

Bilbeskattningen

I Finland har uppburits bilskatt allt sedan slutet av 1950-talet. Den bilskatt som numera uppbärs baserar sig på bilskattelagen, och den har ändrats ett flertal gånger huvudsakligen för att uppfylla EU-rättsliga krav. Från år 2008 har bilskattens nivå bestämts närmast på grundval av bilens specifika utsläpp av koldioxid.

Ansvaret för beredningen av bilbeskattningen har finansministeriet. För den praktiska verkställigheten av bilbeskattningen svarar tullverket. Den årliga uppbörden av bilskatt har varit ca 1,2 miljarder euro, av vilket andelen för nya bilar är nära 90 procent. Importen och beskattningen av begagnade bilar har efter år 2003 ökat avsevärt, och den tar merparten av den arbetsinsats tullen ägnar åt bilbeskattningen i anspråk, trots att de begagnade bilarnas andel av skattens totala avkastning är förhållandevis liten. Således är den administrativa effektiviteten i beskattningen av begagnade bilar dålig, i synnerhet om den jämförs med den administrativt synnerligen effektivt verkställda beskattningen av nya bilar.

Beskattningen av begagnade bilar har varit förenad med många och svåra EU-rättsliga frågor. Man har varit tvungen att ändra lagstiftningen på basis av EU-domstolens avgöranden och i synnerhet beskattningen av begagnade bilar har man fått återkomma till retroaktivt. EU-domstolens senaste utslag hade att göra med att en skatt av mervärdesskattens storlek uppburits på bilskatten. Avgörandet ledde förutom till ändring av bilskattelagen även till betydande skatteåterbetalningar. Anpassningen av bilbeskattningen till EU-lagstiftningen har också till stor del varit beroende av enskilda medborgares aktivitet, för finansministeriet har vidtagit anpassningsåtgärder först när det har förpliktats till det av de domar som har getts på grund av klagomål som de skattskyldiga har anfört hos EU-domstolen. Enligt revisionsverkets uppfattning hade en mera föregripande lagstiftning lindrat de uppkomna ansenliga problemen i verkställandet av beskattningen.

En del av medborgarna har upplevt att i synnerhet beskattningen av begagnade bilar har varit orättvis och stridit mot EG-principerna. Detta i kombination med ett förhållat utvecklande av lagstiftningen har lett till ett enastående stort antal överklaganden. Detta har orsakat ett avsevärt behov av tilläggsresurser och höga kostnader. I viss mån har detta fenomen tillsammans med de långa behandlingstiderna kunnat leda till att rättssäkerheten försvagats och rentav försvagat medborgarnas tilltro till rättmätigheten i beskattningssystemet.

Till systemet med bilbeskattningen har under årtiondenas lopp fogats många åt specialgrupper riktade skattelättnader eller befrielser. Hur dessa lösningar av typen skattstöd kunde ersättas med administrativt ändamålsenligare stödsystem borde utredas i samband med nästa större reform av bilskattelagen. Samtidigt kunde den nuvarande, vid ett flertal tillfällen ändrade bilskattelagen skrivas om, och ges en lagtekniskt mera lättbegriplig form.

På basis av de första erfarenheterna verkade den nuvarande, på bilarnas specifika utsläpp av koldioxid baserade bilbeskattningen att fungera på väntat sätt från miljöns synpunkt och styra konsumenternas val mot modeller som ger upphov till mindre utsläpp än förut.