.

6 Samband med andra propositioner

Riksdagen behandlar regeringens proposition med förslag till ändring av lagen om transportservice och vissa lagar som har samband med den (RP 145/2017 rd). I propositionen föreslås i anslutning till reformen av bestämmelserna om trafik- och transportregistret att 29 § i bilskattelagen ska ändras så att hänvisningarna till fordonsregistret ändras till hänvisningar till trafik- och transportregistret. Behandlingen av frågan måste till denna del samordnas med förslaget i denna proposition att upphäva 29 § i bilskattelagen.

DETALJMOTIVERING

1 Lagförslag

21 §. Denna paragraf innehåller bestämmelser om bilskattefria fordon. Ur den förteckning över skattefria fordon som ingår i 1 mom. ska omnämmandet av invalidtaxibilar slopas. Den ändring som föreslås i 28 § och som innebär att tillgänglighetsanpassade stortaxibilar med en eller flera rullstolsplatser befrias från skatt ersätter i praktiken slopan av skattestödet för invalidtaxibilar. Dessa skattefria taxibilar ska uppfylla de säkerhetskrav och andra krav som ställs på tillgänglighetsanpassade taxibilar. Också bestämmelsen i 1 mom. om skattefrihet för lastbilar ska slopas såsom obehövlig, eftersom lastbilar inte omfattas av bilskattelagens tillämpningsområde.

Omnämmandet av skattefriheten för husbilar ska flyttas från 1 mom. till 2 mom. I bestämmelsen preciseras det också vilka särskilda villkor en husbil ska uppfylla för att full skattefrihet ska beviljas. Viktgränsen för en skattefri husbil höjs till 2 500 kilogram. Husbilens inkvarteringsutrymme ska ha sådan ordentligt fastsatt minimiutrustning som nämns i 22 § i fordonslagen, dvs. sittplatser och bord, sovplatser, kokmöjligheter och förvaringsutrymmen. Utöver den utrustning som nämns i 22 § i fordonslagen ska en skattefri husbils inkvarteringsutrymme dessutom vara utrustat åtminstone med ett ordentligt fastsatt kylförvaringsutrymme och värmeaggregat för inkvarteringsutrymmet. Bestämmelsen om kravet på inkvarteringsutrymmets minimihöjd ska överföras från konstruktionsförordningen till bilskattelagen. Kravet på minimihöjden ska minskas från nuvarande 1,9 meter till 1,85 meter, vilket möjliggör ett bredare utbud av husbilar på marknaden. I bestämmelsen ska det också preciseras hur minimihöjden ska mätas. Kravet på att minimihöjden ska vara 1,85 meter gäller på ett område vars bredd är minst 0,4 meter och längd minst 1,3 meter i bilens längdriktning. Kravet på att det höga utrymmet ska vara minst 1,3 meter långt kan betraktas som motiverat med tanke på att det inkvarteringsutrymme som en husbil förutsätts vara försedd med ska kunna användas på ett praktiskt sätt, samt med tanke på det utbud av husbilar som för närvarande finns på marknaden. Det nuvarande sättet att mäta det höga utrymmet, där dess längd förutsätts motsvara minst 40 procent av inkvarteringsdelens längd, har orsakat tolkningsproblem, och därför ska det höga utrymmets längd anges med fasta mått.

Paragrafens gällande 2 mom. blir i oförändrad form 3 mom., och 3 mom. blir 4 mom.

28 §. Ur denna paragraf ska bestämmelsen om skattenedsättningen på högst 4 800 euro för taxibilar strykas. I lagens ikraftträdandebestämmelser föreskrivs det dock att skattestödet ska minskas stegvis. Dessutom ska paragrafen ändras så att de tillgänglighetsanpassade stortaxibilar och taxibilar för skoltransporter för vilka det för närvarande beviljas skattestöd på 15 000 euro befrias från bilskatt helt och hållet. Skattestödet ska dock inte heller i framtiden gälla sådana tillgänglighetsanpassade taxibilar som har färre än sju passagerarplatser. Frågan om huruvida en taxibil uppfyller de tekniska krav som ställs på tillgänglighetsanpassade taxibilar eller om den har utrustats med extra bilbälten som är godkända för skoltransporter ska i första hand bedömas utifrån de föreskrifter som Trafiksäkerhetsverket utfärdar med stöd av lagen om transportservice samt kommunikationsministeriets förordning om belastning och säkerhetsarrangemang vid transport av skolelever och barn i dagvård. Vidare uppdateras momentet gällande skattestöd för taxibilar med en hänvisning till bestämmelserna om taxitillstånd i lagen om transportservice. En förutsättning för skattefrihet är att fordonet registreras för yrkesmässig trafik. Paragrafens 2 och 3 mom. ska strykas såsom obehövlige.

48 §. Denna paragraf innehåller bestämmelser med stöd av vilka fordon som inte längre uppfyller förutsättningarna för skattefrihet, skatteåterbäring eller skattenedsättning beskattas på nytt. Paragrafens 2 mom. berör den tid skatteförmånen för taxibilar, invalidtaxibilar och vissa

andra bilar fördelar sig över. Omnämmandet av invalidtaxibilar ska strykas ur paragrafen, på motsvarande sätt som ur 21 §. Trots att skatteförmånen för tillgänglighetsanpassade stortaxibilar utvidgas, ska den tid skatteförmånen fördelar sig över inte förlängas så att den motsvarar den 48 månaders tid som för närvarande gäller för invalidtaxibilar, utan den ska fortsättningsvis vara 36 månader.

2 Ikraftträdande

Lagen föreslås träda i kraft den 1 juli 2018, samtidigt som lagen om transportservice träder i kraft.

I övergångsbestämmelserna anges de skattenedsättningar som under övergångsperioden ska tillämpas på sådana nya taxibilar som inte berättigar till skattestöd för tillgänglighetsanpassade taxibilar eller taxibilar för skoltransporter enligt 28 §. Stödet ska minskas i tre steg, så att det 1.7.2018—30.6.2019 är 3 000 euro, 1.7.2019—30.6.2020 är 2 400 euro och 1.7.2020—30.6.2022 är 1 200 euro. Från och med den 1 juli 2022 beviljas inte längre något skattestöd.

På taxibilar som före lagens ikraftträdande har registrerats för beställningstrafik enligt lagen om taxitrafik ska den skattenedsättning som gäller för närvarande tillämpas. På taxibilar vars skatt nedsatts med stöd av den gällande bestämmelsen tillämpas också i fortsättningen bestämmelserna i den gällande lagens 8 kap. om skatteförmånen i samband med ändring av konstruktion, äganderätt eller användningssyfte.

Tiden mellan godkännandet av lagförslaget och lagens ikraftträdande ger taxiföretagarna möjlighet att bereda sig på att skatteförmånen slopas. Fram till lagens ikraftträdande kan de taxiföretagare som beviljats taxitillstånd enligt den gällande lagen om taxitrafik fortfarande skaffa sig en bil med den nuvarande skatteförmånen, som uppgår till 4 800 euro.

Skatteförmånen för taxibilar som beviljas skattestöd innan lagen träder i kraft eller under övergångsperioden fördelar sig över 36 månader. Efter lagens ikraftträdande tillämpas emellertid inte bestämmelserna om reservtaxibilar längre på dessa bilar.

Preciseringarna av skattefriheten för husbilar påverkar inte skatteförmåner som har beviljats med stöd av de gällande bestämmelserna.

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

Lag

om ändring av bilskattelagen

I enlighet med riksdagens beslut
upphävs i bilskattelagen (1482/1994) 29 §, sådan den lyder delvis ändrad i lag 413/1997,
och
ändras 21, 28 och 48 §, sådana de lyder, 21 § i lagarna 413/1997, 266/2003 och 5/2009 samt
28 § och 48 § i lag 1073/2014, som följer:

21 §

Fria från bilskatt är räddningsbilar, ambulanser, veterinärbilar och sådana likbilar som används enbart för transport av lik och blomsteruppsättningar som hör till begravningsverksamheten. Närmare bestämmelser om villkoren för befrielsen från skatt utfärdas genom förordning.

Fria från bilskatt är husbilar vars egenmassa är minst 2 500 kilogram och där inkvarteringsutrymmets inre höjd är minst 1,85 meter på ett område vars bredd är minst 0,4 meter och längd minst 1,30 meter i bilens längdriktning. Utöver den utrustning som anges i 22 § i fordonslagen ska bilens inkvarteringsutrymme dessutom vara utrustat åtminstone med ett ordentligt fastsatt kylförvaringsutrymme och värmeaggregat för inkvarteringsutrymmet.

Bilar i kategori M1 vars egenmassa är minst 6 000 kilogram är skattefria.

Fordon i kategorierna L1, L2, L1e, L2e och L6e är skattefria.

28 §

Fria från bilskatt är taxibilar som

1) vid första registreringen i Finland registreras för taxitrafik enligt I avd. 1 kap. 1 § 1 mom. 3 punkten i lagen om transportservice (320/2017) eller för motsvarande trafik enligt enlandskapslag för Åland, och som i huvudsak används i sådan trafik,

2) är tillgänglighetsanpassade eller utrustade med extra bilbälten som är godkända för skoltransporter, och

3) är godkända för transport av, utöver föraren, minst sju personer, varav en eller flera kan vara rullstolsburna personer.

48 §

Ett fordon som inte längre uppfyller förutsättningarna för skattefrihet, skatteåterbäring eller skattenedsättning, ska beskattas på nytt enligt de grunder som skulle ha tillämpats på ett begagnat fordon av samma slag vid den tidpunkt då skattskyldigheten uppkom. När det gäller ett fordon som avses i 2 mom. debiteras dock det belopp som vid den första beskattningen hade bort uppbäras i full skatt för fordonet, minskat med den skatt som redan har betalats för det.

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

Denna lag träder i kraft den 20 .

Bilskatten för andra än i 28 § avsedda taxibilar, som vid första registreringen i Finland registreras för taxitrafik enligt I avd. 1 kap. 1 § 1 mom. 3 punkten i lagen om transportservice (320/2017) eller för motsvarande trafik enligt en landskapslag för Åland, och som i huvudsak används i sådan trafik, ska nedsättas med

1) högst 3 000 euro, om taxibilen har registrerats senast den 30 juni 2019,

RP 178/2017 rd

2) högst 2 400 euro, om taxibilen har registrerats senast den 30 juni 2020,

3) högst 1 200 euro, om taxibilen har registrerats senast den 30 juni 2022.

Skattenedsättningen minskas dock med en trettiosjättedel för varje hel eller påbörjad kalendermånad som fordonet varit i bruk någon annanstans än i Finland innan det registrerades för ovannämnt bruk.

På bilar som senast den 30 juni 2018 har registrerats för beställningstrafik enligt 2 § 1 punkten i lagen om taxitrafik (217/2007) eller motsvarande trafik enligt en landskapslag för Åland tillämpas 28 § sådan den gällde vid denna lags ikraftträdande.

På bilar som avses i 1 och 3 mom. tillämpas 48 § sådan den gällde vid denna lags ikraftträdande.

Helsingfors, den 23 november 2017

Statsminister

Juha Sipilä

Finansminister Petteri Orpo

Lag

om ändring av bilskattelagen

I enlighet med riksdagens beslut
upphävs i bilskattelagen (1482/1994) 29 §, sådan den lyder delvis ändrad i lag 413/1997, och
ändras 21, 28 och 48 §, sådana de lyder, 21 § i lagarna 413/1997, 266/2003 och 5/2009 samt 28 § och 48 § i lag 1073/2014, som följer:

Gällande lydelse

21 §

Fria från bilskatt är, *på de villkor som stadgas genom förordning*, räddningsbilar, ambulanser, *invalidtaxi*, veterinärbilar, *lastbilar* och sådana likbilar som används enbart för transport av lik och blomsteruppsättningar som hör till begravningsverksamheten. Fria från bilskatt är på de villkor som stadgas genom förordning också husbilar vars egenmassa är minst 1 875 kilogram.

Bilar i kategori M1 vars egenmassa är minst 6 000 kilogram är skattefria.

Fria från skatt är fordon i kategorierna L1, L2, L1e, L2e och L6e.

28 §

Bilskatten nedsätts med högst 4 800 euro för en bil som vid första registreringen i Finland registreras för beställningstrafik enligt 2 § 1 punkten i lagen om taxitrafik (217/2007) eller enligt motsvarande landskapslag för Åland och som i huvudsak används i sådan trafik. Nedsättningen är högst 15 000 euro, om taxin är tillgänglighetsanpassad eller utrustad med extra bilbälten som är godkända för skoltransporter och godkänd

Föreslagen lydelse

21 §

Fria från bilskatt är räddningsbilar, ambulanser, veterinärbilar och sådana likbilar som används enbart för transport av lik och blomsteruppsättningar som hör till begravningsverksamheten. *Närmare bestämmelser om villkoren för befrielsen från skatt utfärdas genom förordning.*

Fria från bilskatt är husbilar vars egenmassa är minst 2 500 kilogram och där inkvarteringsutrymmets inre höjd är minst 1,85 meter på ett område vars bredd är minst 0,4 meter och längd minst 1,30 meter i bilens längdriktning. Utöver den utrustning som anges i 22 § i fordonslagen ska bilens inkvarteringsutrymme dessutom vara utrustat åtminstone med ett ordentligt fastsatt kylförvaringsutrymme och värmeaggregat för inkvarteringsutrymmet.

Bilar i kategori M1 vars egenmassa är minst 6 000 kilogram är skattefria.

Fordon i kategorierna L1, L2, L1e, L2e och L6e är skattefria.

28 §

Fria från bilskatt är taxibilar som
1) *vid första registreringen i Finland registreras för taxitrafik enligt 1 avd. 1 kap. 1 § 1 mom. 3 punkten i lagen om transportservice (320/2017) eller för motsvarande trafik enligt enlandskapslag för Åland, och som i huvudsak används i sådan trafik,*
2) *är tillgänglighetsanpassade eller utrustade med extra bilbälten som är godkända för skoltransporter, och*

Gällande lydelse

för transport av, utöver föraren, minst sju personer, varav en eller flera kan vara rullstolsburna personer.

Skattenedsättningen minskas dock med en trettiosjättedel för varje hel eller påbörjad kalendermånad som fordonet varit i bruk någon annanstans än i Finland innan det registrerades för ovannämnt bruk.

Vad som nedan föreskrivs om ändringssökande och rättelse ska tillämpas även då en bil, för vilken skatten redan har betalats, tas i bruk så som nämns i 1 mom.

29 §

En förmån som avses i 28 § kan för varje trafiktillstånd som avses i de nämnda paragraferna beviljas bara en bil samtidigt. Om anteckningen om yrkesmässig användning av fordonet stryks i fordonsregistret eller fordonet överläts till en annan innehavare av trafiktillstånd och denne använder fordonet i yrkesmässig trafik, kan innehavaren av trafiktillstånd på nytt beviljas den nämnda förmånen. Har till myndigheterna gjorts en sådan anmälan om överlåtelse av fordonet som leder till debitering av skatt, kan förmånen beviljas på nytt redan före utgången av den tid som stadgas i 48 §.

Utan hinder av 1 mom. kan den som har beviljats nedsättning av skatt med stöd av 28 § en kort tid vara införd i fordonsregistret som ägare till eller innehavare av flera än en för yrkesmässig trafik registrerad bil per trafiktillstånd, om detta är nödvändigt på grund av service eller reparation av bilen. Om flera än en för yrkesmässig trafik registrerad bil per trafiktillstånd är registrerade i samma ägares eller innehavares namn längre tid än 60 dagar under en sex månaders tidsperiod, debiteras skatt på det sätt som stadgas nedan.

48 §

Ett fordon som inte längre uppfyller förutsättningarna för skattefrihet, skatteåterbäring eller skattenedsättning, ska beskattas på nytt enligt de grunder som skulle ha tillämpats på ett begagnat fordon av samma slag vid den tidpunkt då skattskyldigheten uppkom. När det gäller ett fordon som avses i 2 mom. debiteras dock det belopp som vid den första

Föreslagen lydelse

3) är godkända för transport av, utöver föraren, minst sju personer, varav en eller flera kan vara rullstolsburna personer.

(Upphävs)

48 §

Ett fordon som inte längre uppfyller förutsättningarna för skattefrihet, skatteåterbäring eller skattenedsättning, ska beskattas på nytt enligt de grunder som skulle ha tillämpats på ett begagnat fordon av samma slag vid den tidpunkt då skattskyldigheten uppkom. När det gäller ett fordon som avses i 2 mom. debiteras dock det belopp som vid den första

Gällande lydelse

beskattningen hade bort uppbäras i full skatt för fordonet, minskat med den skatt som redan har betalats för det.

Den skatt som ska 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 med stöd av 28 § också registrering någon annanstans än i Finland har beaktats i skattenedsättningens belopp, tillgodoräknas denna tid på motsvarande sätt vid tillämpningen av detta moment. Skatten ska dock inte minskas för tid under vilken fordonet anmälts som avställt, med undantag för fordon som fått återbetalning av bilskatt enligt 51 §.*

Föreslagen lydelse

beskattningen hade bort uppbäras i full skatt för fordonet, minskat med den skatt som redan har betalats för det.

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

Denna lag träder i kraft den 20 .

Bilskatten för andra än i 28 § avsedda taxibilar, som vid första registreringen i Finland registreras för taxitrafik enligt 1 avd. 1 kap. 1 § 1 mom. 3 punkten i lagen om transportservice (320/2017) eller för motsvarande trafik enligt en landskapslag för Åland, och som i huvudsak används i sådan trafik, ska nedsättas med

1) högst 3 000 euro, om taxibilen har registrerats senast den 30 juni 2019,

2) högst 2 400 euro, om taxibilen har registrerats senast den 30 juni 2020,

3) högst 1 200 euro, om taxibilen har registrerats senast den 30 juni 2022.

Skattenedsättningen minskas dock med en trettiosjättedel för varje hel eller påbörjad kalendermånad som fordonet varit i bruk någon annanstans än i Finland innan det registrerades för ovannämnt bruk.

På bilar som senast den 30 juni 2018 har registrerats för beställningstrafik enligt 2 § 1 punkten i lagen om taxitrafik (217/2007) eller motsvarande trafik enligt en landskapslag för Åland tillämpas 28 § sådan den gällde vid denna lags ikraftträdande.

På bilar som avses i 1 och 3 mom. tillämpas 48 § sådan den gällde vid denna lags ikraftträdande.

RP 178/2017 rd