

Josefine Snellman

FINLANDS BILSKATT EFTER EU-MEDLEMSKAPET 1995

Bilimport

Ab Häggblom & Löfs Oy

Examensarbete

MELLERSTA ÖSTERBOTTENS YRKESHÖGSKOLA

Utbildningsprogrammet för internationell handel

Januari 2011

SAMMANDRAG

ABSTRACT

INNEHÅLL

1 INLEDNING	1
2 BILBESKATTNING	3
2.1 Bilbeskattningens roll som fiskalt mål	4
2.2 Bilbeskattningens historia	6
2.3 Bilbeskattningens inverkan på importmöjligheterna	7
2.4 Bilbeskattningen efter Finlands inträde i EU	8
2.5 Avgörande förändringar för bilbeskattningen	9
2.5.1 Bilskatteförändringen 2003	10
2.5.2 Bilskatt enligt koldioxidutsläpp	13
2.6 Mervärdeskatt vid gemenskapsintern handel	17
2.7 Mervärdesskatt på bilskatt	19
3 IMPORTBILSBRANSCHENS UTVECKLING	24
3.1 Lågkonjunkturen i Finland på 1990-talet	25
3.2 Finanskrisen 2008	28
4 AB HÄGGBLOM & LÖFS OY	33
5 FORSKNING	36
5.1 Kvalitativ forskning	36
5.2 Kvalitativ intervju	38
5.3 Undersökningens tillförlitlighet	40
5.4 Undersökningsområden	41
5.5 Analys och tolkning av kvalitativa intervjuer	42
5.5.1 Tema 1 bilinköp	43
5.5.2 Tema 2 bilimport	48
5.5.3 Tema 3 bilbeskattning	53
5.5.4 Tema 4 framtiden för Finlands bilhandel	58
6 RESULTAT OCH DISKUSSION	63
KÄLLOR	68

BILAGOR

SAMMANDRAG

Enhet Jakobstad	Tid Januari 2011	Författare Josefine Snellman
Utbildningsprogram Internationell handel		
Arbetets namn Finlands bilskatt efter EU-medlemskapet 1995: bilimport Ab Häggblom & Löfs Oy		
Handledare Pia-Lena Leskinen		Sidantal 72 + 5 bilagor
Uppdragsgivarens handledare Ab Häggblom & Löfs Oy, Hans Häggblom		
<p>Examensarbetet behandlar Finlands bilbeskattning efter att Finland gick med i Europeiska Unionen år 1995. Bakgrunden till examensarbetet var de förändringar som bilskatten i Finland har genomgått och hur de har påverkat bilimporten. Syftet med examensarbetet var att ta reda på vilka dessa förändringar hade varit och utreda varför de hade skett. Forskningsfrågan löd: Hur hade bilimporten till Finland förändrats som ett resultat av bilskatten? Jag ställde också en underfråga till forskningsfrågan som redde ut vilka åsikter kring bilimport och bilbeskattning uppdragsgivarens kunder har.</p> <p>Bilskattelagen vi har idag i Finland är från år 1994. Lagen om bilskatt har alltså inte ändrats sedan dess. Bilskattens beräkningsgrunder har förändrats däremot. Den första förändringen kom år 2003 efter påtryckningar från Automobilförbundet i Finland och EG-domstolen. Den andra förändringen av bilskatten ägde rum 2008, som ett resultat av de miljökrav EU hade ställt på medlemsländerna. Bilskatten räknades då på bilens koldioxidutsläpp, för att gynna miljövänligare alternativ.</p> <p>Bilimporten till Finland var som störst år 2003, sedan dess har inte en likadan nivå kunnat uppnås. Bilhandeln är en mycket känslig bransch vad det gäller ekonomiska förändringar hos konsumenterna, i examensarbetet har finanskrisen 2008 och lågkonjunkturen på 1990-talet analyserats med synvinkel ur bilhandelns perspektiv.</p> <p>Uppdragsgivaren för examensarbetet var företaget Ab Häggblom & Löfs Oy, företagets verksamhet är både byggnadsarbeten och bilhandel. Bilhandeln har varit en del av företagets verksamhet ända sedan 1989 och när bilimporten blev aktuell efter Finlands EU-medlemskap hörde Häggblom & Löfs till de företag som satsade på marknaden för begagnade importerade bilar från Tyskland.</p> <p>Resultaten av den kvalitativa intervju som utfördes visade att respondenterna som hade köpt importerade bilar hade gjort det bl.a. för att priset var förmånligare och för att det fanns ett bredare urval av bra utrustade bilar i Tyskland.</p>		

Nyckelord

Beskattning, bilimport, bilskatt, gemenskapsinterna förvärv och kvalitativ intervju.

ABSTRACT

CENTRAL OSTROBOTHNIA UNIVERSITY OF APPLIED SCIENCES	Date January 2011	Author Josefine Snellman
Degree programme International business		
Name of thesis FINLAND'S CAR TAXATION AFTER THE EU-MEMBERSHIP 1995: car imports		
Instructor Pia-Lena Leskinen		Pages 72 + 5 appendices
Supervisor Ab Häggblom & Löfs Oy, Hans Häggblom		
<p>The thesis deals with the Finnish car taxation after Finland joined the European Union in 1995. The background to the thesis is the changes car taxation in Finland has experienced and how they have influenced imports of cars. Car import in the thesis means cars imported to Finland from another EU-country. The purpose of this study is to ascertain what these changes have been and investigate why they have occurred. The research question is: How have the car imports to Finland changed as a result of the car taxations? There is also a sub question to the research question, which sorts out the views on car imports and car taxation the supervisor's customers have.</p> <p>The car taxation law we have in Finland today is from year 1994. The law on car tax has not changed since then. Car tax calculation methods have changed, however. The first change came in 2003 after pressure from the Automobile Association in Finland and the ED-court. The second change in car taxation took place in 2008, as a result of the environmental goals the EU has set for the member countries. Car is since then calculated on the car's carbon emissions, to promote environmentally friendly alternatives.</p> <p>Car imports to Finland peaked in 2003, since then a similar level has not been achieved. Motor vehicle sales is a highly sensitive business in terms of economic change among consumers, the thesis analyzes the financial crisis in 2008 and the recession in the 1990s from the car business perspective.</p> <p>Ab Häggblom & Löfs Oy is the supervising company for the thesis, the company is dealing with both constructing works and car trade. The car trade became a part of the company in 1989 and when the car imports from other EU-countries became up to date after Finland's EU-membership 1995, Häggblom & Löfs Ab decided to start trading with imported used cars from Germany.</p> <p>The results of the qualitative interviews conducted in the thesis shows that the interviewees who have bought imported cars have done it because of a more favorable price and the fact that there is a wider choice of well-equipped cars in Germany.</p>		

Key words

Car business, car imports, car tax, intra-community acquisitions, taxation and qualitative interview.

1 INLEDNING

Statsmakten Finlands inkomstkälla är skatter av olika slag. Bilskatten har varit en mycket omdebatterad skatt den senaste tiden och framförallt beskattningen av begagnade importerade bilar har förändrats mycket under de senaste tio åren. Detta examensarbete behandlar förändringar i bilimporten till Finland främst sedan vårt land blev EU-medlem 1995.

Uppdragsgivare till examensarbetet är bilförsäljningsföretaget Ab Häggblom & Löfs Oy i Jakobstad. Uppdragsgivarens syfte med examensarbetet är att få en sammanställning över de förändringar bilbeskattningen i Finland har genom gått under en relativt kort period. Eftersom Häggblom & Löfs har sysslat med bilimport är företaget angeläget om att ta reda på hur importen har påverkats av dessa förändringar inom bilskatten.

Examensarbetet består av fyra huvudkapitel. Det första huvudkapitlet är bilbeskattning. Bilbeskattningen i Finland presenteras med både historik och nutid. Eftersom jag har valt att avgränsa examensarbetet till en period av 14 år, dvs. mellan åren 1995 och 2009 blir det naturligt att huvudkapitlen till största delen behandlar de senaste 14 åren. Historien behövs ändå för att det skall bli enklare för läsaren att kunna förstå sammanhanget och få en tydlig bild av förändringarna. Det andra huvudkapitlet behandlar importbilsbranschens utveckling, där bland annat lågkonjunkturernas inverkan på importbilshandeln behandlas. I det tredje huvudkapitlet presenteras uppdragsgivaren Ab Häggblom & Löfs Oy. Som avslutning på examensarbetet publiceras en kvalitativ studie bland Häggblom & Löfs kunder.

Mitt mål med detta examensarbete är att undersöka skatteförändringar inom bilbeskattningen med synvinkel på importmöjligheterna. Resultatet av examensarbetet är att presentera en rapport över varför bilimporten genomgått så många förändringar, vilka förändringarna har varit samt vilken påverkan förändringarna har haft på bilimportens popularitet. Läsare som vet att bilimporten upplevt uppsving och nedgångar genom åren kommer att få reda på varför dessa konjunktursvängar har förekommit. Min forskningsfråga lyder: Hur har bilimporten förändrats som ett resultat av bilbeskattningen? Jag ställer också en underfråga till forskningsfrågan som tar reda på hur min uppdragsgivares kunder ställer sig till bilimport och deras åsikter om bilbeskattning. För att få svar på dessa frågor har jag gjort en kvalitativ intervju med Häggblom & Löfs kunder, samt analyserat statistik utgiven av Autoalan tiedotuskeskus, (AKE).

De huvudsakliga källorna som använts i detta examensarbete är böcker, internetpublikationer och intervjuer med uppdragsgivaren. De viktigaste böckerna är skrivna av Linnakangas, Esko och Juanto, Leila, som har gett ut många böcker om det finländska skattesystemet. För information om bilimport har tullen i Finland agerat källa. Andra viktiga källor är Finlands Automobilförbund, statistik från AKE och information från ministerierna i Finland.

2 BILBESKATTNING

Skatter skall finansiera den offentliga sektorns verksamhet. Den offentliga sektorn består av staten, kommunerna och socialskyddsfonderna. De tillsammans utgör idag en mycket central roll inom Finlands nationalekonomi och är den största och snabbast växande sektorn. Eftersom den officiella sektorn är mycket stor del av nationalekonomin, behöver den få inkomster från det mesta vi konsumerar. På så vis undgår vi att betala en klumpsumma i skatt varje år, utan vi betalar skatt vid inköp vilket går automatiskt och smidigt. Huvudsyftet med skatterna är att uppnå ett fiskalt mål, vilket betyder att staten måste anpassa inkomster enligt de utgifter som den offentliga sektorn har. Ju större utgifter den offentliga sektorn har, desto högre måste det fiskala målet bli. Skatterna har också andra syften än att finansiera den offentliga sektorn. Dessa syften är: inkomstpolitiska, socialpolitiska, hälsopolitiska, tillväxtpolitiska, arbetspolitiska, näringslivspolitiska och miljöpolitiska. Staten kan även tillsätta skatter för att påverka beteendestyrning, detta görs för att konsumtionen av en viss typ av vara eller miljöskadliga verksamheter skall bli dyrare för konsumenten. Dessa skatter kallas neutrala eller ledande skatter. (Fellman & Lindholm 1996, 268-272; Niskakangas 2009, 15-17.)

Neutrala eller ledande skatter finns bl.a. till för att hålla handelsbalansen jämn. Handelsbalansen är lika med differensen mellan export och import. För att landets ekonomi skall hållas jämn är det mycket viktigt att handelsbalansen är jämn, helst skall exporten vara lite större än importen. Om importen blir större går handelsbalansen på minus och landets nationalekonomi blir lidande. Bilskatten är en typisk neutral skatt som kan ändras vid behov för att justera handelsbalansen. (Tullstyrelsen 2010.)

Skatterna indelas i direkta och indirekta skatter. Till de direkta skatterna hör bl.a. inkomst, arvs- och gåvoskatt samt förmögenhetsskatt. De indirekta skatterna består av acciser, tullar och mervärdesskatt. Det som kännetecknar de indirekta skatterna är att de inkluderas i varans pris, dvs. skatten betalas när varan inhandlas. Bilar är inget undantag, bilen skattas innan den tas i bruk i Finland. Det betyder att den första ägaren betalar förutom bilens tillverkningspris och täckningsbidrag också bilskatt. Bilskatt uppbärs på person- och paketbilar, bussar med egenmassa under 1 875 kg och motorcyklar. Fordon som används av offentliga sektorn som t.ex. utryckningsfordon, invatäxi och lastbilar skattas inte. Husbilar får köpas skattefritt. (Tullstyrelsen 2009a; UVF 2010.)

2.1 Bilbeskattnings roll som fiskalt mål

Bilskatten är en progressiv skatt på samma vis som inkomstskatten. Desto dyrare bilen är desto mera betalar köparen i bilskatt. Bilskatten är ett väldigt viktigt fiskalt mål för staten. Varje år inbringar bilskatter ca 1 miljard euro till staten, beroende på ekonomins stabilitet. Inom EU finns det inga speciella regler för hur bilar skall beskattas, därför skiljer bilskatten sig väldigt mycket mellan de olika EU-länderna. Men däremot råder stränga regler angående konkurrens mellan företag i de olika EU-länderna. Målet med den stränga konkurrenslagen är att det inte skall finnas handelsgränser i EU, eftersom det råder frihandel (Pihkala 2008, 435). En grundregel finns angående beskattning, som påverkar frihandeln och konkurrensen:

Medlemsländer får inte begränsa andra medlemsländers produkter med höga direkta eller indirekta inreskatter eller betalningar eftersom de

direkt eller indirekt främjar likadana inhemska produkter (Niskakangas 2009, 163).

Årligen bidrar bilskatteintäkterna med en ansevärd summa pengar till staten, enligt Revisionsverket kommer 90 % av bilskatteintäkterna på 1 miljarder euro från nya bilar. Den resterande delen, 10 %, kommer från skatter på begagnade bilar som importerats till Finland. Skatteintäkterna från begagnade importbilar är inte så stora och antalet importerade begagnade bilar är årligen (under de senaste 6 åren) mellan 22 000 och 32 000, beroende på den ekonomiska situationen i Finland. I samband med bilbeskattning används begreppet importbilar för begagnade importerade bilar och begreppet nya bilar för bilar som är avsedda för den finländska marknaden redan från tillverkningen. (Valtiotalouden tarkastusvirasto 2009, 7-9.)

I Finland har följande inrättningar beskattningsrätt: staten, kommunerna, den Evangelisk-lutherska och den Ortodoxa kyrkan samt Folkpensionsanstalten. Beskattningen leds och övervakas av skattestyrelsen som är underställd Finansministeriet. Övervakning och uträkning av bilskatt på importbilar hör till Tullverkets verksamhetsområde eftersom det handlar om import. Till uppgifterna hör att behandla och beräkna bilskatt på importerade bilar. Tullverket lägger ner mycket resurser på det byråkratiska arbetet med beskattningen av importbilar samtidigt som det inte bringar in mycket pengar till staten. Importbilshandeln är således en relativt ineffektiv verksamhet för staten. För beredning av förnyad eller förändrad bilskatt ansvarar Finansministeriet. (Valtiotalouden tarkastusvirasto 2009, 7-9; Niskakangas 2009, 164; UVF 2010.)

2.2 Bilbeskattningens historia

Bilskatt uppbars för första gången i Finland år 1958, fastän den första lagen om betalning till staten vid bilköp kom redan 1953. Den första lagen 1953 bestod i att alla som köper en personbil eller en motorcykel skall betala ett så kallat utjämningspris till staten. Lagen utvecklades till en bilskattlag som stiftades 1958. Lagen medförde att personbilar skulle beskattas med 30 % av det beskattningsbara värdet medan motorcyklar beskattades med 25 % av det beskattningsbara värdet. Det beskattningsbara värdet är inköpspriset på bilen eller motorcykeln. Orsaken till att bilar började beskattas var att staten skulle bringa in mera inkomster via skatter, det blev ett så kallat fiskalt mål. Till en början var det meningen att bilskatten skulle vara i kraft endast ett år för att hjälpa staten att få igång ekonomin som var mycket svag. (Linnakangas & Juanto 2008, 256; Autoliitto 2005.)

Eftersom Finlands ekonomi fortfarande var beroende av bilskattens intäkter förlängdes lagen om bilskatt från år till år. 1962 stiftades en ny lag om bilskatten, denna gång skulle lagen också vara i kraft endast ett år. Bilskatten höjdes och blev progressiv på så vis att ju dyrare bli desto högre skatteprocent. Denna förändring medförde mycket mera skatteinkomster från bilskatt för staten, främst p.g.a. den progressiva bilskatten men också p.g.a. att import av begagnade bilar blev lagligt och lönsamt. Under de 32 följande åren förändrades bilskatten 14 gånger, förändringarna bestod till största delen av höjning respektive sänkning av procentsatsen med vilken bilskatten räknades ut. 1994 stiftades den lag om bilskatt som vi har ännu idag. (Autoliitto 2005.)

2.3 Bilbeskattningens inverkan på importmöjligheterna

Ett centralt begrepp som kommer att användas mycket i texten är bilimport. För att läsaren med en gång skall förstå vad begreppet betyder förklaras härmed att bilimport i samband med beskattning och i detta examensarbete används för att beskriva de begagnade bilar som blir importerade till Finland från ett annat EU-land. Vanligtvis används inte import vid handel inom EU, men eftersom skatteverket i Finland har valt att använda begreppet bilimport i denna definition görs det även här.

Från och med år 1962 blev det fritt att importera begagnade bilar till Finland. Från och med att bilimport blev laglig hade bilskattenämnden som mål att hejda import av bilar för att befrämja en jämn handelsbalans. Handelsbalansen hålls jämn om den totala andelen importerade varor motsvarar den totala andelen exporterade varor, helst skall exporten vara större än importen för att landets ekonomi skall må bra. Som ett resultat av att importen av bilar blev fri, blev handelsbalansen importvinnande. Detta åtgärdades genom att begränsa bilimporten med höjda skatter. 1966 beskattades en begagnad importerad bil med 90 % av skatten på en ny bil av samma modell. Skattehöjningarna visade sig ge resultat eftersom handelsbalansen blev exportvinnande igen år 1968. Bilhandeln kom igång de två följande åren relativt bra och resultatet blev att handelsbalansen blev importvinnande. Liknande begränsningar av importbilsbeskattningen blev åter aktuella för att minska importen. Men redan år 1972 och -73 lät staten bilimporten bli mera fri igen och bilimportens andel av all import steg igen. (Linnakangas m.fl. 1995, 246; Autoliitto 2005.)

Oljekrisen drabbade världen 1974 och som ett naturligt resultat av det blev bilhandeln väldigt svag. Under slutet av 1975 måste man betala förutom bilskatt på

importerade bilar också en särskild avgift som bestod av 50 % av bilskatten. Denna avgift minskade med 30 %, 20 % och 10 % tills den helt och hållet upphörde 1976. Importbilshandeln kom igång igen på allvar 1982 och ökade ända till slutet av 1980-talet. Den ekonomiska krisen i världen i form av lågkonjunkturen i början av 1990-talet bidrog till att importen av bilar stannade av fullständigt. (Linnakangas m.fl 1995, 246; Autoliitto 2005.)

2.4 Bilbeskattningen efter Finlands inträde i EU

Den Europeiska Unionen fick sin start efter att kommunismen i Europa hade fallit samman under slutet av 1980- och början av 1990-talet. Finland ansökte om EU-medlemskap efter en folkomröstning i oktober 1994. Finland gick med i EU 1995 tillsammans med Sverige och Österrike (Utrikesministeriet 2006). Finlands medlemskap i EU innebar många nyheter för den finländska handelspolitiken. Gränserna mellan EU-länder skall hållas öppna och ingen mervärdesskatt skall betalas på import inom EU. Denna förändring var av avgörande betydelse för importbilsmarknaden i Finland. Startskottet för möjligheterna att importera bilar till ett konkurrenskraftigt pris hade gått och en ny bilskattelag presenterades. I modern tid anges bilskattelagen från 1994, som trädde i kraft 1.1.1995. Lagen om bilskatt i Finland lyder så här:

För personbilar (kategori M₁), paketbilar (kategori N₁) och sådana bussar (kategori M₂) vilkas egenmassa är mindre än 1 875 kilogram, för motorcyklar (kategori L₃ och L₄) samt för andra fordon i kategori L ska, innan fordonet registreras i det fordonstrafikregister (*registret*) som avses i lagen om fordonstrafikregistret (541/2003) eller tas i bruk i Finland, bilskatt betalas till staten så som föreskrivs i denna lag.

Om inte något annat föreskrivs i denna lag, tillämpas på klassificering av fordon och på tekniska egenskaper hos fordon vad som föreskrivs i fordonslagen (1090/2002) och med stöd av den. (Lagen om bilskatt 1994.)

Lagen innehåller inga direkta förnyelser från 1962 då den progressiva bilskatten kom, utan är bara ett förtydligande av vilka fordon om skall beskattas och hur det beskattningsbara värdet räknas ut. I och med att Finland blev medlem i EU 1995 verkställs inte beskattning på bilar som flyttas inom EU p.g.a. gränsformaliteter. Detta betyder inte att det blev skattefritt att köpa bil från ett annat EU-land, utan det gäller bara människor som flyttar inom EU och tar sin bil med. De behöver inte skatta för den en gång till när de anländer till Finland. (Linnakangas & Juanto 2002, 186-187; Autoliitto 2005.)

2.5 Avgörande förändringar i bilbeskattningen

I enlighet med EU:s grundlag angående beskattning av varor importerade från andra medlemsländer, vilken citeras på s. 4 och 5, är det olagligt att ha indirekta skatter som hindrar varors fria flöde inom EU. Med denna lag i ryggen skickade Finlands Automobilförbund 22.9.1997 ett överklagande till EU-kommissionen angående Finlands bilbeskattning. Automobilförbundet motiverar sin överklagan med att Finlands politik angående beskattningen av begagnade importbilar förhindrar varornas fria rörelse mellan EU-länderna. EU-kommissionen reagerade genom att ge Finlands regering en anmärkning om att det inte är rättvist att beskatta importbilar från andra EU-länder med en så hög skatt. Priset på en begagnad importerad bil inklusive skatt skall motsvara priset på en likadan bil i Finland, enligt EU-kommissionen. (Autoliitto 2005; Niskakangas 2009, 163.)

På grund av anmärkningen gjorde Finlands riksdag ett förtydligande i bilskattelagen 15.1.1999. Förtydligandet till trots förekom fortfarande feltolkningar i samband med beskattningen av en begagnad importerad bil. När reglerna inte ändrade i praktiken beslutade sig Teppo Kivioja, en finländsk bilimportör som kände sig diskriminerad, för att gå till domstol angående en bil han hade importerat från Tyskland. Kivioja motiverar sin överklagan med att en 14 år gammal Mercedes Benz inte på något sätt motsvarar en ny Mercedes av samma modell. Detta eftersom importerade bilar på den tiden beskattades med samma skatt som motsvarande nya bil i Finland (Överklagan finns att läsa som BILAGA 1). Högsta domstolen i Finland ansåg inte att Finlands bilskattepolitik på något sätt var diskriminerande och gjorde ett uttalande till Europeiska gemenskapernas domstol (EG-domstolen) i mars 2000 med motivering. Svaret från EG-domstolen dröjde ända till 16.12.2002, men det var klart och tydligt, dvs. Finlands lag om beskattning av begagnade importerade bilar var diskriminerande och mot EU-lagen. Orsaken till att beskattningen av importbilar ansågs vara diskriminerande var att det inte fanns tillräckliga grunder för det beskattningsbara värdet. Det är förbjudet att räkna värdet på en inhemsk köpt bil och en importerad bil på olika sätt, vilket hade tillämpats i Finland ända fram tills den nya bilskattelagen trädde ikraft 2003. Enligt EG-domstolen var beskattningen av begagnade importerade bilar mot EU:s grundregel (se s. 4-5) angående beskattning av varor. (Niskakangas 2009, 163 - 164; Autoliitto 2005.)

2.5.1 Bilskatteförändringen 2003

Enligt EU:s grundfördrag får ett medlemsland inte förhindra människors eller varors fria flöde i EU med att införa skatter, därför gav EG-domstolen 19.1.2002 Finland i uppdrag att ändra bilbeskattningen. Regeringen godkände den 30.12.2002 en ändring

av bilskattelagen i Finland. Den nya bilskattelagen trädde ikraft från och med den 15.5.2003. De huvudsakliga förändringarna i denna skattelag gäller beskattningen av både nya och begagnade importbilar, främst angående det beskattningsbara värdet. Det beskattningsbara värdet förklaras av Tullstyrelsen såhär:

Ett fordons beskattningsvärde utgörs av det allmänna värdet i detaljhandeln. Med allmänt värde i detaljhandeln avses det pris som ett likadant fordon allmänt betingar om det säljs som skattepliktigt på marknaden i Finland till en köpare som är konsument, vid en tidpunkt då fordonet anmäls eller borde ha anmälts till beskattning. Med detta avses således det allmänna försäljningspriset från näringsidkare till konsument. Om något värde baserat på allmänna försäljningspriser inte finns att tillgå, bestäms det allmänna värdet i detaljhandeln utifrån det pris som likadana fordon allmänt saluförs till, minskat med ett belopp som motsvarar sedvanliga prisnedsättningar. Således kan beskattningsvärdet fastställas utgående från ett s.k. begärt pris som minskas med ett belopp som motsvarar de sedvanliga nedsättningarna. (Tullstyrelsen 2009c, 7.)

Lagen ändrades så att skatten beräknas på bilens allmänna inhemska konsumentpris. Innan lagändringen beräknades bilskatten på ett uppskattat värde på bilen som motsvarade priset på en ny bil av samma märke och modell. Det allmänna konsumentpriset skall framgå av ett medelvärde av bilens försäljningspris i Finland. (Lakitiedon pikkujättiläinen 2004, 521; Finansministeriet 2002.)

Bilskatten förblev progressiv också efter ändringen 2003, men katalysatoravdraget som funnits sedan år 1998 togs bort. Orsaken var att de flesta bilar som nyregistrerades år 2003 hade katalysator. Den nya bilskattelagen förändrade sättet att räkna ut bilskatt, dvs. bilskattens belopp för begagnade importerade personbilar blev mellan 24 och 30 procent av bilens allmänna konsumentpris. För nya bilar blev skatteprocenten 29. Beskattningen fungerar så att det finns en grundprocent som är

den samma för alla bilar, därtill kommer ett fast avdrag som varierar mellan bilmodeller. Ett exempel på hur bilskatten räknas ut är åskådliggjort i TABELL 1.

För att åskådliggöra förändringen i bilskatten används samma exempel som i kapitel 4 på s. 34, dvs. Sture Warghs Mercedes Benz som importerades till Finland 1999. Efter att bilskatten ändrades 2003 skickade Wargh in en besvärsskrift till Tullstyrelsen för att få tillbaka en del av den skatt han hade betalat på sin Mercedes. Beslutet från Vasa Tull blev följande:

TABELL 1. Beskattningskalkyl (omarbetad Vasa tull, 1999 BILAGA 2).

Uppburet		Skall uppbäras			Skillnad
Beskattningsvärde	Skatt Mk	Beskattningsvärde	Skatt %	Mk	Mk
129 288 mk	38 721	79672	24,00 %	19 121	- 19 600
Moms 22,00 %	8518	Moms	22,00 %	3642	- 4876
Totalt	47 239	Totalt		22 736	- 24 476

I tabell 1 kan man se bilskattebeloppet som Sture Wargh betalade för sin Mercedes i september 1999, det belopp som skulle uppbäras (22 736 Mk) och skillnaden mellan dessa två belopp (24 476 Mk = 4 116,57 €). Beslutet från tullen blev att alla som hade importerat en bil mellan 1.1.1999 och 15.3.2003 fick återbetalat skillnaden mellan skattebesluten + 9,0 % ränta/år (BILAGA 3). (Häggbloom 2010b; BILAGA 4.)

Bilskattereformen bidrog till att bilskatten på importbilar minskade med en sjättedel, mängden förlorade skatteintäkter för staten blev 150 miljoner euro per år. (Linnakangas & Juanto 2008, 257-258; Finansministeriet 2002.)

Beskattningen av paketbilar och motorcyklar förändrades inte på samma sätt som personbils skatten, utan beskattades fortfarande på basis av importpriset och nybilsskatten i Finland. Men för att skatten inte skall stoppa handelsledet med varor genom EU beräknas den enligt skatten på motsvarande nytt fordon med avdrag för åldersgottgörelse. (Finansministeriet 2002.)

2.5.2 Bils katt enligt koldioxidutsläpp

Finlands bilbeskattning är mycket hög i jämförelse med övriga europeiska länder. Enligt Esko Linnakangas och Leila Juanto, författare till boken *Arvonlisäverotuksen ja muun kulutusverotuksen perusteet*, har Finland en hög bils katt för att begränsa mängden bilar i landet. Orsaken till att antalet bilar skall vara lågt är de miljöföroreningar som koldioxidutsläppen medför. Redan i mitten av 1990-talet belönades bilar med låga miljöpåverkningar med katalysatoravdrag. Även Stefan Wallin, riksdagsman och kulturminister i Finland, har uttryckt sin åsikt om Finlands höga bils katt. Miljöministeriet publicerade ett pressmeddelande 22.7.2005, om Wallins åsikter angående bils katt. Minister Wallin ansåg att Finland borde genomföra en ekologisk skattereform genom att endast ha en årlig koldioxidskatt. Orsaken till att denna reform bör genomföras enligt Stefan Wallin är att bilparken i Finland måste förnyas. Finländarna kör med EU:s äldsta bilar, vilket är en stor miljöbov. (Linnakangas & Juanto 2002, 187; Miljöministeriet 2005.)

I slutet av 2007 hände betydande saker för bilbeskattningen av personbilar i Finland. Alla bilar som beskattas för första gången i Finland skall beskattas enligt koldioxidutsläpp (CO₂-värde) oberoende vilket år fordonet först togs i bruk (gäller begagnade importerade bilar). Begagnade importbilar beskattas alltså också efter

utsläppsvärdet, som finns angivet i registerboken på alla bilar fr.o.m. år 2001. Om ett CO₂-värde inte finns räknar Tullverket ut ett värde med hjälp av bilens totalmassa och maskinstorlek. CO₂-värdet omvandlas till en procentsats som blir multiplicerad med bilens beskattningsbara värde. Exempel 1 och 2 nedan visar på ett praktiskt sätt hur bilskatt räknas ut. (Tullstyrelsen 2009c.)

Exempel 1

Personbil som tagits i bruk utomlands 1.6.2005

CO₂-utsläpp enligt EG-typgodkännande 100 g/km

Fordonets allmänt begärda pris i Finland	25 000,00 €
--	-------------

Sedvanliga nedsättningar (5 % x 25 000 € + 750 €)	2 000,00 €
---	------------

Fordonets allmänna värde i detaljhandeln, dvs. beskattningsvärde	23 000,00 €
--	-------------

Bilskatt (17,1 % x 23 000 €)	3 933,00 €
------------------------------	------------

Exempel 2

Personbil som tagits i bruk utomlands 1.6.1996

Ingen uppgift om CO₂-utsläpp enligt EG-typgodkännande finns tillgänglig

Fordonets totalmassa 2 500 kg

Fordonet drivs av dieselloja

Fordonets allmänt begärda pris i Finland	16 000,00 €
--	-------------

Sedvanliga nedsättningar (5 % x 16 000 € + 750 €)	1 550,00 €
---	------------

Fordonets allmänna värde i detaljhandeln, dvs. beskattningsvärde	14 450,00 €
--	-------------

Bilskatt (32,6 % x 14 450 €)	4 710,70 €
------------------------------	------------

Orsaken till att den dieseldrivna bilen i exempel 2 fick en högre skatt, trots ett lägre allmänt begärt pris (beskattningsvärde), är för att bilen är stor, har en stor motortyp och är gammal dvs. miljöovänlig. Procenttalen som multipliceras med beskattningsvärdet baseras på bilens miljövänlighet, ju högre procentsats desto mera koldioxidutsläpp har bilen. Nya och små bilar är mest miljövänliga, med andra ord också det förmånligaste alternativet. (Tullstyrelsen 2009c.)

Det primära målet med lagförändringen är att få medborgarna att köpa bränslesnåla och miljövändliga bilar. Ett sekundärt mål är att få allt flera människor att använda sig av kollektivtrafik istället för att ha en egen bil. Lagen trädde i kraft 1.1.2008. Finansministeriet fick i uppdrag att följa med utvecklingen av koldioxidutsläppens inverkan på miljön och utvecklingen av kollektivtrafiken till början av 2010 för att se om lagförändringen bidragit till ett miljövänligare Finland. (Valtiotalouden tarkastusvirasto 2009, 12; Autoliitto 2008; Verotus 2009, 215.)

År 2008 ändrades inte bara beräkningsgrunden för bilskatten, även bilskatten i sin helhet sänktes, detta betyder att konsumenten märker bilskatteförändringen som lägre bilpriser. Eftersom delmålet med bilskatteförändringen 2008 var att få finländare att köra med nyare bilar var strategin med att sänka bilskatten ur en nationalekonomisk synvinkel bra. Konsumtionen av lyxvaror kommer inte att öka så länge skatterna är höga eftersom priset på en lyxvara inte sjunker innan skatten på lyxvaran sjunker. I bilbeskattningen betyder detta att vid sänkningen av bilskatten sänks även bilens slutgiltiga pris och på så vis kommer finländarna ha bättre förutsättningar att köra med nyare bilar (som innan skattesänkningen skulle varit dyrare). (Richardo 2004, 194.)

Skattesänkningen har även i praktiken bidragit till att de flesta bilar i Finland har blivit billigare. Bilarnas förändringspris finns åskådliggjort i tabell 2, publicerad i Iltasanomat 3.11.2007. Bilarna i tabellen är utvalda så att de motsvarar varandra i förhållande till storlek och maskinstorlek. Förkortningarna aut. och man. står för automat växel och manuell växel. Priset på bilarna är nypris. (Valtiotalouden tarkastusvirasto 2009, 12; Autoverouudistus 2007.)

TABELL 2. Olika bilmodellens prisförändring (omarbetad, Iltasanomat 2007.)

Bilmodell	Årsmodell	CO ₂ g/km	Prisförändring €
Volvo V70 D5 aut.	2008	258	+ 2 741
Volvo V70 D5 man.	2008	218	- 1 159
Mercedes Benz E 200 T aut.	2007	219	- 1 266
Mercedes Benz E 200 T man.	2007	212	- 1 889
VW Passat 2,0 Variant aut.	2007	218	- 342
VW Passat 2,0 Variant man.	2007	199	- 1 423
BMW 520i aut.	2008	167	- 5 334
BMW 520i man.	2008	166	- 5 648

Tabell 2 visar prisförändringen för respektive fordon efter den nya bilskattelagen. Endast en bil av åtta blev dyrare. Orsaken till detta är relativt tydlig, koldioxidutsläppen för den automatväxlade Volvon ligger på 258 g/km. Den enda orsaken till att CO₂ utsläppen är högre på den första bilen är den automatiska växellådan. Mercedes Benz och Volkswagen har nästan lika stora utsläpp, men prisförändringen skiljer sig något. Detta beror på att bilens nypris är lägre på Volkswagen. BMW har hunnit väldigt långt i utvecklingen av miljövänliga motorer och tack vare det blev det en relativt stor skattelättnad. (Häggblom 2010a; Iltasanomat 2007.)

Den 1.4.2009 kom ännu en ny lag angående bilskatt, denna gång gällande paketbilar. Beskattningen av paketbilar har följt den gamla beskattningen utgående från försäljningspris. En uppdatering av paketbilsbeskattningen så att den blir likadan som personbilsbeskattningen var riksdagens mål. Målet blev uppnått och paketbilar beskattas efter detta datum enligt koldioxidutsläpp. (Autoliitto 2009.)

Fordonskatt betalas årligen på bilar vi använder i Finland. Från och med 1.3.2011 blir fordonsskatten i Finland utsläppsbaserad. Målet med den nya fordonsskatten är att få ner de höga koldioxidutsläpp som stora och gamla bilar har och samtidigt styra konsumenterna till att köra med miljövänligare bilar. Koldioxidutsläppen har en dokumenterad effekt på miljön, därför är det mycket viktigt att försöka få ner dem. Denna förändring gäller personbilar, paketbilar och husbilar. För de bilar som är äldre än av årsmodell 2001, där koldioxidutsläppen inte finns angivna kommer fordonsskatten baseras på totalmassan på bilen. (AKE 2010e.)

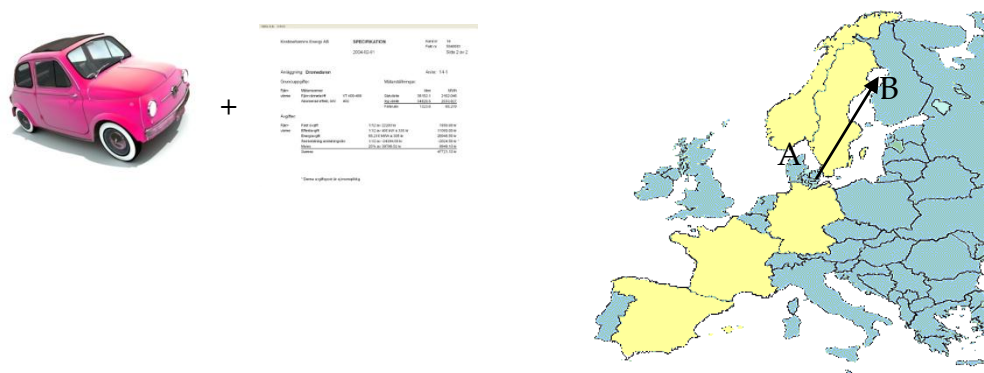
2.6 Mervärdesskatt vid gemenskapsintern handel

Mervärdesskatt betalas på de flesta konsumtionsvaror i Finland. Mervärdesskatten, eller moms som den också kallas, läggs till all rörelsemässig försäljning av varor och tjänster i Finland och vid import (från tredje land). Mervärdesskatten uppbars för första gången i Finland år 1941 i form av en omsättningsskatt. Idag är mervärdesskatten statens näst viktigaste inkomstkälla efter inkomstskatten. Mervärdesskattehandel kan indelas i tre olika grupper. Handel inom Finland, gemenskapsintern handel och internationell handel. Med gemenskapsintern handel menas handel mellan EU-länder. Finlands nuvarande mervärdesskattelag från 1993 bygger fullständigt på direktiv från EU och en del av intäkterna från mervärdesskatten tillfaller EU. (Murtomäki 2008, 109-110; Kallio, Nielsen, Ojala, Saukko & Sääskilahti 2008, 147; UVF 2010.)

Vid gemenskapsintern försäljning lägger försäljaren inte till någon mervärdesskatt på priset. Dessa regler om mervärdesskatt vid gemenskapsintern försäljning trädde i kraft 1.1.1995 och gäller endast varuhandel. Handel med tjänster räknas inte som

gemenskapsintern försäljning, dvs. mervärdesskatt betalas. Orsaken till att den interna handeln med varor inom EU är mervärdesskattefri är för att landet var varorna används skall få skatteintäkterna. En annan faktor är att det skulle uppstå väldigt mycket konkurrenssituationer på marknaden om de flesta företag skulle köpa varor från det EU-land där mervärdesskattesatsen är lägst. Detta i sin tur skulle leda till en mycket ojämn handelsbalans inom EU som tillslut skulle bli ohållbar. (Murtomäki 2008, 109-110; Kallio m.fl. 2008, 147; UVF 2010.)

Gemenskapsinternt förvärv fungerar som en spegelbild till gemenskapsintern försäljning. En vara som sålts som gemenskapsintern försäljning från ett EU-land blir en skattepliktig vara vid gemenskapsinternt förvärv. Gemenskapsinternt förvärv är alltså när en näringsidkare i ett EU-medlemsland köper en vara från ett annat EU-medlemsland och transporteras till köparens hemland. Gemenskapsinternt förvärv till Finland är när varans transport slutar här. (Kallio m.fl. 2008, 149.)



FIGUR 1. Gemenskapsinternt förvärv till Finland (omarbetad Kallio m.fl. 2008, 149.)

I figur 1 kan man se hur ett företag A i Tyskland säljer en bil till Finland levererad till det finländska företaget B med hänvisning till försäljningsfakturan. Försäljningen är mervärdesskattefri i Tyskland eftersom både Tyskland och Finland hör till EU.

Företag B i Finland har då gjort ett gemenskapsinternt förvärv och är skyldig att betala skatt på bilen i Finland. (Kallio m.fl. 2008, 149.)

När varan har ankommit till Finland anmäls den till tullen med en övervakningsanmälan och tullen räknar ut skattebeloppet på varan. Mervärdesskatt läggs dessutom till när försäljning av varan sker. Reglerna om mervärdesskatt vid gemenskapsinternt förvärv och gemenskapsintern försäljning gäller endast företag. En privat person som importerar en vara är skyldig att betala mervärdesskatt på varan i utlandet, men är befriad från mervärdesskatt i Finland. (Murtomäki 2008, 113.)

2.7 Mervärdesskatt på bilskatt

Bilskatt betalas i Finland innan bilen tas i bruk. Vid import av begagnade bilar från ett annat EU-land betalas bilskatt vid förtullningen. Förutom bilskatt har staten också uppburit en mervärdesskatteliknande summa på bilskatten, den finska benämningen för skatten är ei-arvonlisävero (Elv). En svenskapråkig benämning på samma sak är helt enkelt moms eller mervärdesskatt. Denna så kallade mervärdesskatt har uppburits av staten redan i förtullningsskedet. Momsens belopp har varit 22 % av den totala bilskatten. Alla momsskyldiga och icke-momsskyldiga personer i Finland som har betalat skatt på en bil, har också betalat moms på bilskatten till staten. När ett bilförsäljningsföretag har sålt sina bilar vidare till privatpersoner har ytterligare den riktiga mervärdesskatten på hela bilpriset räknats till. På så vis har bilköpare av begagnade, importerade bilar i Finland betalat en summa liknande mervärdesskatt två gånger. (Häggblom 2010a; Tullstyrelsen 2009b.)

Exempel 3

Hägglom & Löfs köpte en Volkswagen (VW) Golf av årsmodell 1998 i Tyskland i januari 2006. Bilen såldes bilskattefritt till en köpare i Finland. Priset blev då följande: Bilens mervärdesskattefria pris i Tyskland + transportkostnader + täckningsbidrag + mervärdesskatt 22 % = bilens bilskattefria pris i Finland. Privatpersonen i Finland anmäler bilen till tullen för att kunna registrera bilen och betala bilskatt. Tullen räknar då ut bilskatten, till denna bilskatt läggs moms 22 %. Detta exempel visar tydligt att mervärdesskatt har blivit betald två gånger på för denna bil.

EG-domstolen beslutade den 19 mars 2009 att systemet med att betala mervärdesskatt på bilskatt är diskriminerande för privatpersoner som inte har rätt att ansöka om återbetalning av mervärdesskatt. Finlands regering blev tvungen att följa EG-domstolens beslut och betala tillbaka andelen moms till alla privatpersoner som betalat skatt för en importbil från och med 1.1.2006 – 1.4.2009 (då det nya systemet med att inte räkna moms på bilskatt togs i bruk). Återbetalningen sköts av tullen och sammanlagt handlar det om ca 80 000 bilar som har beskattats felaktigt. (Finansministeriet 2009; Tullstyrelsen 2009b.)

Logiskt tänkt borde det från och med 1.4.2009 bli billigare att importera bilar eftersom momsen försvann. Men p.g.a. att staten fortfarande behöver samma mängd skatteintäkter höjdes bilskatten med motsvarande belopp som momsen var. Slutsatsen av detta är att bilskatten höjdes igen 1.4.2009, men konsumenterna noterade inte det förändrade räknesättet på priset på importerade bilar eftersom slopandet av momsen ersattes av bilskattehöjningar. Med facit i hand var det alltså endast de som importerat en bil mellan 1.1.2006 och 1.4.2009 som vann på detta beslut. (AKE 2009.)

Det pågår många olika diskussioner om hur Finlands bilskatt kommer att se ut i framtiden. I tidningar och andra diskussionsforum kan man läsa om den villrådighet som finns bland de finländska bilimportörerna och deras slutkunder. En artikel publicerad i dagstidningen Kauppalehti 2.3.2010 kan man läsa om den osäkerhet som råder överallt angående den så kallade "inte mervärdesskatten". Hittills har ca 50 000 privatpersoner fått tillbaka momsen som de betalade i samband med bilskatten. Enligt Kauppalehti kan summan på återbetalningen stiga till mellan 50 och 80 miljoner euro. En annan spekulation som pågår är om bilimportörerna skulle ha rätt att få tillbaka under åren 2005 – 2008 betald moms på samma sätt som privatpersonerna. I så fall skulle summan stiga upp mot miljarder euro. Det som behandlas som bäst är om bilimportörerna betalat mervärdesskatt eller om avgiften kan kallas "en passage avgift" genom tullen. (Kauppalehti 2.3.2010.)

Beskattningen av begagnade importerade personbilar i Finland har varit en mycket svår fråga i det finländska samhället sedan Finland blev EU-medlem 1995. Under alla år som staten har burit upp bilskatt har den sammanlagt förändrats ett 70-tal gånger. Det var Automobilförbundet i Finland som var drivkraften till att Finlands bilskattesystem ifrågasattes 1997. EU-kommissionen och senare EG-domstolen reagerade på Finlands höga bilskatt, vilket fick som följd att den finländska riksdagen var tvungen att ändra lagstiftningen angående beskattningen av framförallt begagnade bilar. (Valtionalouden tarkastusvirasto 2009; Tullstyrelsen 2009b.)

Frågor som man fortfarande kan fundera på är om vi i Finland idag har den rätta lösningen för bilskatten. Tyskland har fr.o.m 2010 övergått till en bilskatt baserad på bränslemängden bilar använder (Tekniikka & Talous 2008). Trafikministern i Finland, Anu Vehviläinen förespråkar enligt YLEs nyheter en bilskattemodell enligt användning och inte endast vid inköp av bil. Praktiskt betyder det ungefär samma

sak som kulturminister Stefan Wallin förespråkade redan 2005, en skatt som betalas årligen, beroende på hur mycket bilen använts under året. Med andra ord skulle vi i Finland i framtiden enligt Vehviläinen endast ha fordonsskatt. Vehviläinenens förslag är helt korrekt med tanke på att vägtrafiken i Finland bidrar med 74 % av alla koldioxidutsläpp från trafiken. Flyg-, båt- och tågtrafiken står respektive för 5 %, 20 % och 1 % av CO₂-utsläppen (AKE 2009; Automyynti voi painua viime laman tasolle 2009.)

Som konstaterat bör staten bära upp skatt för att kunna finansiera den offentliga sektorn. Skatternas nivå måste vara noggrant uträknade för att inte få negativ effekt. Negativ effekt av höjd inkomstskatt är att allt flera väljer att inte arbeta, höjd kapitalskatt bidrar till att allt färre människor vill spara och höjd konsumtionsskatt bidrar till mindre konsumtion. Alla dessa faktorer skulle bidra till att landets ekonomi skulle bli sämre eftersom skatteinkomsterna skulle sjunka. Bilskatten som vi har idag i Finland är progressiv, vilket betyder att skatten baseras på bilens pris. En progressiv skatt är mycket rättvis eftersom både fattiga och rika människor betalar en procentuell andel av inkomsten eller bilens pris till staten. Hur skulle det då bli om vi hade bilskatt enligt förbrukning? I regel är skatter enligt förbrukning, om vi tänker på inkomstskatten, väldigt intressant eftersom de som har högre inkomst skulle ha större möjligheter till investeringar och på så vis skulle ekonomin i landet gå bra. Men de som har en låg inkomst har ganska långt samma utgifter som en höginkomsttagare, vilket skulle leda till att låginkomsttagarna inte skulle ha samma möjligheter att spara. Bilskatt enligt förbrukning av bilen har vi i Finland i och med att vi betalar en årlig fordonsskatt (som blir baserad på bilens utsläpp och användning/år fr.o.m. 1.3.2011). (Pohjola, Pekkarinen & Sutela 2006, 116-119.)

Ett alternativ till den finska bilskatten är att den skulle bli en del av fordonsskatten. En sådan bilskatt skulle enligt mig vara orättvis för de som inte har råd att köra med nya och miljövänliga bilar, samt för de som bor långt ifrån sina arbeten och kör många kilometer per dag. I Sverige används ingen separat bilskatt, utan man satsar mera på en årlig fordonsskatt som är grundad på bilens utsläpp. En ny lag om fordonsskatt träder i kraft i Sverige den 1 januari 2011, vilken går ut på att fordonsskatten blir utsläppsbaserad (Bergman 2009).

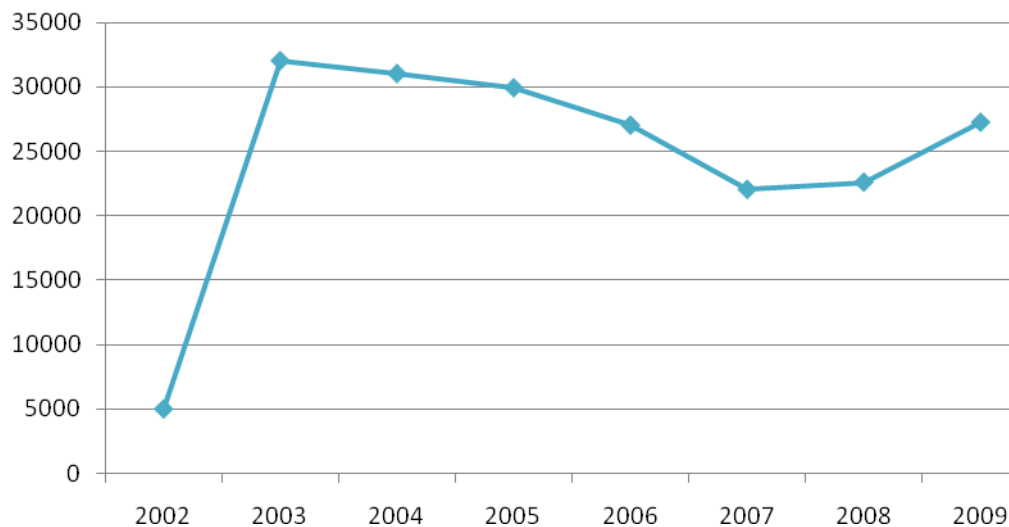
Överlag tycker jag att det är ganska exceptionellt att Finland har en typ av bilskatt som inte är så vanligt förekommande i övriga Europa. Det finns inte heller någon annan typ av skatt som kan jämföras med bilskatten i Finland. Egentligen är det ju ganska annorlunda att betala skatt en gång på en bil när den köps och sedan betala en annan typ av skatt (fordonsskatten) årligen. Inte betalar vi ju skatt på hus heller, där betalar vi en årlig fastighetsskatt istället.

Finlands bilhandel har inte enbart påverkats genom skattehöjningar och sänkningar, fastän de har varit en väsentlig del av konjunkturen för bilhandeln. Speciellt importbilsbranschen har varit mycket känslig för skatteförändringarna, men det är inte bara skatter som styr konsumtionen av olika varor. Ekonomiska kriser, lågkonjunkturer och andra faktorer som bidrar till ostabilitet i landets ekonomi påverkar handeln. Nästa kapitel behandlar utvecklingen för importbilsbranschen i Finland genom analyser av statistik från AKE. Utvecklingen analyseras också med tanke på de två ekonomiska kriser som drabbat Finland under de senaste tjugo åren.

3 IMPORTBILSBRANSCHENS UTVECKLING

Bilar har importerats till Finland sedan det blev fritt år 1962. Många upp- och nedgångar har skådats, främst p.g.a. de skatteförändringar som skett. Men det finns också andra orsaker till förändringarna inom importen av begagnade bilar. Detta kapitel kommer att behandla förändringar i samhället som bidragit till att importbilarnas andel har ökat respektive sjunkit i Finland.

Marknaden för importerade bilar från ett annat EU-land har varierat under åren Finland har varit medlem i EU. I figur 2 syns utvecklingen av importbilsmarknaden tydligt genom ett diagram på antalet registrerade importbilar från 2005 till 2009.



FIGUR 2. Antalet registrerade importbilar 2002-2009 (omarbetad AKE 2010a; AKE 2010c.)

I figur 2 syns en tydlig uppgång för importbilsmarknaden år 2003. Denna uppgång beror antagligen främst på den stora skattereform som bilskatten erfor 2003. Även

under åren 2004-2006 hölls antalet registrerade bilar mellan 25 000 och 30 000 stycken/år. 2007 kan en svag nedåtgång observeras som ett resultat av oroligheten på marknaden angående de förändringar bilskatten skulle erfara 2008. Importbilsmarknaden är en mycket känslig bransch eftersom den är direkt beroende av de beslut som riskdag och regering tar i Finland. (Häggbloom 2010b; AKE 2010a; AKE 2010c)

3.1 Lågkonjunkturen i Finland på 1990-talet

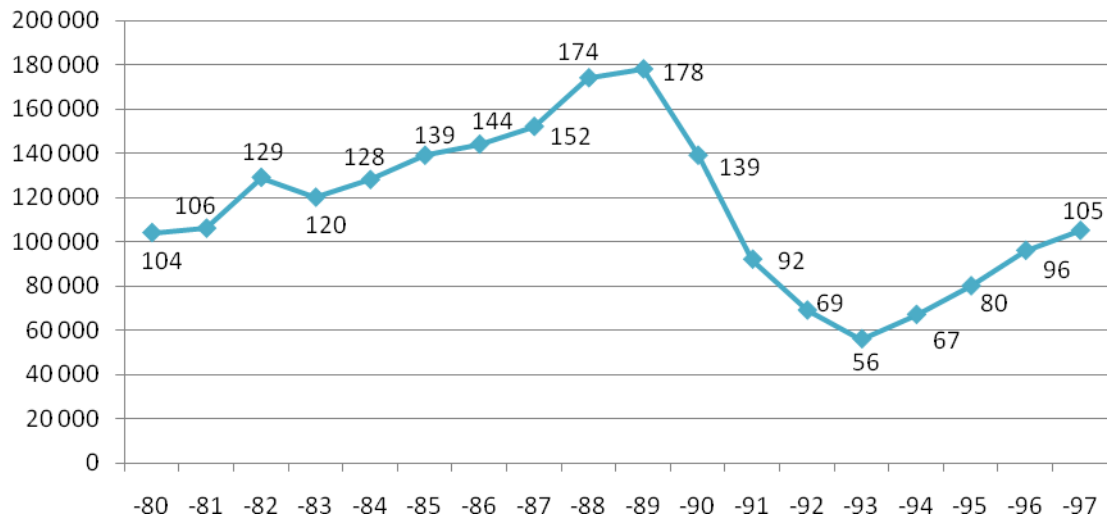
Finland drabbades hårt av lågkonjunkturen i början av 1990-talet. Spekulationerna om vad som orsakade en så stor ekonomisk kris har varit många och enligt Jaakko Kiander som författat boken *Laman opetukset: Suomen 1990-luvun talouskriisi*, berodde den ekonomiska krisen på många olika faktorer. Finlands ekonomiska politik, överhettning av ekonomin i slutet av 1980-talet och finanskris i världen med bidragande räntehöjningar, är de huvudsakliga orsakerna till att Finland överraskades av en lågkonjunktur. Mera detaljerat beskrivet var en orsak liberaliseringen av penningmarknaden. P.g.a. att många finländare var mycket skuldsatta efter de ljuva åren under slutet av 1980-talet, när värdet på tillgångarna var höga hamnade många i svårigheter när värdet på tillgångarna sjönk. Konsumenterna i Finland minskade kraftigt på investeringarna och konsumtionen. Detta ledde till konkurs för många företag, och banker och andra långivare led av kreditförluster. När långivare lider av kreditförluster kan detta kompenseras av höjda räntor, vilket i detta fall drabbade privatpersonerna ytterligare. På så vis bildades en depressionsspiral som blev startskottet för den ekonomiska kollapsen i Finland.

För att förvärra ekonomins stabilitet fanns också exportproblem till före detta Sovjetunionen och övriga världen. Clearing-handeln till Sovjet avslutades i början av 1991 som ett resultat av unionens fall. Finland, som hade skogsprodukter som den viktigaste exportvaran togs även på säng när den internationella lågkonjunkturen plötsligt slog till. (Kiander 2001, 10-39; Pekkarinen & Vartiainen 2001, 315.)

Lågkonjunkturen gjorde många finländare arbetslösa, hela 16,6 % av de arbetsföra i Finland var arbetslösa 1994. Familjeföretag och små och medelstora (SME) -företag drabbades mycket hårt, företagare som blev försatta i konkurs blev arbetslösa. Studerat ur ekonomisk synvinkel var lågkonjunkturen i Finland över redan 1994, när ekonomin började växa igen eller senast 1996 när Finlands totalproduktion nådde över nivån innan lågkonjunkturen. (Kiander 2001, 31,77.)

Företag beroende av den inre finska marknaden var de som drabbades värst av lågkonjunkturen. Arbetslösheten var väldigt hög, upp till 17 %, under våren 1993. Medborgarna i Finland var arbetslösa och fattiga, ett självklart resultat av detta är att köpkraften minskar, speciellt i fråga om dyra köp. Enligt Pricewaterhousecoopers expert inom bilbranschen, Michael McKenzie, är bilköp det näst största köpet efter en bostad för konsumenterna och många konsumenter gör inga större investeringar innan det ekonomiska läget är mera stabilt. (Clement 1993, 2-3; Automyynti voi painua viime laman tasolle 2009.)

För att enkelt se hur bilhandeln plötsligt avtog i samband med den lågkonjunktur som i början av 1990-talet drabbade Finland har en jämförelsefigur på antalet registrerade bilar gjorts mellan åren 1980 och 1997.



FIGUR 3. Utvecklingen av antalet registrerade bilar i Finland under åren 1980 till 1997 (omarbetad Kiander & Vartia 1998, 382.)

Figur 3 beskriver som rubriken nämner utvecklingen av antalet registrerade bilar i Finland under åren 1990-1997. För att tolka statistiken rätt kan man nämna att dataetiketterna som anger det exakta antalet är 1000 st. Orsaken till att statistiken börjar från 1980 är att tolkningen blir mera rättvist när det framkommer hur stor förändringen verkligen är på några år under en period på 17 år. Statistiken innehåller både nya bilar och importbilar som registrerats under dessa år.

Utgående från statistiken kan man konstatera att under åren 1992 till 1994 när lågkonjunkturen nådde sin kulmen registrerades minst antal bilar i Finland. Differensen mellan år 1989 och 1994 är hela 122 000. Med tanke på att det år 1989 registrerades sammanlagt 178 000 bilar är det väldigt anmärkningsvärt att antalet sjönk till 56 000 år 1994, på bara fem år. Statistiken säger med andra ord att det verkligen var en djup kris för bilhandeln som drabbade Finland under början av 1990 – talet. (Kiander & Varita 1998, 384.)

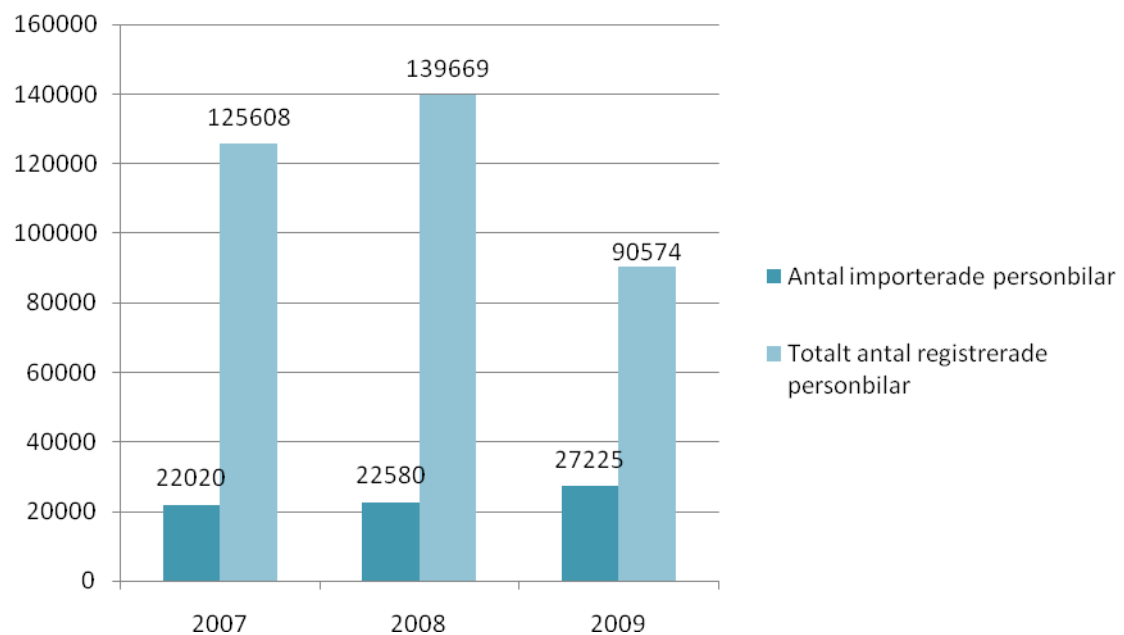
Kurvan stiger från år 1994, men inte ännu 1997 har antalet registrerade bilar uppnått till 1989 års nivå. 1997 var det exakta antalet registrerade bilar 105 000 stycken. Det påvisar att det tar längre att repa sig från en lågkonjunktur än att hamna i en. Mellan åren 1990 och 1991 upplevde bilhandeln en stört dykning från 139 000 registrerade bilar till 92 000, differensen är 47 000. Som jämförelse kan differensen mellan åren 1988 och 1989 användas, den var endast 4 000. (Kiander & Vartia 1998, 384.)

Figur 3 beskriver också väldigt bra importbilhandelns utveckling under dessa år. Som nämntes i kapitel 2 kom importbilshandeln igång igen år 1982 efter oljekrisen på 1970-talet. Ur diagrammet kan man konstatera att det verkligen syns en märkbar skillnad mellan år 1981 och 1982. Eftersom importbilhandeln enligt Linnakangas m.fl. (1995) ökade under den resterande delen av 1980-talet kan man utgående från diagrammet konstatera att handeln med nya bilar antagligen var väldigt svag i Finland.

3.2 Finanskrisen 2008

Efter depressionen på 1990-talet hade Finland lärt sig en nyttig och kostsam läxa. Läxan bestod i konstaterandet att Finland hade dålig tur, dålig politik och dålig bankverksamhet. Av dessa tre är det möjligt att förebygga dålig politik och dålig bankverksamhet tills krisen slår till nästa gång. Nästa kris var inte långt borta, investmentbanken Lehman Brothers i USA kollapsade i september 2008 (som följd av alltför lösa lånevillkor och små garantier) och följderna blev en ostabil ekonomisk situation i hela världen. I skrivande stund är denna ekonomiska kris ännu inte över, men kan analyseras för vad den är för tillfället. (Pekkarinen & Vartiainen 2001, 316; Finanskrisen: Lehman Brothers ansöker om konkurs 2008.)

När arbetslösheten var som störst under senaste lågkonjunktur var den 17,4 % i januari 1994. Motsvarande siffra för denna finanskris som nu råder är 8,7 % i februari 2010. Vid senaste mätning, i september 2010, låg arbetslöshetsprocenten i Finland på 8,3 %. För att få perspektiv på dessa siffror är det bra att nämna att arbetslösheten i Finland var lägst vad den varit på 2000-talet i mars 2008, då den var 6,2 %. Arbetslösheten i Finland idag ligger på samma nivå som i juni 2005, med andra ord så har inte arbetslösheten sjunkit så radikalt fastän finanskrisen har satt sina spår i Finland. Arbetslösheten i Finland har uppkommit efter att företag har blivit tvungna att inleda samarbetsförhandlingar eller i värsta fall försättas i konkurs. År 2009 ansökte 3 300 företag om konkurs i Finland, detta är 600 fler än år 2008. (Eurostat 2010; Statistikcentralen 2010.)



FIGUR 4. Antal registrerade importbilar och det totala antalet registrerade bilar år 2007-2009 (omarbetad AKE 2010a; AKE 2010b; AKE 2010c.)

Utgående från figur 4 kan man konstatera att importbilsmarknaden upplevde ett litet uppsving under 2008 och 2009, fastän finanskrisen slog till. Differenserna är dock inte så stora, mellan 2007 och 2008 är antalet flere importerade bilar år 2008 560 stycken. Differensen är större mellan 2008 och 2009, då importeras 4645 bilar fler år 2009. Marginalerna är små jämfört med det totala antalet registrerade bilar 2007-2009 vilket även åskådliggörs i samma figur. Differensen mellan det totala antalet registrerade bilar 2009 och importbilarna utgör de nya bilar som registrerats i Finland år 2009, deras mängd är 63 349 stycken. Anmärkningsvärt är att antalet nya bilar har sjunkit med 53 740 st. mellan 2008 och 2009. Köpkraften hos de finländska kunderna minskade alltså märkbart år 2009. (AKE 2010a; AKE 2010c; Syksy voi tuoda toivon autokauppaa 2009.)

Mikko Laitila skriver i Talouselämä (2009) om hur nybilshandeln har påverkats av den ekonomiska krisen i Finland. Enligt Laitila har bilaffärerna i Finland sålt 40 % mindre bilar år 2009 än 2008. Ett syfte med bilskatteförändringen 2008 var att bilparken i Finland måste förnyas och helst skall det finnas så nya bilar på marknaden som möjligt. Bilskattesänkningen hjälpte till att få fart på nybilshandeln i Finland i början av 2008, men mot slutet av året drabbades även bilhandeln av den globala finanskrisen vilket medförde en mycket snabb nedgång inom bilhandeln. (Syksy voi tuoda toivon autokauppaa 2009.)

Totalt registrerades 139 669 bilar i Finland år 2008, av dem var ca 16,2 % (22 580 st.) begagnade importbilar. År 2009 registrerades 90 574 bilar, av vilka 30,0 % (27 225 st.) var begagnade importbilar. Fordonsbeståndet i Finland fortsatte att öka trots den svaga bilhandeln år 2009. Antalet registrerade personbilar i Finland 2009 var 2 758 291 st. jämfört med 2008 då antalet var 2 682 831 st. (AKE 2010d.)

För att ett lands ekonomi skall vara så bra som möjligt är det viktigt att hålla reda på export och import. Vid export av varor får Finland in pengar som stannar här, vid import betalar Finland ut pengar till andra länder. En snabb analys av detta skulle bli att Finland går mest på plus med att exportera varor. Detta är inte hela sanningen, utan det är exporten som betalar importen. Med det menas att det inte är lönsamt att exportera allting vi har i vårt land, eftersom vi då ger bort de nyttigheter som vi skulle kunna förbruka. Med denna förklaring i bagaget kan vi konstatera att import inte är så dåligt i alla fall, bäst är det för ekonomin att exporten och importen hålls på någorlunda samma nivå. (Sandelin 2009, 76-77.)

Bilimporten har gått upp och ned i Finland under de år vi har varit medlem i EU. Personligen anser jag att bilimporten inte är något konstigt fenomen. För mig är det självklart att det handlar om konsumentens vilja att köpa det förmånligaste alternativet. Om konsumenterna kan köpa bilar från utlandet och sedan tillägga finsk bilskatt och ändå få en billigare bil är valet ganska självklart. Ur en nationalekonomisk synvinkel är det klart att det är bättre att satsa på export framom import, men om vi inte skulle ha en så hög bilskatt i Finland skulle vi inte heller behöva satsa på bilimporten, utan vi skulle nöja oss med att handla de bilar som finns i vårt land. Jag tror att bilimporten till Finland inte kommer att avta eller sluta förrän förhållandet mellan priserna på importerade och icke importerade bilar är någorlunda jämnt.

Bilimporten har många gånger kommenterats som något dåligt eftersom den förstör marknaden för den inhemska bilhandeln. Men konsumenterna verkar vara medvetna om möjligheten till bilimport och utnyttjar den för att alternativet finns. Häggblom & Löfs har satsat på importbilsmarknaden som en del av sin bilförsäljning och enligt vd

Hans Häggblom beror framgången för importbilarna på konsumenternas vilja att få det bästa och mesta för priset. I nästa kapitel presenteras uppdragsgivaren närmare.

4 AB HÄGGBLOM & LÖFS OY

Bygg- och bilförsäljningsföretaget Häggblom & Löfs Ab är uppdragsgivare för examensarbetet. Företaget är ett kombinerat bygg- och bilförsäljningsföretag som på senare tid har ägnat allt mera uppmärksamhet åt bilförsäljningen som ett komplement till byggandet. Bilförsäljningen kom med i bilden på ett naturligt vis via vd:n Hans Häggbloms stora intresse för bilar. Häggblom har under hela sitt liv gärna varit rådgivare åt vänner och bekanta som har haft tankar på att köpa ny bil och slutligen blev han bilhandlare. Bilhandeln började i en liten skala, men med tiden växte omfattningen och bilhandeln blev en betydande del av företaget. (Häggblom 2010a.)

Häggblom & Löfs Ab har två ägare, Hans Häggblom och Kenneth Löfs. Företaget har två anställda som i huvudsak arbetar med byggnadsarbeten. Häggblom & Löfs Ab startade sin verksamhet 1989 i Jakobstad. Företaget har haft som mål att vara ett litet men konkurrenskraftigt och effektivt företag i Jakobstadsnejden. Häggblom & Löfs har varit anställda byggnadsarbetare både åt företag och privatkunder. Företaget har även egen produktion av radhuslägenheter. Företagets omsättning år 2008 var 1 329 000 €. (Fonecta Oy 2010; Häggblom 2010a.)

Bilförsäljningen kom in i företaget 1990. Till en början köpte Häggblom & Löfs bilar av finländska bilhandlare främst från södra Finland. Eftersom bilens skick och utrustning är väldigt viktig för Häggblom & Löfs anlidade de en agent som arbetade med att kontrollera bilarna innan de köptes, om inte Häggblom själv hade möjlighet att vara på plats. Från och med 1998 kom importen av begagnade personbilar, husbilar och paketbilar in i bilden. Orsaken till att Häggblom & Löfs valde att satsa

på importbilsmarknaden var enkel: bättre utrustade bilar till ett förmånligare pris än i Finland. Häggblom & Löfs agent flyttade till Tyskland, eftersom det fanns en helt ny marknad där för de finländska bilhandlarna. Till en början var det endast en modell av en viss årgång av märket Mercedes Benz som var lönsam att importera. Efterhand kom allt flera bilmärken att bli lönsamma. Nuförtiden handlar Häggblom & Löfs inte endast personbilar utan också paket- och husbilar. Idag är paketbilshandeln i majoritet. (Häggblom 2010a.)

Häggblom & Löfs importerade 1998 den första bilen från Tyskland. Det var en husbil av märket LMC som skulle användas inom företaget för bl.a. uthyrning. År 1999 importerades de första personbilarna. Husbilen var mycket enkel att importera jämfört med personbilarna eftersom den var skattefri. När de två första bilarna av märket Mercedes Benz anlände till Finland visste varken Häggblom & Löfs eller kunden som köpte bilen exakt vad skattebeloppet skulle bli. De hade bara hört av andra inom importbilsbranschen att det blir betydligt billigare än att köpa en likadan bil i Finland. Häggblom & Löfs två första kunder var Sture Wargh och Per-Ole Brännbacka, vilka har mycket att berätta om erfarenheterna som noviser inom beskattningen av importerade bilar i slutet av 1990-talet. Wargh och Brännbacka intervjuas i undersökningen som hör till detta examensarbete. (Häggblom 2010b.)

För att åskådliggöra importförfarandet av bilar under de första åren används Sture Warghs första bil som exempel. Wargh köpte en Mercedes Benz 190 av årsmodell 1989 av Häggblom & Löfs, som hade köpt den i Tyskland. Inköpspriset på denna bil var 42 200 finska mark (MK) och beskattningsvärdet 129 288 MK. Beskattningsvärdet var med andra ord mer än dubbelt högre än inköpspriset, eftersom Finland inte hade något utvecklat system för import av begagnade bilar och då använde sig tullen av nybilspriset för ifrågavarande Mercedes Benz. Från detta beskattningsvärde drog

tullen bort 68,95 % p.g.a. att bilen var begagnad och det som återstod av det beskattningsbara värdet blev då 38 721 MK, som blev bilskattens belopp. Den totala andelen skatter som måste betalas på denna bil blev 38 721 MK plus moms på 22 % som blir 47 239 MK (eller omvandlat till euro 7 945). Sammanlagt kostade bilen 89 439 FIM, där bilskatten utgjorde en större del av priset än själva bilens kostnad. (Wargh 2010.)

Idag importerar Häggblom & Löfs Ab till största delen paketbilar och husbilar. Marknaden för importerade, begagnade personbilar i Finland håller på att minska p.g.a. att priset på begagnade bilar i Finland sjunkit som ett resultat av skatteändringar för nybilar. Häggblom ser ändå ljus på framtiden eftersom det går lika bra att göra affärer med inhemska, begagnade bilar bara de är till rätt pris. I slutändan är det kundens behov av att få det bästa för pengarna som avgör. Men att personbilsimporten slutar totalt tror Häggblom ändå inte om inte bilskatten i Finland blir jämförbar med övriga Europa. (Häggblom 2010a.)

Framtiden, erfarenheterna och kunskapen om finlands bilbeskattning och bilimport undersöks i följande kapitel bland Häggblom & Löfs kunder genom en kvalitativ studie. Frågor som besvaras är varför de har valt att köpa importbilar, vilka åsikter de har om bilbeskattningen i Finland och hur de tycker att framtiden bör se ut för Finlands bilhandel.

5 FORSKNING

För att kunna få svar på den forskningsfråga som ställdes som grund för detta examensarbete behöver en forskningsmetod väljas. Det finns två typer av forskningsmetoder för att komma fram till ett bra resultat, kvalitativ och kvantitativ undersökning. Den kvantitativa undersökningsmetoden riktar sig till forskningsområden som berör allmänheten. Den andra typen av forskningsmetod, kvalitativ undersökning, bygger på kvalitet framom kvantitet, vilket betyder att undersökningen görs med hjälp av källor av hög kvalitet.

I detta examensarbete lyder forskningsfrågan: Hur har bilimporten förändrats som ett resultat av bilbeskattningen? Svaret på den frågan har redan behandlats i kapitel 3. Underfrågan till forskningsfrågan lyder: "Vilken syn på bilimporten och importbilsbeskattning har Häggblom & Löfs Ab:s kunder?", underfrågan analyseras i detta kapitel med hjälp av en kvalitativ intervju.

5.1 Kvalitativ forskning

Forskaren i en kvalitativ forskning har som uppgift att kunna se sitt forskningsfenomen inifrån och därifrån kunna skapa en djup och fullständig uppfattning om det fenomen man studerar. Men för att vara kapabel till att komma fram till en slutsats måste också forskaren kunna se det yttre perspektivet, alltså ha förmågan att både kunna förstå och förklara ett fenomen. (Holme & Solvang 1991, 100.)

I en kvalitativ forskning är det inte alltid självklart att man kommer fram till ett bra resultat. Hur resultatet blir kan man inte förutspå innan undersökningen är gjord och tolkningen av den är klar. Men genom att på ett bra sätt förbereda sig inför en kvalitativ undersökning når man långt och resultatet blir bättre. Det finns några grundregler som alla forskare bör ha gått igenom innan en kvalitativ undersökningsmetod publiceras. Den första och kanske viktigaste faktorn som leder till framgång i en kvalitativ forskning är närheten till forskningsobjektet. Forskaren skall kunna vara fysiskt nära forskningsobjektet för att se och känna av känslor och uttryck från forskningsobjektet. Det är även av största vikt att ha möjligheten att vara social och trygg med forskningsobjektet för att forskaren ska vara säker på att få ett kvalitativt resultat. (Holme & Solvang 1991, 100.)

När undersökningen av forskningsobjektet är klar skall forskaren återge en sann bild av vad som skett under undersökningens gång. Forskaren måste vara väldigt objektiv och inte blanda egna åsikter i undersökningen utan att uttryckligen nämna det. Den rapport som forskaren skriver efter undersökningen skall även innehålla beskrivningar av miljöer, beteenden, människor och aktiviteter som fanns under undersökningstiden. Dessa beskrivningar skall finnas med i den utsträckning de hade betydelse för undersökningens resultat. För att få ett trovärdigt resultat i rapporten behöver forskaren publicera direkta citat av individer, på så sätt blir rapporten personlig och mera lätt förstådd. (Holme & Solvang 1991, 100-108.)

Forskaren kan utföra en kvalitativ forskning på flera olika sätt. En väldigt ofta förekommande metod är intervju, där forskaren intervjuar människor ansikte mot ansikte för att nå ett bra resultat. Vid kvalitativa intervjuer kallas de deltagande individerna respondenter. Ett annat sätt att komma fram till bra resultat i en kvalitativ forskning är genom observation. Vid observation observerar forskaren sina

forskningsobjekt, forskningsobjekten som kan vara både medvetna och omedvetna om observationen. Syftet med denna metod är att förklara handlingar och reaktioner i en grupp av människor. Det tredje sättet att göra en kvalitativ forskning på är att analysera källor eller dokument. I detta fall betyder källor ett skriftligt nedtecknat material. Källanalys som metod används när forskaren vill få reda på hur människor tänkt och handlat i en viss situation. (Holme & Solvang 1991, 110-149; Tuomi & Sarajärvi 2002, 73-86.)

5.2 Kvalitativ intervju

En kvalitativ intervju byggs upp på samma sätt som en vanlig diskussion vid ett vardagligt tillfälle, med andra ord samtalar två eller flera människor om ett ämne och turas om att ha taltur. Vid en kvalitativ intervju har de medverkande olika roller, i motsats till en vanlig diskussion. Forskaren har ett syfte med intervjun och försöker styra den enligt en på förhand uppgjord plan. Forskaren måste ändå se till att inte styra intervjun för mycket, då finns risken att respondentens svar inte blir allt det som han/hon hade velat säga utan det som respondenten tror att man skall svara. (Ruusuvuori, Tiittula & Aaltonen 2005, 22-40.)

Före en kvalitativ intervju äger rum har forskaren förberett sig genom att på förhand formulera intervjufrågor eller åtminstone kommit fram till vilka ämnen inom ett visst område som skall undersökas. Intervjufrågorna ställs i den ordningsföljd som känns lämpligast just i intervjuögonblicket, huvudsaken är att intervjuaren håller sig till de områden som forskaren vill undersöka. Frågorna i en kvalitativ intervju skall vara lätta att svara på, men samtidigt ge svar som kan analyseras kvalitativt, dvs. t.ex. ja

och nej svar går inte att analysera. (Holme & Solvang 1991, 110-114; Ruusuvuori m.fl. 2005, 22-40.)

För den kvalitativa intervju som gjorts med Häggblom & Löfs kunder fanns intervjufrågorna inom respektive delområde. Den första delen behandlar naturligtvis bakgrundsfrågor om respondenterna. Sedan följer delområdena bilinköp, bilimport, bilbeskattning och framtiden för Finlands bilhandel. Intervjun är en temaintervju med färdiga intervjufrågor för att forskaren enklare ska hålla sig till det väsentliga.

För att få ett så bra resultat som möjligt är det viktigt att forskaren gör ett väldigt bra urval av undersökningspersoner. Det finns flera sätt att göra urval på och det bästa urvalet får man genom att kombinera de olika urvalssätten. Urvalsmetoderna är följande: välja personer som passar forskningsområdet, sträva till mycket stor variation i urvalen, dvs. försöka få så många olika människor som möjligt (med olika menas inte likadana med tanke på forskningsområdet), använda sig av respondenter med mycket kunskap inom området och försöka få väldigt villiga personer att delta. Då blir svaren bättre. (Holme & Solvang 1991, 110-114; Ruusuvuori m.fl. 2005, 22-40.)

Urvalet av respondenter till denna kvalitativa intervju gjordes med utgångspunkt från Häggblom & Löfs Ab:s kundregister. Kundernas antal reglerades först genom att bara ha kvar de som åtminstone köpt en importbil. Utifrån dessa ca 100 personer valdes sex stycken personer ut som har köpt olika många bilar av Häggblom & Löfs under olika tidsperioder. Av dessa sju respondenter är sex stycken män och en kvinna. Könsfördelningen förklaras genom att Häggblom & Löfs kunder till största delen består av män. Respondenterna är i olika åldrar, branscher och livsskeden. Respondent A är 46 år och arbetar som lagerchef, respondent B är 24 år och arbetar som förman, respondent C är en 67 årig pensionär, respondent D är 25 år och arbetar

inom livsmedelsindustrin, respondent E är en 52 årig båtbyggare, respondent F är 26 år, den enda av kvinnligt kön och till yrket lärare och respondent G 28 årig inköpare.

Denna kvalitativa intervju med Häggblom & Löfs kunder genomfördes som en ostrukturerad kvalitativ intervju. Med ostrukturerad intervju menas att intervjun följer ett visst mönster men det förekommer skillnader i ordningsföljden på frågorna. Dessa skillnader kan uppstå eftersom intervjun skall bli en diskussion och då kan respondenten ta upp ett ämne som var tänkt att bli behandlat i ett senare tillfälle redan i början. Tillvägagångssättet för intervjuerna är enskilda intervjuer med respondenterna på valfri plats. Respondenterna kontaktades och underrättades om vad intervjun handlar om och om de ville ställa upp. Intervjuerna ägde rum under fyra veckor i november-december 2010. Intervjuerna tog mellan 8 och 18 minuter att genomföra, beroende på respondenten. Alla intervjuerna bandades utom intervjun med respondent E. Intervjun med respondent E fungerar som den sjunde intervjun till denna forskning eftersom att den tillför mycket värde till forskningen fastän den inte bandades. (Tuomi & Sarajarvi 2009, 74-75.)

5.3 Undersökningens tillförlitlighet

I en kvalitativ undersökning kan tillförlitligheten till undersökningen ifrågasättas på flera olika sätt. Sanningen och objektiviteten är två faktorer som är svåra att avgöra. Ofta beskrivs tillförlitligheten i undersökningar med begreppen validitet och reliabilitet. Validiteten anger om undersökningen mäter det som den är ämnad att mäta, medan reliabiliteten mäter om undersökningens resultaten är tillförlitliga, m.a.o. forskaren skulle få samma resultat om undersökningen skulle göras igen. Begreppen validitet och reliabilitet skall inte används i kvalitativa undersökningar

eftersom de är lämpade för kvantitativa metoder. I en kvalitativ studie mäts tillförlitligheten i studien. Tillförlitligheten kan kontrolleras i en kvalitativ undersökning genom att en utomstående granskar undersökningsprocessen. Trovärdigheten kan mätas med övriga faktorer som t.ex. sanningsvärde, neutralitet, anpassningsbarhet och stabilitet. Ett tredje sätt att mäta trovärdigheten är genom att analysera beskrivningen av deltagarna i undersökningen noggrant och samtidigt avgöra om det insamlade materialet är sanningsenligt. Korrelationen i en undersökning kan mätas genom att fundera på om forskarens rekonstruktioner motsvarar de verkliga, ursprungliga konstruktionerna. (Wallén 1993, 65-66.)

I den kvalitativa undersökning som utförs bland Häggblom & Löfs kunder kan trovärdigheten skapas genom att både opponenter och handledaren läser igenom undersökningsresultaten, undersökningsanalysen och transkriberingen av intervjuerna. Dessa granskningar avgör om forskaren har varit objektiv och neutral vid undersökningen.

5.4 Undersökningsområden

Den kvalitativa intervjun är uppdelad i 5 olika teman eller områden. Det första området behandlar bakgrundsinformation om respondenterna. För en kvalitativ intervju är bakgrundsinformation inte lika essentiell som i en kvantitativ intervju eftersom resultatet av en kvalitativ intervju inte skall analyseras på samma sätt. Men för att kunna påvisa ett brett urval i undersökningen är det viktigt att kunna redogöra för respondenternas ålder, yrke och namn. I analysen av en kvalitativ intervju är det bra om forskaren har tillåtelse att använda respondenternas namn för att det skall bli lättare för läsaren att följa med de enskilda respondenternas svar. Viktigt i

intervjuskedet är dock att forskaren frågar respondenten om lov att publicera namnet i examensarbetet.

Det andra undersökningsområdet behandlar respondenternas bilinköpsvanor. Mera preciserat vill forskaren ta reda på hur många bilar respondenterna har ägt, hur många av respondenternas bilar har varit importerade från Tyskland och när de senast köpte ny bil. Övriga frågor under denna kategori är vilka kriterier respondenterna har haft vid bilinköp och kommer att ha i framtiden. Del tre i undersökningen behandlar bilimporten som fenomen och respondenterna ombeds redogöra för hur de upplever bilimporten till Finland, om de följt debatten aktivt och övriga åsikter om bilimport.

Det fjärde delområdet i undersökningen behandlar Finlands bilbeskattning. Viktigt inom detta område är att forskaren får reda på vad respondenten vet om bilbeskattningen, innan de övriga frågorna ställs. Områden inom bilimporten kan variera mellan respondenterna beroende på vad de vet från tidigare, men det som forskaren vill ha reda på är respondentens åsikter och tankar om bilbeskattningen, samt vad respondenterna anser om en gemensam EU-politik angående bilbeskattningen. Den avslutande delen handlar logiskt nog om framtiden för bilimporten.

5.5 Analys och tolkning av kvalitativa intervjuer

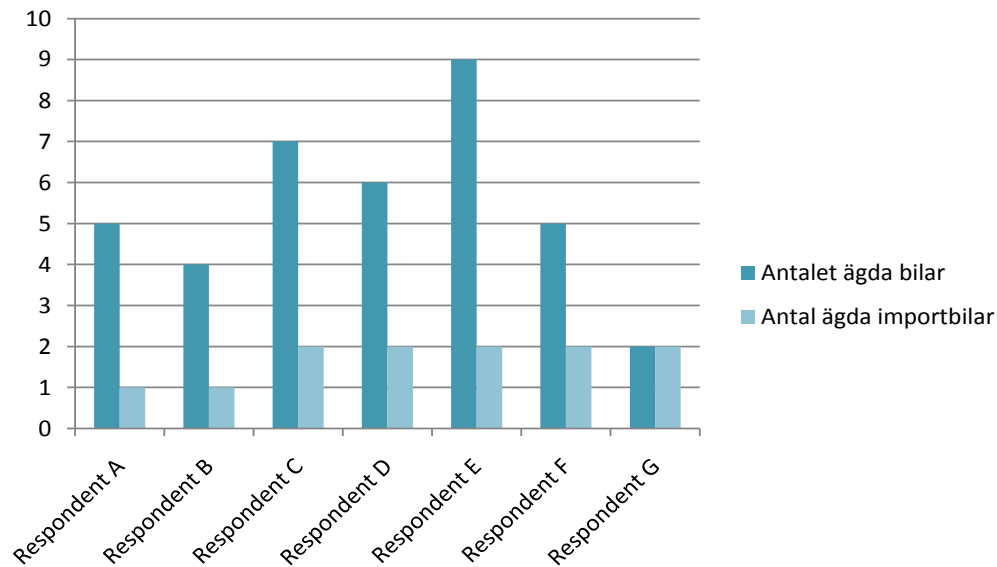
Analys av kvalitativa intervjuer görs efter insamlingen av det material som behövs för undersökningen. Forskaren samlar alltså in material via intervjuer, ordnar upp materialet (i detta fall genom transkribering av intervjuerna) och analyserar

intervjusvaren. Analysen av intervjusvaren innebär inte endast att forskaren ser vad respondenten har svarat, utan också att forskaren kan tolka respondenten utifrån kroppsspråk för att kanske få fram underförstådda budskap. Analysen sker med andra ord många gånger på samma gång som intervjusvaren samlas in. Det är viktigt att forskaren så snabbt som möjligt efter intervjuerna börjar analysera och tolka informationen för att forskaren fortfarande kommer bäst ihåg alla sinnesstämningar och annat som inte kan bandas. (Hirsjärvi, Remes & Sajavaara 1997, 209-213; Wallén 1993, 74-75.)

Analys och tolkning av svaren från de kvalitativa intervjuer forskaren gjorde med Häggblom & Löfs kunder kommer att göras i den ordning som undersökningsområdena presenterades. Eftersom en av respondenterna hade behov av anonymitet behandlas respondenternas bakgrund inte desto närmare än det som presenteras på sid 39. Ordningsföljden på analysen blir enligt de olika teman som låg som grund för intervjun: bilinköp, bilimport, bilbeskattning och framtiden för Finlands bilhandel.

5.5.1 Tema 1 bilinköp

På frågan om hur många bilar respondenterna hade ägt blev svaren väldigt olika. En teori skulle kunna vara att ju äldre respondenten var, desto fler bilar hade respondenten ägt. Men sambandet mellan ålder och antalet bilinköp fanns inte bland respondenterna. En figur över respondenternas bilinköpsvanor publiceras för att det blir lättare att urskilja skillnaden.



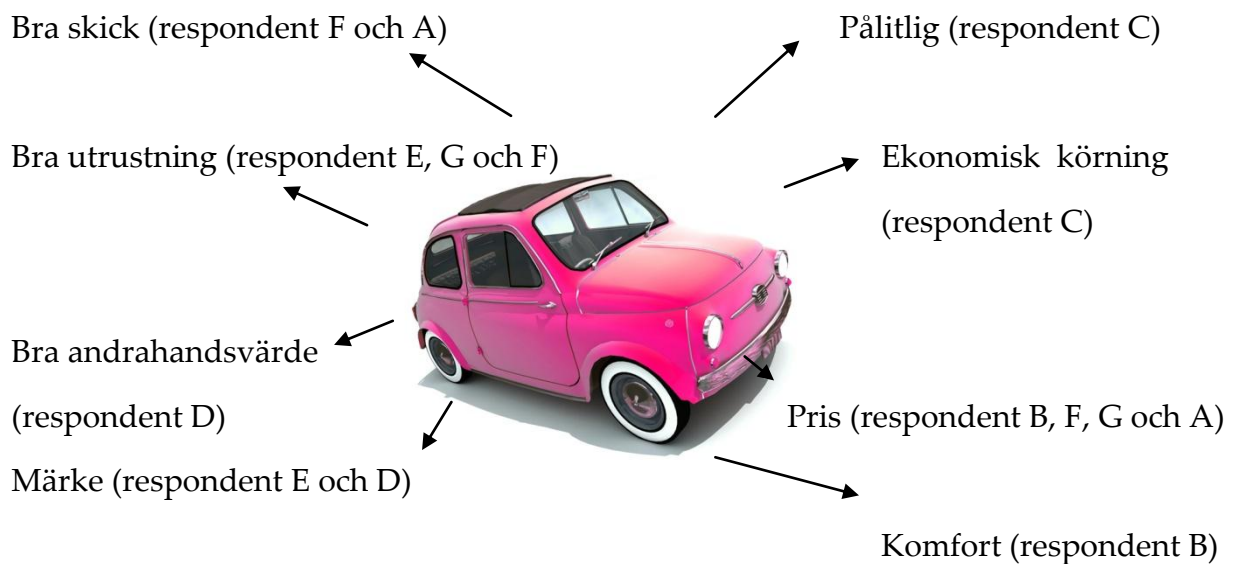
FIGUR 5. Respondenternas bilinköpsvanor.

Skillnaden mellan respondenterna är inte så stor vilket framgår ur figur 5. Det är respondent E, som är näst äldst i undersökningen, som har ägt flest bilar. Han har ägt nio stycken varav två importbilar. Två stycken importbilar har också respondent C, D och F ägt. Respondent A, B och G har endast importerat en bil från Tyskland vardera. Sammanlagt har respondent A ägt 5 bilar, B 4 bilar, C 7 bilar, D 6 bilar, F 5 bilar och G 2 bilar. Respondent G är unik och har till 100 % ägt importbilar.

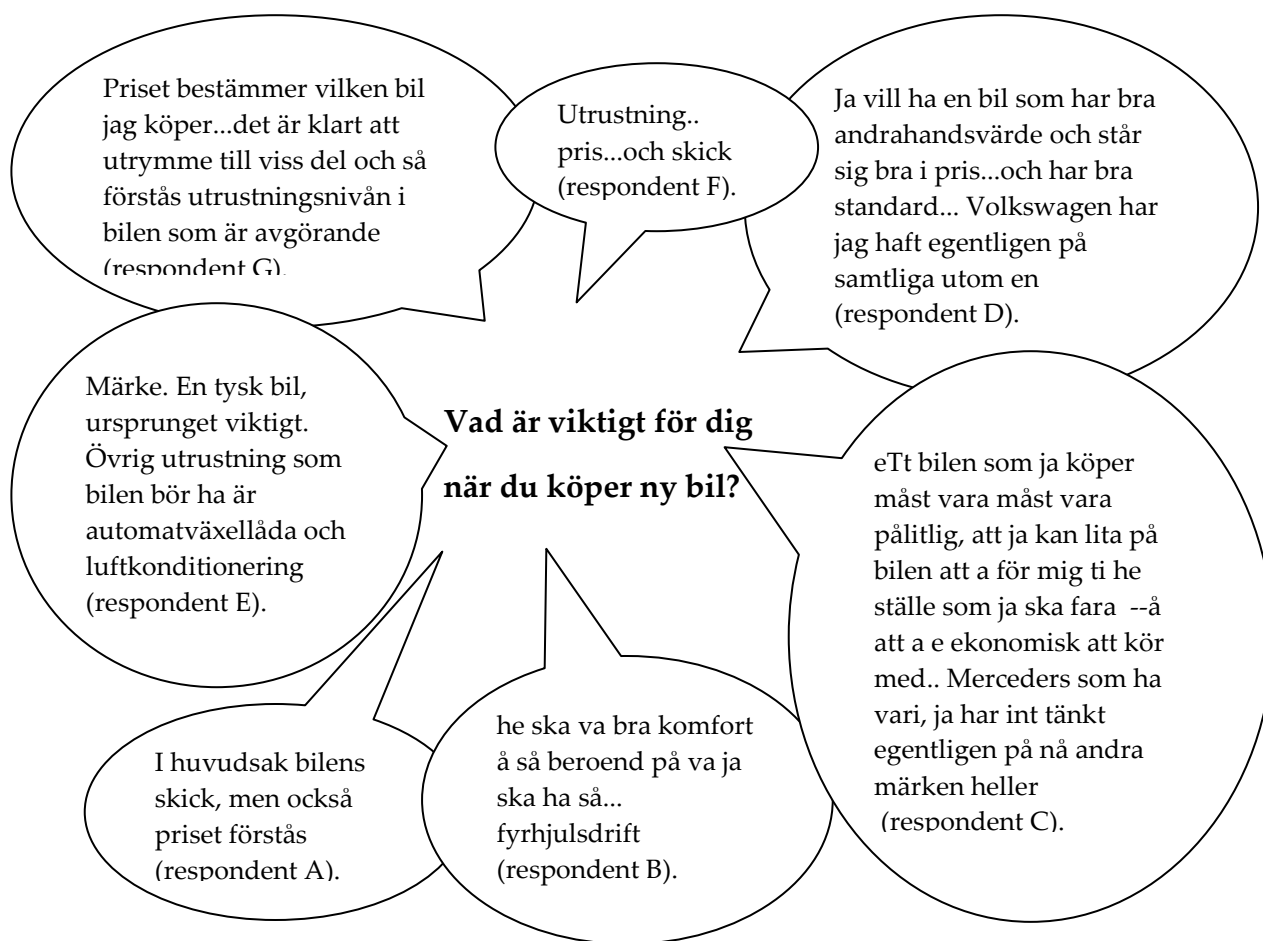
För att ytterligare kunna bedöma respondenternas bilinköpsvanor ställde forskaren en fråga till respondenterna när de senast köpte ny bil. Denna fråga är relevant ur den synvinkeln att forskaren får reda på ungefär hur ofta respondenterna köper ny bil. Vissa av respondenterna svarade mera exakt på denna fråga genom att ange datum för bilinköpet medan andra svarade med årtal. Respondent B hade köpt sin femte och senaste bil samma dag som intervjun utfördes, den 6.11.2010. Respondenten svarade lite osäkert på om bilen var en importbil, men han hade köpt den från en

privatperson i Finland i alla fall. Respondent D köpte senast en ny bil i januari 2010, det var en Volkswagen Golf av farmarmodell. Respondent C köpte ny bil för fyra-fem månader sedan, alltså i juni-juli 2010. Det var en finländsk bil. Respondent E köpte ny bil för fyra år sedan, detta var en importbil. Respondent F köpte år 2009 och respondent A år 2002 varsin importbil. Respondent G importerade sin första bil våren 2002 och senast han köpte ny bil var 2009. Med andra ord köpte 4 av respondenterna importbil vid senaste bilinköp.

För Häggblom & Löfs kunder som blev intervjuade i denna kvalitativa undersökning har ursprunget på bilen ingen större betydelse, detta gäller för alla utom respondent E. Sammanfattningsvis kan forskaren åskådliggöra i figur 6 vad som är viktigt för att hitta den perfekta bilen för Häggblom & Löfs kunder.



FIGUR 6. En perfekt bil enligt respondenterna



FIGUR 7. Faktorer som är viktiga för respondenterna vid bilinköp

Eftersom bilinköp ofta är ett stort inköp är det viktigt att man får det man vill ha. Därför är det viktigt att ta reda på vilka faktorer som är viktiga när respondenterna köper nya bilar. Kan alla kriterier uppfyllas –är det lätt att hitta den perfekta bilen?

Jo. Inte svårt att hitta den perfekta bilen. Mycket utbud om man betalar bra, utbudet har blivit ännu bättre sedan importen. (Respondent E.)

Nää..int sku ja säg att det är riktigt lätt eftersom att det sku behöv vara prismässigt på samma nivå, man hittar lätt kanske en bil som har...alla andra kriterier uppfyllda men då är det oftast prisnivån som brukar vara fel (respondent G.)

Nää...de e int lätt...he svårt att hitt en som e tillräckligt lite körd med, om man vill ha en begagnad bil (respondent F).

Nä allt gar no ti uppfyll (respondent B).

Nå när det gäller begagnade bilar så får man ju inte alla kriterier uppfyllda men till största delen...ofta får man kanske ge avkall på färgen (respondent A).

Int tycker ja he svårt, he har int vari na svårt för oss...å vi har hållit dehär sama märke...Mercedes (respondent C).

Respondent D och B kommer i framtiden att satsa på en fyrhjulsdriven bil som går på diesel, för han tror att diesel är framtidens drivmedel. För respondent E är det väldigt självklart vad som är viktigt vid bilinköp, märket, utrustningen (åtminstone automat växel och luftkonditionering) och ursprunget har betydelse. För att citera respondent E "en tysk e altjämt pålitli". Vid nästa bilinköp gäller samma krav som tidigare för respondent E, men en dieselmotor kanske skulle vara på sin plats. Vad är viktigt i framtiden för respondenterna när de köper nya bilar?

Fyrhjulsdrift och diesel...jag tror att diesel är framtiden (respondent D).

En hög bil med fyrhjulsdrift (respondent B).

Ja tycker själv bättre om europeiska bilar än övriga, asiatiska och amerikanska bilar...jag föredrar europeiska bilar framom de (respondent G).

He e no beroende på va vi vill ha för bil så...att vi får en sån bil som vi söker efter (respondent F).

Samma som tidigare...de e nog pris, men int int e ja obekant att köpa en import bil om prise e de rätta och skicket så de e nog en öppen fråga (respondent A).

Och så tycker ja för mig ere väldigt viktigt att ja har god service...he som e allra viktigast att servicen er i skick, att man kan lita på bilen...att a e servad och att a går (Respondent C).

Vid nästa bilinköp är det samma kriterier som gäller för respondent C, men i övrigt rådfrågar han gärna experter eftersom han inte är någon bilkännare själv. För respondent G är det priset som avgör längst egentligen och han tycker att det kan vara svårt att hitta en bra bil till bra pris. De viktigaste faktorerna för honom är:

Naturligtvis vilket behov av utrymme jag har Det är klart utrymme till viss del och så är det förstås utrustningen. Utrustningsnivån i bilen som är avgörande (respondent G).

5.5.2 Tema 2 bilimport

Delområde tre behandlar bilimporten till Finland. Respondent B svarade mycket konkret att han inte vet så mycket om bilimporten till Finland men förklarar fenomenet på följande vis:

Ungifär för en sju år san så börja e me att trapp upp heila tiin, importen från Tyskland och he har bara blivi meir å meir, vi har börja ta meir från Sverige (respondent B).

I övrigt har inte respondent B följt med debatten om bilimport till Finland men tror att största orsaken till att bilimport finns är att priset blir billigare om man importerar. På frågan forskaren ställde varför bilimporten var störst 2003 tror respondent B att det var priset som avgjorde eftersom som det fanns möjlighet att få nyare bil från Tyskland till billigare pris än i Finland.

Jaa, no ere antagligen prisi har ja på känn...nyari bil än va de får jär för billigare pris (respondent B).

För respondent B kan vi nog lika gärna fortsätta med bilimporten till Finland om priset på de inhemska bilarna stannar på den nivån som de är idag. Enligt respondent B är det "lika bra att he finns en möjlighet" att kunna importera eftersom det är priset som avgör ganska långt. Respondent G upplever bilimporten som ganska svår i det avseendet att det inte är enkelt att ta reda på bilens slutpris när den är i Finland.

Nå de e ganska svårt att veta allt va som gäller att på vilket sätt man skall räkna ut det verkliga priset det tycker jag att e invecklat och det har ändrat hela tiden och dehär svårt att veta på förhand va bilen kommer och kosta...det verkliga priset här in Finland (respondent G).

Han tycker också att vi skall ha bilimport även i framtiden i Finland eftersom det kommer att bidra till att vi får en yngre bilpark. Respondent G har inte följt med debatten om bilimport till Finland aktivt, men han har en förklaring till att bilimporten var mest populär 2003.

Ja tror att då ännu så va det på nå sätt att priserna hade inte korrigerats här i Finland på begagnade bilar...jag tror att bilhandlarna här i Finland har hamnat att korrigera priser. Begagnade priser har ändrat sen dess i förhållande till vad de var före. (Respondent G.)

Respondent C anser sig själv veta ganska litet om bilimporten till Finland, förstås vet han vilka erfarenheter han har själv av bilimport, men i övrigt har han inte lagt sig in i debatten eftersom han inte har haft något intresse av det. Han importerade den första bilen år 1999 och har erfarenheter av hur det var då. Respondent C tror att bilimporten blev populär eftersom

Om man importerar så får man liiti speciella bilar till ett förmånligare pris, he tror ja no att he myki som importerar för. Man vill ha en speciella bil, för man ha ju myki mer att väli på om man fa till utlandi (respondent C).

Övriga respondenter som delar samma uppfattning som respondent C är respondent F och E, de anser att det är enklare att få tag på bilar som har bättre och mera extra utrustning i utlandet. Respondent C:s personliga åsikt om bilimportens vara eller icke vara är att bilimporten skulle kunna sluta om vi skulle få likadan bilskatt som våra grannländer har, då skulle bilimporten sluta automatiskt.

Respondent A kan mycket väl redogöra för hur han upplevde bilimporten till Finland när han importerade sin senaste bil år 2002. Då var införtullningen av bilar en väldigt lång process och det tog länge innan han fick veta vad skatten blev på den bil han köpte. Respondent A har följt med debatten om bilimport till Finland till en viss del, men inte så väldigt noggrant eftersom det inte har varit aktuellt för honom att köpa ny bil för tillfället, men han tror att det går smidigare idag att importera än vad det gick 2002.

Ska vi säg på 02 när jag köpte begagnad bil så va de där införtullningen en lång process förrän de...jag fick skattebeslutet så att säg. Idag tror ja..ja vet int...men kanske de går snabbare idag men då va det nog en lång process (respondent A).

Respondent A tror att orsaken till att populariteten att köpa importerade bilar har sjunkit och höjts p.g.a. "skatteprocenten har gått ner på importbilar mot va de var tidigare". Också nyhetens behag och att man fick mera utrustning i bilen för samma peng som motsvarande bil med mindre utrustning skulle ha kostat i Finland, var en

avgörande orsak till att bilimporten blev så populär, enligt respondent A. Sista kommentaren respondent A hade till bilimporten lät såhär:

Absolut ska de finnas bilimport av begagnade bilar (respondent A).

Respondent F upplever det som invecklat att importera bilar från Tyskland, eftersom det är så många olika skeden när bilen kommer till Finland. Bl.a. tycker hon att det är många olika saker som skall betalas, och så kan det vara svårt att veta vad bilens slutpris blir när den är färdigt beskattad. Respondent F har inte följt med debatten om bilimport till Finland vad det gäller något som har hänt nyligen, utan bara vad det har pratats om förut. Och det har t.ex. varit "om kilometrarna stämmer på de som man importerar". Forskaren ber respondent F att förklara varför hon tror att bilimporten ibland är lite populärare ibland, och varför bilimporten nådde sin topp hittills år 2003.

Nå 2003 va e som ganska nyli sen di börja importer. Så kanske folk va kanske lite såhär försikti först å sen så såg de att många hade importera bilar å va nöjd. Man får ju lätt lite extra utrustning om man importerar bil. Därför tror jag he va mer 2003. (Respondent F.)

Fördelar med bilimport är enligt Respondent F att man har möjlighet att söka efter en speciell bil. Negativt är att importerade bilar inte är ämnade för finländskt bruk och på så vis kanske inte har motorvärmare och bänkvärmare färdigt installerat, i sådana fall måste köparen installera dessa saker.

Negativt är ju att om man importerar en bil som inte ha vari ämnad för finländskt bruk så kan man måst lägg i motorvärmare själv å så kan man va utan bänkvärmare å så där (respondent F).

Respondent E känner till bilimporten till Finland som ett fenomen endast genom egna erfarenheter. Han importerade sin första bil år 1999 och då var det väldigt ovanligt att importera bilar från Tyskland. Enligt respondent E var det så ovanligt att ingen visste hur man skulle gå tillväga egentligen. Respondent E berättar att han besökte tullkontoret i Vasa angående beskattningen av hans bil i hösten 1999 och frågade, om han får besvära sig ifall bilskatten ändrar och han har betalat för mycket skatt. Svaret han fick från tullkontoret blev att han får besvära sig, men han kommer inte att få några pengar från staten, för det har ingen annan fått heller. Respondent E upplevde själv att de som importerade bilar från ett annat EU-land blev orättvist behandlade genom att skatten på begagnade bilar räknades på samma sätt som på nya bilar.

Det visade sig dock att det var möjligt att få tillbaka pengar från staten. Respondent E är mycket lycklig över EU:s beslut att Finland har haft orättvis bilbeskattning, eftersom han år 2004 fick tillbaka en del av den bilskatt han betalade år 1999 + ränta på 9,5 % / år. Respondent E minns också att han har varit i kontakt med de personer som lämnade in besväret till EU-domstolen, och att han följde med debatten väldigt noggrant då det begav sig i slutet av 2002. Han ringde även till skattestyrelsen för att kunna följa med utvecklingen inom detta område.

Respondent E är övertygad om att skatteförändringen 2003 bidrog till att importen av begagnade bilar tog fart i Finland. Samtidigt är han medveten om att det förekom mycket spekulationer huruvida mätarna på de tyska bilarna var manipulerade eller inte. Han kommenterar såhär.

Men he e int na ovanligt fö he ha no skedd i Finland å (respondent E).

På sätt och vis bra, men jag är emot att de importerar såna här gamla bilar som knappt klarar av att fylla kraven att vara i bruk, ja ser de lite som att Tyskland dumpar skrotbilar till Finland, men det sku gärna få vara lite mer såna här nyare bilar än att det kommer gamla bilar (respondent D).

Såhär kommenterar respondent D bilimporten till Finland. Han tycker inte att vi skall ta emot gamla bilar som är miljövänliga från Tyskland, utan vi borde satsa mera på att importera nya bilar. Fastän respondent D har en tydlig åsikt om bilimporten säger han att han inte aktivt har följt debatten om bilimporten. Orsaken till att bilimporten var störst 2003 kommenterar respondent D såhär:

Ja om inte ja minns fel så var de väl någon lagändring där som gjorde det billigare att importera. Det var som en boom som kom om inte ja missminner mig helt och folk fick upp ögonen för bilimporten och såg sin möjlighet att köpa en bil billigt (respondent D).

Varför bilimporten inte längre är så populär som den var 2003 tror respondent D är för att intresset har svalnat. Enligt respondent D skall bilimporten också i framtiden finnas här i Finland eftersom det är bra för konkurrensen.

5.5.3 Tema 3 bilbeskattning

Delområde fyra i denna kvalitativa intervju behandlar bilbeskattningen i Finland. Forskaren vill ta reda på vad bilkonsumenterna vet om bilbeskattningen och åsikter om den skall vara som den är idag, eller om vi borde förnya den ytterligare. Att riktigt precisera vad de vet om bilbeskattningen i Finland kan ingen av respondenterna göra riktigt. Respondent D säger att han inte kan berätta så mycket om det, men att han vet att det har förekommit förändringar och att folk har fått

tillbaka pengar som de betalat i skatt. Respondent C är mest negativ till dieselskatten, som är en del av fordonskatten, eftersom den är så hög trots att bensin och diesel som bränsle närmar varandra i pris. Respondent E vet inte mycket om bilskatten i dagens läge, men han tror att det går ganska enkelt att ta reda på skatteprocent och uträkningssätt idag via olika tabeller som finns på internet. Respondent A tror att bilskattebesluten görs smidigare idag, och att det är enklare att ta reda på vad bilen kommer att kosta i slutändan innan man har skattat in den. Respondent F, G och B säger sig inte veta mycket om dagens bilbeskattning i Finland.

Fråga nummer två inom området för bilbeskattningen var vad respondenterna anser om att staten före år 2003 tog ut samma skatt på begagnade bilar som på nya bilar. Respondent D tycker att det inte var ett bra sätt att räkna ut skatten på. Respondent B tycker inte detta var i sin ordning, "en begagna bil ska no ha minder skatt" är hans kommentar. Respondent F har svårt att kommentera detta men anser att

nya bilar behöver ha viss skatt men ja tycker nog att begagnade bilar som ändå är begagnade behöver ha lite lägre, men dyrare får det nog int vara i alla fall (Respondent F).

Respondent A, C, G och E som alla har varit med om att få betala denna högre skatt på sina bilar och sedan fått tillbaka en del pengar från staten har mera kommentarer till denna fråga. Forskaren har redan redogjort för respondent E:s åsikter om detta på s. 43. Respondent A anser att skatten skall följa samma mönster vare sig det är en begagnad bil eller en ny bil, procenten som tas av bilens pris borde vara densamma för både nya bilar och begagnade bilar. På så vis får ju en billigare bil en billigare skatt. Respondent C förklarar hur han upplevde det såhär:

Jåå he va heilt klart att man upplevd ju att he va feil, men det oaktat så köpt man ändå bilar och va redo att betal hede, som tullen då gav. He va ju så märklit då fast e va sådär hög så va e ändå lönsammare att köp från utlande...he va ju jättefint tå man fick uppleva att man fick tillbaka så de store summu. (Respondent C.)

Eftersom vi har progressiv bilskatt i Finland, ville forskaren ta reda på om respondenterna anser att vi borde bära upp bilskatten på något annat sätt. Respondent D har en åsikt om bilskattens framtid och uttrycker sig på följande vis:

Jag tycker att en stor del av det här som de räknar ut skatten på skulle kunna vare miljöbaserat som att man tar i beaktande bilens utsläpp och sådana saker (respondent D).

I övrigt kan inte respondent D uttrycka sig desto mera om detta eftersom han tycker att han saknar kunskap om området. Men i alla fall skall det finnas rum för förbättringar och han är lite osäker på om en årlig utsläppsskatt likande fordonsskatten skulle vara ett lyckat drag.

Respondent E påpekar att fordonskatten blir uträknad enligt utsläpp fr.o.m. 1.3.2011 och tycker att bilskatt enligt användning också skulle vara en bra lösning för honom personligen. Men i det stora hela anser han att det inte skulle vara någon bra lösning för de som bor på landet. Det skulle endast gynna storstäderna och en kollektivtrafik att prata om finns inte i Jakobstad med omnejd.

He e bara Hesa boa och storstädre som sku ha nytta av he egentligen, för tår kan de åk me kollektivtrafik (respondent E).

Respondent A tycker nog att den progressiva bilskatten vi har idag är helt okej men tillägger sedan, när forskaren lägger fram förslag om bilskatt enligt hur mycket bilen används och förorenar miljön, följande:

Nå ska vi säg om man beskattar enligt utsläppen, så Finland har ju en bilpark som e ganska gammal ska vi säg, och det där sku man beskatta enligt utsläpp så sku de sträva till att bilparken sku bli säkrare..så no e beskattning enligt utsläpp ett alternativ (respondent A).

Respondent F tycker nog att progressiv bilskatt är bra, men den kanske borde vara lite lägre överlag. Respondent B tycker att idén om att betala bilskatt enligt användning per år skulle vara lyckad och mera rättvis. Dessutom skulle en sådan skatt också jämna upp bilpriserna lite. Medan respondent C är nöjd med dagens sätt att uppbära bilskatt på.

Jåå egentligen sku e behov vara varinda år..he sku va rättvisast å så sku e kanski jämn upp prise na liiti (respondent B).

Nog upplever ja he nästan så att den person som först köper en bil så ha köper ju förstås efter sin egen plånbok..så no tycker ja nästan ett he får vara ide bilskatten då i början direkt...he upplever ja no att he som mest rättvisast (respondent C).

Hur ställer sig respondenterna då till att EU skulle bestämma att alla medlemsländer skall ha samma bilskatt? Respondent C kommenterar såhär: "ja absolut, ide e nånting som sku vara bra". Överlag anser alla respondenter att det skulle bli mera rättvist om alla EU-länder följde samma regler. Men respondent E tillägger att skatten på bilar skulle definitivt sjunka och då måste någon annan skatt stiga istället och då blir det ju plus minus noll för konsumenten i slutändan. Respondent D tycker det skulle vara bra om vi hade samma bilskattelag i hela EU, eftersom vi konsumenter i Finland

skulle gynnas av det. Respondent B tror att om EU skulle bestämma vår bilbeskattning och den skulle bli likadan som den de har i Tyskland så skulle det leda till att vi skulle köra med nyare bilar på vägarna i Finland. Respondent G har ett bra förslag som kunde ersätta bilskatten i Finland.

Vägtullar av något slag skulle till viss del kunna ersätta bilskatt på något sätt, tror jag, ett fungerande vägtullsystem att man kör genom en sån där kontroll stationer där man betalar en liten summa varje gång man kör igenom för att man använder t.ex. en stor motorväg (respondent G).

För övrigt anser också respondent G att det skulle vara bra om vi hade en gemensam skattepolitik angående bilskatten i Europa. Han är mycket imponerad av det system som används i Sverige idag.

Ingen av respondenterna fick tillbaka pengar p.g.a. att de hade betalat mervärdesskatt två gånger i samband med bilimporten till Finland. Detta beror på att ingen av respondenterna hade importerat någon oskattad bil mellan åren 2006 och början av 2009. Respondent D låter förvånad när han hör om mervärdesskatt på bilskatt och tycker att det låter dumt. Respondent C, E, B och F tycker att det är fel att ta ut mervärdesskatt två gånger, och att det är bra att staten korrigerar sina misstag och betalar tillbaka. Respondent A fick inte tillbaka några pengar av denna orsak, men år 2004 fick han tillbaka en del av den skatt han hade betalat för sin importbil år 2002. Detta kom som en total men välkommen överraskning för honom. Respondent G påstår också att han fick tillbaka pengar på den skatt han betalade för sin första importbil.

Det kom korrigeringar, jag tror t.o.m. två gånger fick jag tillbaka på den skatt som jag betala då 2002 (respondent G).

5.5.4 Tema 4 framtiden för Finlands bilhandel

Ett faktum som många gånger konstaterats är att vi i Finland kör med väldigt gamla bilar i jämförelse med övriga Europa. Gamla bilar, med gamla motorer släpper ut mera koldioxid som förorenar miljön. Borde vi åtgärda detta på något vis? Forskaren ställde denna fråga till respondenterna som svarade följande:

Jaa, nå sku e bli billiare sku allihop ha råd ti ha nyare bil, he sku ju led till att vi sku ha betär teknik i bila som kansk i sku led ti minder olyckor (respondent B).

Alltså nog ska vi sträva till att få en yngre bilpark genom lindrigare beskattning (respondent A).

Nå i så fall så måst di s sänk skatten så att vi har råd att böri kör me nyare bilar, men de ska ju ändå ha in sina pengar så då tar de dem från något annat ställ. Men int tycker ja nu vi har så gamla bilar här, de e no helt okej. (Respondent F.)

Tänk dehär nya bilen som ja köpt nu så ha e ju 9 år gambel å egentligen är a nästan som ny, för ha e så liti använd. Ja tror att he som e viktigast me en bil är att ha sku va bra servad. (Respondent C.)

Nå det kan man t.ex. åtgärda med att ha lägre skatter på miljöbilar så att sådana bilar sku va billigare att köpa och -- va mer sku man kunna --att ge att bidrag åt de som väljer att skrota sin gamla bil och köpa en ny -- starta en startpeng som man får om man skrotar sin gamla bil för en ny (respondent D).

Om vi kan köp billigare bilar bli di automatiskt nyare. För att di ska bli nyare måst skattn sjunk och tå får vi också bäter klass på bila. Fordonsskattn ändrar ju från 1.3, men he komber int att arbeit eftersom he e så marginellt. Vi sku behöv ha samma system som i Sverige. (Respondent E.)

Respondent G nämner igen att ett system likande det som finns i Sverige vore något att ta efter för enligt honom är importskatten på bilar till Sverige lika med noll i princip.

Genom att analysera detta svar kommer forskaren fram till att alla vid första tanken tycker att vi borde ha nyare bilar i Finland, men respondent F nämner att skatteintäkter skall komma någonstans ifrån, så varför inte från bilskatten? Att våra gamla bilar i Finland borde ersättas med nyare bilar är de flesta överrens om, men för att det skall ske måste bilarna först bli billigare.

Vad tror då respondenterna om framtiden för importbilshandeln? Respondent E är fullständigt övertygad om att importen av bilar till Finland inte kommer att sjunka så länge vi har samma skattesystem som vi har idag. Orsaken är enligt honom att vi får bättre utrustade bilar från utlandet till ett förmånligare pris än i Finland. Respondent A och B är inne på samma spår genom att de tror att bilimporten kommer att hålla sig på samma nivå som idag, och med en lindrigare beskattning kommer den eventuellt att öka respektive sjunka. Respondent D tror tvärtom att importen av personbilar kommer att stanna av lite vad det gäller vanliga personbilar, men däremot kommer importen av specialbilar att fortsätta.

Inte sjunka. Fortsättning om vi har samma skattesystem som vi har idag. I Sverige hittar vi bra utrustade bilar, medan tyskarna är lite sparsammare, men tyska bilar rostar inte lika fort eftersom de inte är körda med på salt (respondent E).

Ja tror ha fortsätter ganska lika om e inte blir na ändring i skatten...tå tror ja no e finns intresse ti importer vidari (respondent B).

Tror absolut att bilimporten kommer att fortsätta å...det där kanske med en lindrigare beskattning...så en liten ökning (respondent A).

Eventuellt kan jag tänka mig att det kommer att öka med andra saker som paketbilar, specialbilar och sånt. Jag menar sådana här stora motorer och sånt som inte finns till salu i Finland, dyra bilar (respondent D).

Jag hoppas och jag tror också att vi går mot det att det blir mindre importskatt på begagnade bilar och det bidrar ju till att privatimporten av begagnade bilar kommer att minska eftersom som bilfirmor kommer ju också att importera från Tyskland också övriga länder i Europa (respondent G).

Respondent G förklarar ovan att han tror att den privata bilimporten kommer att sjunka, om vi får en lägre importskatt som ett resultat av att importen bland bilhandlare kommer att öka. Respondent C tror att bilskatten i Finland kommer att närma sig övriga europeiska länder, som t.ex. Sverige, "om EU består", som han uttrycker sig. Respondent F tvekar en aning innan hon svarar.

Ja tror no he e ungefär som he e nu, int varken livligare eller att he saktar ner (respondent F).

Nå ja tror absolut om de här EU består så no e he helt klart att no måst vi närm oss...vi måst närm oss medeltali alltså åtminstone som i Sverige (respondent C).

För att sammanfatta respondenternas åsikter om bilimport ställde forskaren frågan om respondenterna även i fortsättningen kommer att köpa importbilar. Den enda av respondenterna som är lite tveksam till import i framtiden är respondent F. Om hon importerar flera bilar vill hon noggrannare ta reda på vad det slutliga priset på bilen blir. Respondent A, B, C, D och E ställer sig positivt till bilimport även i framtiden. Respondent A tycker inte det är någon skillnad varifrån bilen kommer, bara den uppfyller de krav som han ställer på den.

Jå, he tror ja nog, va ana sku ja göra me tanke på prisi? (respondent E).

Ja absolut jå, om i e förmånligare, he ju bara he som gällder, ja sku no bara säg...alltså dehär två importbilar som ja ha köpt alltså... ja har haft bara positivt (respondent C).

Absolut, absolut (respondent A).

Jåå utan vidari (respondent B).

Ja. Det sku ja no kuna (respondent D).

Nej, ja tror ja skall håll mig till Finländska bilar eller så ska ja ta noggrannare reda på exakt vad slutpriset blir innan jag köper (respondent F).

Ja det tror ja, men ja har på de sätte positiva erfarenheter hittills så jaa...men av allt som jag vet idag så e jag ..det tror jag (respondent G).

Forskaren tog också reda på varför respondenterna valt att köpa importbilar tidigare, var det ett medvetet val, eller ett sammanträffande? För respondent D och F var det inget medvetet val, utan det har nog bara blivit så. För respondent A avgjorde priset på bilen, eftersom den bil han köpte 2002 var betydligt billigare än motsvarande bil i Finland. Respondent C har liksom respondent A valt att köpa importbil p.g.a. av att det är ekonomiskt lönsamt. Respondent B svarar kort att det har varit ett medvetet val. Respondent E säger att han köpt importbil för att få det rätta märket på bilen och en hög utrustningsnivå.

Ja ha no medvetet dehär sista tiden gjort de för den skull ett...he e ju för ekonomin...att man ha fått eventuellt då en billigare inköp (respondent C).

Ska vi säga senaste bil så va ju en importbil på 2002 å då va de no prise som va avgörande – de va betydligt förmånligare än att köpa en inhemsk (respondent A).

Det ha jag egentligen inte valt de har nog bara blivi så att det har varit importbil (respondent D).

De va nog bara av en händelse (respondent F).

Generellt så tycker jag at man har fått bättre utrustningsnivå på bilen kanske lite större motor kanske till samma pris som man skulle få en begagnad bil här i Finland (respondent G).

Medvetet val för att få en BMW och för att få en bättre utrustad bil (respondent E).

6 RESULTAT OCH DISKUSSION

Detta examensarbete har presenterat de förändringar som bilimporten till Finland har genomgått under den tid Finland har varit medlem i EU. Forskningsfrågan lydde: Hur har bilimporten förändrats som ett resultat av bilbeskattningen? En underfråga till forskningsfrågan ställdes också, underfrågan tar reda på hur min uppdragsgivares kunder ställer sig till bilimport och deras åsikter om bilbeskattning. I resultatredovisningen för examensarbetet presenteras först de slutsatser som kan dras utgående från den statistik som publicerades i kapitel 2. Den andra delen av denna resultatredovisning refererar till de svar som respondenterna i den kvalitativa undersökningen gav.

Statistiken bevisar tydligt att bilimporten blev en större andel av Finlands bilhandel fr.o.m. år 2003, då Finland godkände krav från EU att ändra bilskatten. Sedan 2003 har inte bilimporten uppnått samma nivå. Vad kan då orsaken till detta vara? Genom att referera till de respondenter som deltog i den kvalitativa intervju som presenterades i föregående kapitel, kan man kanske ana att det har att göra med nyhetens behag, betydligt billigare bilpriser och bättre utrustade bilar. Efter 2008 när bilskatten blev lägre, är resultatet naturligtvis att importen minskar eftersom bilarnas pris i Tyskland och Finland närmade sig varandra.

Övrigt som är väldigt intressant med statistiken från AKE är att under 2008 och 2009 har importbilshandeln hållit samma nivå som tidigare år, t.o.m. en liten ökning kan skönjas, jämfört med den totala nybilsbilhandeln som minskade rejält under år 2009. Importbilshandeln verkar alltså inte lida lika mycket av finanskrisen som marknaden för nya bilar i Finland har gjort. Finländarna valde att satsa mindre pengar genom att köpa begagnade bilar istället för nya. Det som är ganska intressant är att

importbilarnas andel höll samma nivå, fastän det säker finns en hel del begagnade "inhemska" bilar på marknaden.

Ett av målen med sänkningen av bilskatten 2008 var att få Finländarna att köra med nyare bilar, samt i mån av möjlighet kunna minska bilanvändningen och övergå till kollektivtrafik. Om allt flere människor skulle övergå till kollektivtrafik skulle också antalet bilar i Finland sjunka på sikt. Genom att titta på det totala antal bilar som finns i Finland 2009 kan forskaren konstatera att bilantalet i Finland inte ännu har sjunkit. Förhoppningen från Finansministeriets sida med uttalandet angående bilskatteförändringen 2008 var att få finländarna att avregistrera gamla bilar. Denna förhoppning verkar inte ha blivit infriad.

Respondenterna i undersökningen är av varierande ålder, från 24 år till 67 år. Men antalet ägda bilar är inte nödvändigtvis störst fastän man är äldst. Den av respondenterna som ägt flest bilar är respondent E, han har ägt nio stycken under sina 53 levnadsår. Respondent A 46 år, B 24 år och F 26 år ligger ungefär på samma antal inköpta bilar under sin livstid. Forskaren kan konstatera att bilinköp och ålder inte har något samband. De flesta av respondenterna verkar också anse att importbilar är bra att köpa eftersom många av dem har köpt flera importbilar och alla kan tänka sig att köpa importbil i framtiden. Importbilarna har inte heller köpts bara för att intresset råkade vara stort bland allmänheten, eftersom fyra av respondenterna köpte importbil senast de köpte ny bil.

Det är ganska vanligt att importbilsinköp handlar om bilar som är av vissa märken, t.ex. BMW, Mercedes och Opel som härstammar från Tyskland. Trots det är respondenterna inte särskilt fästa vid märket på bilen, utan många andra kriterier som respondenterna har prioriteras starkare. Ursprunget på bilarna har heller inte så

stor betydelse för respondenterna. Med andra ord går det lika bra att köpa inhemska bilar som importbilar bara bilen uppfyller kraven som ställs. För många av respondenterna var kraven förmånligt pris, bra utrustning och bilens skick avgörande, alla dessa krav är kännetecknande för importbilar.

Respondenterna har olika erfarenheter av bilimport och har olika åsikter om den. En respondent var inne på att vi skall vara försiktiga med att ta gamla bilar till Finland, medan två andra tyckte det var svårt att få reda på det slutgiltiga priset på en bil, innan den var i Finland. Men alla är överens om att bilimporten skall fortsätta så länge vi har detta skattesystem som vi har idag.

Lägre bilskatt i Finland hade den effekten år 2003 att bilimporten blev vanligare, men lägre bilskatt 2008 hade inte samma effekt eftersom det blev så "billigt" att köpa nya bilar ämnade för den Finländska marknaden från första början. Hur skulle det bli då om vi skulle få lika bilskatt i alla EU-länder? Skulle vi fortsättningsvis importera? Några av respondenterna trodde att bilimporten skulle öka, men de flesta var av den åsikten att bilimporten skulle stanna av eftersom det inte är någon ekonomisk lönsamhet då längre. Detta svar visar på att respondenterna är väldigt långt styrda av pris. Får vi lika billiga bilar i Finland som finns i Tyskland nöjer vi oss med att handla här. Men då skulle också en stor del av bilarna vi kan köpa här antagligen vara importerade av någon bilhandlare. Detta är förståeligt eftersom handel med bilar är en stor investering. För de som är märkesmedvetna är tröskeln att söka en bil utomlands lägre, eftersom de först och främst letar efter det lilla extra.

Respondenterna verkade inte veta väldigt mycket om Finlands bilskatt innan intervjun, fastän de alla på något sätt kommit i kontakt med den. Några visste mera och andra mindre, vilket antagligen beror på att respondenterna inte satt sig in i

frågan om vad bilskatten är, utan koncentrerat sig på hela bilens pris istället. En omändring av bilskatten så att den skulle bli enligt användning av bilen per år och miljövänlighet är en möjlighet som diskuterats bland Finlands politiker. Positiva och negativa sidor angående detta finns presenterade i sammanfattningen av kapitel 2.

Respondenterna ställde sig tvekande till förslaget om bilskatt enligt användning per år, någon ansåg att det skulle vara bra för att då blir bilarna billigare, medan någon annan kom på att det skulle vara diskriminerande för lantortsborna. En bra poäng som en av de intervjuade hade var att man köper en bil efter sin egen plånbok, har man mindre pengar köper man en billigare bil och har man mera pengar köper man en dyrare bil. En billigare bil behöver inte automatiskt vara en gammal bil, utan det finns billiga nya bilar nuförtiden. En annan bra idé för framtidens bilskatt är vägtullar som en av respondenterna framförde. En stor del av respondenterna förknippar lägre bilpriser med mindre bilskatt, men tänk om vi alla skulle köra med en liten billig bil istället för en dyr bil, då skulle ju bilpriset också vara lägre hur som helst.

Ingen av respondenterna hörde till de som fick tillbaka momsens på bilskatten 2009-2010, och därför hade de heller inte andra kommentarer till det än att det inte är rätt att betala moms två gånger på samma bil. För att vi skall kunna börja köra med nyare bilar i Finland behöver vi göra något och alla respondenter är överens om att det är skatten som bör sänkas på ett eller annat vis, t.ex. genom att införa liknade system som i Sverige eller övriga europeiska länder. Respondenterna tror också att detta kommer att ske så småningom.

Sammanfattningsvis kan forskaren konstatera att de av Häggblom & Löfs kunder som deltog i undersökningen är en brokig skara av bilinköpare som är mera eller mindre engagerade i sina bilinköp. Generellt anser respondenterna att vi har en bra

bilbeskattning i Finland idag, men att den är lite hög. Många av respondenterna instämmer med de som har kämpat mot bilbeskattningen i EU-domstolen under årens lopp och anser att Finland har haft en orättvis beskattning av importbilar, men att staten har skött sig väl genom att korrigera sina misstag.

Som fortsättning på detta examensarbete skulle man kunna fundera över varför det blev sådan uppståndelse i Finland över bilbeskattningen efter att bilimporten från andra EU-länder blev fri. Varför har Finland behövt göra dessa förändringar i bilskatten? Var Finlands regering för oberedd och hade helt enkelt inte räknat ut följderna i och med ett EU-medlemskap?

KÄLLOR

AKE 2010a. Autoala Suomessa vuonna 2009. Www-dokument. Hämtat:

http://www1.autoalanverkkopalvelu.fi/mediakone/aineistot/92/autoala_suomessa_vuonna_2009%281%29.pdf?tiedosto=YWluZWlzdG90LzkyL2F1dG9hbGFfc3VvbWVzc2FfdnVybml5hXzIwMDkoMSkucGRm&tyyppi=AP&jul_id=40383&ain_id=&suoj=&jul_nimi=%C1utoala+Suomessa+vuonna+2009. Läst: 27.4.2010.

AKE 2010b. Yksittäin maahantuotujen käytettyjen ajoneuvojen määrä kuukausittain vuonna 2009 ja 2008. Www-dokument. Hämtat:

<http://www.ake.fi/AKE/Tilastot/Käytettynä+maahantuodut/Käytettynä+maahantuodut+kuukausittain/Vuodet+2009+ja+2008.htm>. Läst: 27.4.2010.

AKE 2010c. Ajoneuvojen ensirekisteröinnit vuosina 1966-2009. Www-dokument. Hämtat:

<http://www.ake.fi/AKE/Tilastot/Ensirekisteröinnit/Ajoneuvojen+ensirekisteröinnit+vuosina+1966-2009.htm>. Läst: 10.11.2010.

AKE 2010d. Fordonsbeståndet 1966-2009. Www-dokument. Hämtat:

http://www.ake.fi/AKE_SE/Statistik/Fordonsbestånd/Fordonsbeståndet+1966-2007.htm. Läst: 22.11.2010.

AKE 2010e. Fordonskatten blir utsläppsbaserad. Www-dokument. Hämtat:

http://www.ake.fi/AKE_SE/Beskattning/Fordonsskatt/Fordonsskatten+blir+utsl%C3%A4ppsbaserad.htm. Läst: 24.11.2010.

AKE 2009. Autoverolainsäädäntö muuttui 1.4.2009. Pdf-fil. Hämtat:

http://www1.autoalanverkkopalvelu.fi/mediakone/julkaisu/julkaisu_nayta.asp?jul_id=32241&kood=OTIrNDEwODU&sivupohja=http%3A%2F%2Fwww1%2Eautoalanverkkopalvelu%2Efi%2Fmediakone%2Faaineistot%2F92%2Ftiedote%5F010409%5Fautovero%2Epdf. Läst: 9.2.2010.

Autoliitto 2005. Autoverotuksen historia. Www-dokument. Hämtat:

http://www.autoliitto.fi/testit_ja_ajoneuvot/autoilun_verotus/autovero/autoverotuksen_historia/. Läst: 2.2.2010.

Autoliitto 2008. Verouudistus pähkinäkuoressa. Www-dokument. Hämtat:

http://www.autoliitto.fi/testit_ja_ajoneuvot/autoilun_verotus/autovero/autoveromuutos_2008/verouudistus_pahkinankuoressa/. Läst: 3.2.2010.

Autoliitto 2009. EY-tuomioistuimen päätös 19.3.2009. Www-dokument. Hämtat: http://www.autoliitto.fi/testit_ja_ajoneuvot/autoilun_verotus/autovero/ey-tuomioistuimen_paatos_19_3_20/. Läst: 13.3.2010.

Automyynti voi painua viime laman tasolle 2009. Taloussanomat 21.1.2009. Www-dokument. Hämtat: <http://www.taloussanomat.fi/kauppa/2009/01/21/automyynti-voi-painua-viime-laman-tasolle/20091727/12>. Läst: 9.3.2010.

Autoverouudistus. 2007. Iltasanomat 3.11.2007.

Bergman, B. 2009. Så lätt räknar du ut din bilskatt. Www-dokument. Hämtat: <http://www.automotorsport.se/news/17427/s%C3%A5-l%C3%A4tt-r%C3%A4knar-du-ut-din-nya-bilskatt/>. Läst: 4.1.2011.

Clement, C. 1993. U.S.-GCC Business Conference furthers movement toward permanent and common interests. Business America 12, 2-3.

Eurostat 2010. Harmonised unemployment by gender. Www-dokument. Hämtat: <http://epp.eurostat.ec.europa.eu/tgm/table.do?tab=table&init=1&language=en&pcode=teilm010&plugin=1>. Läst: 24.11.2010.

Fellman, S. & Lindholm, C. 1996. Tillväxt, omvandling och kris. Helsingfors: Söderström.

Finanskrisen: Lehman Brothers ansöker om konkurs. 2008. DN 15.9.2008. Www-dokument. Hämtat: <http://www.dn.se/ekonomi/lehman-brothers-ansoker-om-konkurs-1.624966>. Läst: 10.11.2010.

Finansministeriet. 2002. Bilskattelagen ändras. Pressmeddelande 31.12.2002. Www-dokument. Hämtat: http://www.vm.fi/vm/sv/03_pressmeddelanden_och_tal/01_pressmeddelanden/2002/31352/name.jsp. Läst: 22.3.2010.

Finansministeriet. 2009. EG-domstolens avgörande i ärende som gäller bilbeskattningen. Pressmeddelande 19.3.2009. Www-dokument. Hämtat: http://www.vm.fi/vm/sv/03_pressmeddelanden_och_tal/01_pressmeddelanden/20090319EGdoms/name.jsp. Läst: 9.2.2010.

Hirsjärvi, S., Remes, P. & Sajavaara, P. 1997. Tutki ja kirjoita. Helsingfors: Tammi.

Holme, I. M. & Solvang, B. K. 1991. Forskningsmetodik. Lund: Studentlitteratur.

Hägglblom, H. 2010a. Intervju med vd Hans Hägglblom 3.2.2010. Hägglblom & Löfs Ab. Jakobstad.

Hägglblom, H. 2010b. Intervju med vd Hans Hägglblom 9.11.2010. Hägglblom & Löfs Ab. Jakobstad.

Kallio, M., Nielsen, A., Ojala, M., Saukko, P. & Sääskilahti J. 2008. Arvonlisäverotus 2008. Helsingfors: Edita Prima Oy.

Kauppalehti. 2010. Pääkirjoitus 2.3.2010.

Kiander, J. & Vartia, P. 1998. Suuri lama. 2:a uppl. Tammerfors: Tammer-Paino Oy.

Kiander, J. 2001. Laman opetukset, Suomen 1990-luvun kriisin syyt ja seuraukset.

Lagen om bilskatt 29.12.1994/1482.

Lakitiedon Pikkujättiläinen. 2004. Borgå: WSOY.

Linnakangas, E., Juanto, L. & Laatikainen, P. 1995. Uusi arvonlisäverotus ja tulliverotus. Tammerfors: Tammer-Paino Oy.

Linnakangas, E. & Juanto, L. 2002. Arvonlisäverotuksen ja muun kulutusverotuksen perusteet, 3:e uppl. Saarijärvi: Gummerus Krijanpaino Oy.

Linnakangas, E. & Juanto, L. 2008. Arvonlisäverotus ja muu kulutusverotus. 6:e uppl. Helsingfors: Talentum.

Miljöministeriet 2005. Tiden har kört förbi Finlands bilbeskattning. Pressmeddelande 22.7.2005. Www-dokument. Hämtat:

<http://www.environment.fi/default.asp?contentid=143273&lan=sv>. Läst: 3.4.2010.

Murtomäki, O. 2008. Yrittäjän arvonlisäverokirja. 3:e uppl. Helsingfors: Edita Prima Oy.

Niskakangas, H. 2009. Johdatus Suomen verojärjestelmään. 2 förnyade uppl. Juva: WSOY.

- Pekkarinen, J. & Vartiainen, J. 2001. Finlands ekonomiska politik. Den långa linjen 1918-2000. Uppsala: Universitetstryckeriet.
- Pihkala, E. 2008. Yhdentyvä Eurooppa. Euroopan unionin taloushistoria. Tammerfors: Tammer-paino.
- Pohjola, M., Pekkarinen J. & Sutela, P. 2006. Taloustiede. Helsingfors: WSOY.
- Ruusuvuori, J., Tiittula, L. & Aaltonen, T. 2005. Haastattelu. Tammerfors: Vastapaino.
- Ricardo, D. 2004. Nationalekonomins och beskattningens grundprinciper. Umeå: Bokförlaget H:ström.
- Saksan autovero päästöperustieksi. 2008. Tekniikka ja talous 19.6.2008.
- Sandelin, B. 2009. Ekonomin i EU. Stockholm: 08 Tryck.
- Statistikcentralen 2010. Slutbehandlade konkursansökningar under 2009. 23.11.2010. Wwww-dokument. Hämtat: http://www.stat.fi/til/konk/2009/konk_2009_2010-11-23_tie_001_sv.html. Läst: 24.11.2010.
- Syksy voi tuoda toivon autokauppaa. 2009. Talouselämä 29/2009, 56-57.
- Tullstyrelsen 2010. Export, import och handelsbalans. Pdf-fil. Hämtat: http://www.tulli.fi/sv/finska_tullen/utrikeshandelsstatistik/grafik/liitteet/Kuviot_2009_SE.pdf. Läst: 8.11.2010.
- Tullstyrelsen 2009a. När uppbärs bilskatt?14.10.2009. Wwww-dokument. Hämtat: <http://www.tulli.fi/sv/privatpersoner/bilbeskattning/index.jsp>. Läst: 2.2.2010.
- Tullstyrelsen 2009b. Om skattegrunderna i gamla skattelagar. Wwww-dokument. Hämtat: http://www.tulli.fi/sv/privatpersoner/bilbeskattning/begagnade_fordon/skattegrunder/index.jsp. Läst: 3.2.2010.
- Tullstyrelsen 2009c. Beskattning av begagnade fordon i Finland. Pdf-fil. Hämtat: http://www.tulli.fi/sv/finska_tullen/publikationer/kundanvisningar/bilbeskattning/filer/020_sv.pdf. Läst: 16.2.2010.

- Tullstyrelsen 2009d. 18.12.2009. 47 000 stycken återbäringsar av mervärdesskatt på bilskatt har betalats den 18 december 2009. Cirka 3 000 återbäringsärenden är ännu anhängiga vid Tullen. Www-dokument. Hämtat:
http://www.tulli.fi/sv/tiedotteet_sv/asiakastiedotteet_sv/gemensamma/as_tiedote_20091218/index.html. Läst: 9.2.2010.
- Tuomi, J. & Sarajarvi, A. 2002. Laadullinen tutkimus ja sisällönanalyysi. Jyväskylä: Gummerus Kirjanpaino.
- Tuomi, J. & Sarajarvi, A. 2009. Laadullinen tutkimus ja sisällönanalyysi. Jyväskylä: Gummerus Kirjanpaino.
- Utrikesministeriet 2006. EU-Finland: utrikesförvaltningens nya utmaningar. Www-dokument. Hämtat:
<http://formin.finland.fi/public/default.aspx?nodeid=15187&contentlan=3&cbmmulture=sv-FI>. Läst: 8.11.2010.
- UVF. 2010. Beskattning. Www-dokument. Hämtat:
<http://www.uvf.fi/bin/view/Uppslagsverket/Beskattning>. Läst: 8.11.2010.
- Valtiotalouden tarkastusvirasto. 2009. Autoverotus. Pdf-fil. Hämtat:
http://www.vtv.fi/files/1843/1952009_Autoverotus_NETTI.pdf. Läst: 3.2.2010.
- Verotus. 2009. Finland: Unipress.
- Wargh, S. 2010. Intervju med Sture Wargh 16.11.2010. Jakobstad.
- Wallén, G. 1993. Vetenskapsteori och forskningsmetodik. Lund: Studentlitteratur.

Teppo Kivioja
Orreksentie 51
67400 KOKKOLA
Puh. (06) 822 2433

VASTINE

1(2)

2.3.2000

Helsingin hallinto-oikeus
PL 120, Ratapihantie 9
00521 HELSINKI

vastinepyyntönne 21.2.2000 2061/00

VALITUKSENI AUTOVEROPÄÄTÖKSESTÄ

Valituksessani pyysin tarkastamaan Saksasta maahantuomani Mercedes Benz 190 D –henkilöauton autoveroa laskettaessa käytetyn verotusarvon perusteen ja oikaisemaan maksettavakseni tulleen autoveron ja sen myötä arvonlisäveron kohtuulliseksi.

Luettuani Pohjoisen tullipiirin/Oulun lausunnon ja tulliasiamiehen vastineen haluaisin lausua seuraavaa. Ensinnäkin viitaten autoveron kohtuullistamisvaatimukseen haluan sanoa, että mielestäni ei voi olla kohtuullista se, että joudun maksamaan 14 vuotta vanhasta Saksasta maahantuomastani autosta autoveron, jonka laskemisperusteena on käytetty ”uuden, lähinnä teknisiltä ja muilta ominaisuuksiltaan vastaavan” auton verotonta hintaa Saksassa. Maahantuomani auto ei mielestäni todellakaan vastaa tekniikaltaan, varustelutasoltaan tai muilta ominaisuuksiltaan uutta autoa. Uudenmaan lääninoikeuden samanlaista tapausta koskevassa aikaisemmassa päätöksessä 321/7 19.4.1999 (7226/6300/98), johon viittasin jo valituksessani todettiin myös, että ajoneuvon arvon todellinen aleneminen ja vastaavien käytettyjen ajoneuvojen hinnat Suomessa olisi ollut huomioitava verotusta toimitettaessa. Haluaisin vielä tässä yhteydessä kiinnittää huomion siihen seikkaan, että Pohjoisen tullipiirin lausunnossa valitustani koskien viitattiin ko. päätökseen ”samanlaisena tapauksena”, tämä ilmaisu ei siis perustu pelkkään omaan subjektiiviseen arviooni tapausten samankaltaisuudesta.

Toisekseen, tulliasiamies viittasi vastineessaan Pohjoisen tullipiirin valitustani koskevaan lausuntoon, jonka mukaan verotus on toimitettu voimassa olevia kansallisia säännöksiä noudattaen ja verotusarvon määrittämisessä on toimittu tullilaitoksessa omaksutun ja tällä hetkellä vallitsevan tulkintalinjan mukaisesti. Sitä en kiistä, etteikö verotusta olisi toimitettu voimassa olevia kansallisia säännöksiä noudattaen, mutta Suomeen on Euroopan Yhteisön jäsen ja kuten Uudenmaan lääninoikeuden samanlaista tapausta koskevassa aikaisemmassa päätöksessä 321/7 19.4.1999 (7226/6300/98) on todettu, autoverolain 7 §:ssä eli kansallisessa säädöksessä säädetyn laskentakaavan soveltaminen ei sinällään riittänyt vaan olisi ollut huomioitava mm. EY:n perustamissopimuksen 95 artikla ja EY:n tuomioistuimen tuomion C-345/93 tulkintaohjeet. Kä-

sitykseni mukaan Suomen kansallisissa säännöksissä tulisi nämä edellä mainitut EY-oikeuslähteet ottaa myös huomioon. Edelliseen päätökseen viitatakseni ilmeisesti Uudenmaan lääninoikeudenkaan mielestä eivät Suomen kansalliset säännökset tällä hetkellä ole sopusoinnussa EY-oikeuden kanssa.

Edellä useampaan kertaan viittaamastani Uudenmaan lääninoikeuden päätöksestä 321/7 19.4.1999 (7226/6300/98) on valitettu Korkeimpaan hallinto-oikeuteen ja asian käsittely KHO:ssa on yhä kesken. Tapausten samankaltaisuuden vuoksi en oikein ymmärrä, kuinka Uudenmaan lääninoikeus voi käsitellä minun valitukseni ennen kuin KHO:n päätös edellä mainitusta tapauksesta on tullut.

Kunnioittavasti

Teppo Kivioja



BESLUT OM BILSKATTEÅTERBÄRING BILSKL 68 PAR.

Vahvistamispäivä 02.08.2004
Bekräftelsedag
Nr A2004-70-202-395-008
LIITTYY VEROTUSPÄÄTÖKSEEN - HÄNEÖR SIG TILL FÖLJANDE SKATTEBESLUT
Päätöksen pv 22.11.1999
Besluts dät. A1999-70-326-300-002
Besluts nr
Asiakasno Rängebdbg: 22.11.1999
Kundnr

Vastaanottaja Mottagare
STURE WARGH

Verovelvollinen Skattskyldig
STURE WARGH

Diarienr: 603 /320/02/70

Ilmoituksen viite
Anmälnans referens

Liikenneluvan nro
Trafik tillståndets nr

Y/henkilötunnus
FO-nummer/personbeteckning

AJONEUVON TUNNISTETIEDOT VEROTUSPÄÄTÖKSESSÄ IDENTIFIERINGSUPPGIFTER OM FORDONET PÅ SKATTEBESLUTET

Laji Typ Använd PERSONBIL Dagen för i bruk tagande 01.03.1989
Merkki ja malli Märke och modell MERCEDES BENZ 190
Valmistenumero Tillverkningsnumme

Tyyppi Typkod

MUUTTUNEET TUNNISTETIEDOT FÖRÄNDRADE IDENTIFIERINGSUPPGIFTER

PÄÄTÖKSEN PERUSTELU GRUND FÖR BESLUTET

Bilskattebeslutet har på ansökan rättats med stöd av 68 par bilskattelagen (1482/1994) och med stöd av ikraftträdelsebestämmelsen i lagen (266/2003) om ändring av bilskattelagen. Bilskatten och mervärdesskatt en på bilskatten har räknats ut enligt lagarna 266/2003 och 340/2003 om ändring av bilskattelagen. En närmare motivering finns som bilaga. I övrigt är beskattningens riktighet inte prövats.

Beslutet godkände: Markku Vesikko

VEROLASKELMA SKATTEKALKYL

Kannettu Uppburet			Kannettava Skall uppbäras			Erotus Skillnad	
Verotusarvo	Beskattningsvärde	Mk	Verotusarvo	Beskattningsvärde	Vero Skatt	Mk	Mk
Bilskatt	129288	38721	Bilskatt	79672	24.00%	19121	-19600
Avdrag för b	68.95%	85966					-85966
MOMS	38721	22.00%	8518	19121	19.05%	3642	-4876
Tuoteryhmä Produktgrupp	Yhteensä		Tuoteryhmä Produktgrupp	Yhteensä			
KHAUT	Totalt	47239	KVHAD	Totalt		22763	-24476
						4116.57 eur	(24476)

Återbetalas

Till konto: WARGH STURE

De i beslutet nämnda skatterna med stadgad ränta kommer att återbetalas till betalningsmottagaren.

HANDLÄGGARE: TIINA HAAVISTO, TEL 02049 24680

VASA TULL, PB 261, 65101 VASA

AUTOVERON PALAUTUSKORKOA KOSKEVA TIEDOTE ASIAKKAILLE

Oikaisun tai valituksen johdosta mahdollisesti palautettavalle autoveron ja arvonnäisäveron määrälle maksetaan 9 %:n vuotuinen palautuskorko. Tämä korko on saajalleen veronalaista pääomatuloa.

Tulli ei suorita ennakonpidätystä palautuskorosta, mutta lähettää verotusta varten annettavassa vuosi-ilmoituksessa tiedot verohallinnolle kaikista maksamistaan koroista. Korkosuorituksen saajan on kuitenkin syytä myös itse ilmoittaa palautuskorosta omassa veroilmoituksessaan tai täydentää saamaansa verotusehdotusta, jos tämä korkotulo ei ilmene siitä.

MEDDELANDE TILL KUNDER GÄLLANDE RÄNTA PÅ BILSKATTEÅTERBÄRING

På det belopp av bilskatt och mervärdesskatt som eventuellt återbärs på grund av rättelse eller besvär betalas 9 % årlig ränta. Räntan utgör skattepliktig kapitalinkomst för mottagaren.

Tullen gör inte förskottsinnehållning på återbäringsräntan utan lämnar uppgifterna om alla utbetalda räntor årligen till skatteförvaltningen för beskattningsändamål. Mottagaren av återbäringsräntan uppmanas dock att också själv ange räntebeloppet i sin egen skattedeklaration eller deklarerar denna ränteinkomst på skatteförslaget om den inte finns med på förslaget.

Hänför sig till beslut nr _____

Motivering: Rättelse av beskattning med stöd av bilskattelagen (266/2003): personbil som tillverkats före år 2003 och beskattats som begagnad under perioden 1.1.1999 - 14.5.2003

Bilskatt

Att beskattningen är icke-diskriminerande har säkerställts så att man först fastställt en skattsats (X) enligt den ändrade bilskattelagen (6 a §). Skattesatsen utgörs av den relativa andel skatt som ingick i fordonets värde när det var nytt. Tullstyrelsen fastställer skattens andel i en tabell som den publicerar. Andelen i tabellen tillämpas vid beskattning som blir anhängig 14 dagar efter publiceringen av tabellen. Om skattens andel inte anges i tabellen eller om det förflutit en kortare tid än 14 dagar sedan tabellen publicerades, är skattens andel den skattesats som anges i 6 a § 3 mom. Andelen enligt tabellen kan dock tillämpas från och med den dag tabellen publiceras, om skattens andel är mindre än skattesatsen enligt lagen. Skattesatsen enligt lagen är 29 % för bensindrivna personbilar och personbilar med någon annan drivkraft än dieselolja och 30 % för dieseldrivna personbilar.

Efter bestämningen av skattesatsen har det allmänna värdet i detaljhandeln (beskattningsvärde) vid beskattningstidpunkten fastställts för det fordon som beskattats (11 b §). Med allmänt värde i detaljhandeln avses det pris som ett likadant fordon allmänt betingar om det säljs som skattepliktigt på marknaden i Finland till en person i konsumentställning vid den tidpunkt då den anmäls eller borde ha anmälts till första beskattning. Vid fastställande av det allmänna värdet i detaljhandeln har värdebestämningsprinciperna i 11 c § bilskattelagen iakttagits. Bilskattebeloppet har räknats ut genom att fordonets beskattningsvärde (allmänt värde i detaljhandeln) har multiplicerats med den fordonsspecifika skattesatsen:

$$\text{Bilskatt} = X \% \times \text{allmänt värde i detaljhandeln}$$

Mervärdesskatt

På bilskatten uppbärs mervärdesskatt enligt 22 % (5 §). Om fordonet tagits i bruk första gången före mervärdesskattelagens ikraftträdande den 1 juni 1994, uppbärs mervärdesskatt enligt följande:

<u>Tidpunkt för ibrucktagande</u>	<u>Skattesats, Y</u>
före 1.1.1967	11,20
1967 - 1976	12,40
1977 - 31.5.1983	16,28
1.6.1983 - 31.5.1989	19,05
1.6.1989 - 30.11.1989	19,76
1.12.1989 - 31.12.1990	20,48
1.1.1991 - 30.9.1991	21,21
efter 30.9.1991	22,00

Mervärdesskatten har räknats ut genom att bilskattebeloppet har multiplicerats med momssatsen enligt följande:

$$\text{Mervärdesskatt} = Y \% \times \text{Bilskatt}$$

$$\text{Bilskatt} + \text{moms} = \text{Skatterna totalt}$$

INTERVJU GUIDE

Bakgrundsinformation

1. Kön
2. Ålder
3. Yrke
4. Vill du medverka med namn i examensarbetet eller vara anonym?

Tema 1 Bilinköp

5. Kan du uppskatta hur många bilar du ägt?
6. Hur många av dessa har varit importerade från Tyskland?
7. När köpte du senast ny bil?
 - 7a. Var det en finländsk eller en importbil?
8. Vilka faktorer är avgörande för dig när du köper ny bil?
 - 8.a Kan alla kriterier uppfyllas?
9. Varför har du valt att köpa importbil?
10. Vad blir avgörande vid nästa bilinköp?

Tema 2 Bilimport

11. Kan du berätta för mig hur du upplever importen av begagnade bilar till Finland?
12. Har du följt med debatten om bilimport till Finland?
13. Bilimporten till Finland var störst under år 2003, varför?
14. Har du åsikter om bilimportens vara eller ickevara?

Tema 3 Bilbeskattning

15. Kan du berätta för mig vad du vet om Finlands bilbeskattning?
16. Fram till år 2003 beskattades importbilar med en högre bilskatt än nya bilar, vad anser du om detta?
17. I Finland har vi progressiv beskattning på personbilar, vilket betyder att ju dyrare bilen är, desto mera skatt betalar köparen vid inköp av en ny bil eller begagnad importerad bil. All skatt betalas alltså av den första ägaren. Anser du att det finns något annat sätt att uppbära bilskatt på?
 - 17a Hur skulle det vara med bilskatt enligt utsläpp?
18. På vilket sätt skulle det vara bra om EU krävde att alla medlemsländer skall ha likadan bilbeskattning?
19. Under 2009 och 2010 betalade staten tillbaka en del av bilskatten till privatpersoner som hade importerat begagnade bilar fr.o.m. 1.1.2006 och framåt, pga. av att mervärdesskatt hade räknats två gånger, både på bilskatten och på hela bilens pris. Har du någon åsikt om detta? Fick du tillbaka pengar?

Tema 4 Framtidens för Finlands bilhandel

20. Vi i Finland kör med Europas äldsta bilar, hur anser du detta behöver åtgärdas? / Behöver det överhuvudtaget åtgärdas?

21. Hur tror du framtiden för bilimporten till Finland blir?

21a. Kommer du att köpa flera importbilar i framtiden?