

## RP 111/2003 rd

### **Regeringens proposition till Riksdagen med förslag till fordonsskattelag**

#### **PROPOSITIONENS HUVUDSAKLIGA INNEHÅLL**

I propositionen föreslås att det stiftas en lag om fordonsskatt. I lagen föreslås ingå bestämmelser om skatter som uppbärs för fordon på grundval av den tid fordonet varit antecknat i registret. De nuvarande systemen som regleras i två olika skattelagar föreslås samlas i en lag. Lagen skall enligt förslaget ersätta lagen om skatt på motorfordon från 1966 och lagen om fordonsskatt från 1996. Propositionen ansluter sig till regeringens proposition om en bränsleavgiftslag som föreslås ersätta de bestämmelser i lagen om

skatt på motorfordon som gäller påföljder för användning av vissa bränslen i fordon.

Lagen avses träda i kraft vid ingången av år 2004 och tillämpas första gången i den fordonsbeskattning som verkställs år 2004.

Propositionen hänför sig till budgetpropositionen för 2004 och avses bli behandlad i samband med den. Avsikten är att med en proposition om komplettering av budgetpropositionen föreslå ändringar motsvarande propositionen till budgeten för 2004.

## INNEHÅLLSFÖRTECKNING

<b>PROPOSITIONENS HUVUDSAKLIGA INNEHÅLL .....</b>	<b>1</b>
<b>INNEHÅLLSFÖRTECKNING.....</b>	<b>2</b>
<b>ALLMÄN MOTIVERING.....</b>	<b>3</b>
<b>1. Nuläge .....</b>	<b>3</b>
<b>1.1. Lagstiftning .....</b>	<b>3</b>
<b>1.1.1. Bedömning av nuläget .....</b>	<b>8</b>
<b>1.1.2. Propositionens mål och de viktigaste förslagen .....</b>	<b>18</b>
<b>1.2. Huvuddragen i de förslag som gäller fiskala skatter.....</b>	<b>24</b>
<b>1.2.1. Propositionens verkningar .....</b>	<b>32</b>
<b>2. Beredningen av propositionen .....</b>	<b>35</b>
<b>3. Samband med andra propositioner.....</b>	<b>36</b>
<b>DETALJMOTIVERING.....</b>	<b>37</b>
<b>1. Lagförslaget.....</b>	<b>37</b>
<b>1 kap. Allmänna bestämmelser.....</b>	<b>37</b>
<b>2 kap. Fordonsskatt .....</b>	<b>37</b>
<b>4 kap. Återbäring av skatt och skattefrihet.....</b>	<b>51</b>
<b>5 kap. Skattebefrielse som beviljas personer med handikapp .....</b>	<b>53</b>
<b>6 kap. Andra än i Finland registrerade fordon.....</b>	<b>53</b>
<b>7 kap. Skatteförhöjning, rättelse till skattetagarens fördel och efterbeskattning</b>	<b>55</b>
<b>8 kap. Förhandsavgörande, rättelse och ändringssökande.....</b>	<b>56</b>
<b>9 kap. Myndigheter och tillsyn .....</b>	<b>59</b>
<b>10 kap. Särskilda bestämmelser .....</b>	<b>62</b>
<b>2. Ikraftträdande.....</b>	<b>65</b>
<b>LAGFÖRSLAGEN.....</b>	<b>67</b>
<b>Fordonsskattelag.....</b>	<b>67</b>

## ALLMÄN MOTIVERING

### 1. Nuläge

#### 1.1. Lagstiftning

Gällande lagstiftning och dess bakgrund

Fordonsskatt på grundval av användning av fordon och anteckning i register uppbärs för närvarande i form av årlig fordonsskatt och egentlig fordonsskatt, dvs. dieselskatt. Fordonsskatt uppbärs enligt lagen om fordonsskatt (1111/1996) för person- och paketbilar samt vissa specialbilar. Lagen om fordonsskatt kompletteras av förordningen om fordonsskatt (324/1997) samt finansministeriets beslut om uppbörd av fordonsskatt (1314/1997). På uppbörden av fordonsskatt tillämpas i fråga om förfarande även lagen om skatt på motorfordon (722/1966).

Egentlig fordonsskatt, dvs. dieselskatt, uppbärs enligt lagen om skatt på motorfordon för fordon som drivs med annan drivkraft eller annat bränsle än motorbensin. Lagen kompletteras av förordningen om skatt på motorfordon (1758/1995), finansministeriets beslut om uppbörd, betalningsställen och betalning i fråga om egentlig fordonsskatt (12/1996) samt finansministeriets beslut om befrielse från motorfordonsskatt eller nedläggning av skatten för vissa utomlands registrerade fordon (82/1996). På uppbörden av fordonsskatt och dieselskatt tillämpas även flera allmänna lagar om beskattning, av vilka de viktigaste är lagen om skatteuppbörd (611/1978), förordningen om skatteuppbörd (903/1978) samt lagen om skattetillägg och förseningsränta (1556/1995). Även lagen om indrivning av skatter och avgifter i utskönningsväg (367/1961) och den med stöd av denna givna förordningen (368/1961) tillämpas på årliga skatter. På fordons- och dieselskattningen inverkar även i stor utsträckning fordonslagen (1090/2002) och de med stöd av denna utfärdade förordningarna om fordonregistreringsskyldighet, fordonstruktur och utrustning samt klassificering av fordon.

Av dessa två former av registertidsbaserade skatter är motorfordonsbeskattningen den

klart äldsta. Den nu gällande lagen om skatt på motorfordon har varit i kraft sedan början av år 1967. Beskattning av motorfordon infördes visserligen ännu tidigare, om man därmed avser en fast skatt baserad på fordonssinnehav. Den första skatten på fordon infördes redan år 1922. Skatten var av stämpelskattetyyp och hade redan då ett fiskalt syfte. Stiftandet av lagen om skatt på motorfordon år 1966 hade samband med utvecklingen av bränslebeskattningen vid samma tid. Den ökade differentieringen av bränsleaccisnivåerna för motorbensin och dieselolja gjorde att det blev nödvändigt att införa en årlig skatt på dieselfordon, för att skattebelastningen för bensinfordon och dieselfordon på längre sikt skulle utjämnas.

De lösningar som genomfördes år 1966 i fråga om bränsleaccisen och motorfordonsbeskattningen innebar att samtidigt som beskattningen av bensinfordon och dieselfordon på det stora hela kunde hållas relativt neutral, kunde beskattningen av dieselolja, som huvudsakligen används inom godstransport och kollektivtrafik, bibehållas på en lägre nivå än beskattningen av motorbensin. Även senare har det fiskala trycket på bränsleaccisen för det mesta riktats starkare mot accisen på motorbensin än mot accisen på dieselolja. Användningen av dieselolja och lätt brännolja i fordon av olika typ samt sanktioner mot felaktig användning av lätt brännolja hörde till de frågor som hade nära anknytning till motorfordonsbeskattningens mål vid tiden för stiftandet av lagen om skatt på motorfordon. Överlag var utgångspunkten för motorfordonsbeskattningen från första början av tämligen renodlat fiskal natur, dvs. målet var att generera skatteintäkter. T.ex. miljöstyrning ingick inte bland mål som uppställdes för beskattningen på 1960-talet.

Fordonsskattningen har för sin del sin bakgrund i den sänkning av bilskatten som genomfördes våren 1993. Till statsrådets protokoll antecknades i samband med avlåtandet av propositionen att den bilskatteintäktsminskning som skattesänkningen innebar måste ersättas genom införandet av en årlig skatt som gäller samtliga fordon. Utgångs-

punkten för fordonsskatten var således i högsta grad av fiskal natur. Skatten graderades så att den var något lägre för bilar som hade beskattats enligt de tidigare högre bilskattegrunderna, för att på sätt och vis lindra den dubbla beskattning dessa bilar blev föremål för. Fordonsskatten var från första början avsedd att utgöra ett permanent system, i motsats till situationen 1976 då en likartad skatt uppbars som en tillfällig skatt som var i kraft i bara ett år. Motsvarande tillfälliga arrangemang var i bruk även under 1960-talet.

#### Fordonsskattningens centrala drag

Fordonsskatten är 84 euro för bilar som har tagits i bruk före 1994 och 117 euro för bilar som tagits i bruk senare. Om en bil ny- eller omregistreras under skatteperioden uppbars skatt för de återstående dagarna av skatteperioden, dock minst 17 euro. Skattskyldig är den som är ägare till bilen vid skatteperiodens början. Om bilen förutom ägare även har en registrerad innehavare, är innehavaren skattskyldig. Skatteåterbäring beviljas inte, om bilen säljs under en pågående skatteperiod. Skyldigheten att betala skatt för en registrerad bil upphör inte för att fordonet inte används eller inte är i körbart skick eller är avställningsförsäkrat. Skatteperioden är ett kalenderår, dvs. skatteperioden börjar den 1 januari och slutar den 31 december. Skatteperioden för ett fordon som registrerats under pågående skatteperiod börjar den dag då det antecknades i registret och slutar den sista dagen av året.

Fordonsskatt skall betalas för alla person- och paketbilar samt specialbilar med en största tillåten totalmassa på högst 3 500 kilo som antecknats i ett fordonsregister i Finland. Beskattningsgrunden är den fordonstyp som skall antecknas i registret. Fordonsskatt skall betalas även för sådana fordon som inte har registrerats, men som borde ha registrerats. Skatten gäller alla registrerade bilar, oavsett om de används i trafik eller ej, även bilar som anmälts som avställnings- eller lagringsförsäkrade. Också för registrerade bilar som inte är i körbart skick eller som är obrukbara skall betalas skatt.

Eftersom skatteplikten endast gäller fordon som skall registreras, beskattas inte oregistrerade

fordon som är i tillfällig användning. En bil beskattas inte heller, om den före skatteperiodens början avregistreras eller om den ändringsbesiktigas eller ändringsregistreras som skattefri. På ansökan debiteras fordonsskatt inte för ett fordon som före skatteperiodens början har anmälts till polisen som stulet, eller som beslagtogs av polisen, utmätts av utsökningmyndighet, omhändertagits som skrotfordon av kommunen eller som påvisats vara förstört eller nedskrotat.

Befriade från fordonsskatt är bilar som registrerats som museifordon, bilar med diplomatskyltar samt EG-institutionernas bilar, bilar som är försedda med exportskyltar samt bilar som är införda i försvarsmaktens fordonsregister.

Debetsedeln för fordonsskatt sänds som vanlig postförsändelse under den adress som den skattskyldige har meddelat till fordonsregistret. Den skattskyldige har även möjlighet att på eget initiativ betala fordonsskatten med användning av en förtryckt giroblankett. Om den skattskyldige inte har fått sin debetsedel före uppbörds månads slut, kan han senast på förfallodagen be att få en debetsedel från Fordonsförvaltningscentralen. Tilläggstid för betalning av skatten beviljas inte, även om debetsedeln skulle ha förkommit eller inte har levererats. Den skattskyldige skall själv se till att leveransen av debetsedeln sker i så god tid att skatten kan betalas senast på förfallodagen. En bil är belagd med användningsförbud tills fordonsskatten jämte räntor har betalats till fullt belopp.

Debetsedlarna för fordon som är införda i registret vid ingången av skatteperioden baserar sig på de uppgifter som fanns i fordonsregistret vid årsskiftet. Debetsedlarna skrivs ut och postas till de skattskyldiga i början av januari, så att de är framme senast i mitten av januari. Förfallodagen infaller i månadsskiftet januari-februari. Skatten uppbars således i efterskott under pågående skatteperiod, och skatten förfaller till betalning först under skatteperiodens gång. En bil får dock användas i trafik ända till förfallodagen för den debetsedel som skickats ut, förutsatt att de föregående skatteraterna har betalats. I sådana fall där en bil registreras under ett pågående skatteår, beskattas för en del av året eller debiteras genom skatterättelse eller efterbe-

skattning, sänds debetsedeln ut så fort som registerändringen eller beslutet har gjorts. Förfallodagen infaller en månad efter ändringen eller beslutet.

Om en bil avregistreras eller förutsättningarna för skattefrihet uppfylls under skatteperioden, nedsätts beloppet av den skatt som har debiterats eller som skall uppbäras, och i förekommande fall återbärs redan betald skatt.

Fordonsskatt skall betalas från ingången av skatteperioden t.o.m. den dag då bilens registerskyltar återställts och bilen avregistrerats, eller förutsättningarna för skattefrihet uppfylls. Skatten påförs således per dag, dock till ett belopp av minst 17 euro. Fordonsförvaltningscentralen verkställer skatteåterbäring utan särskild ansökan, om fordonet avregistreras eller ändras till skattefritt under en pågående skatteperiod. På ansökan kan återbäring ske om fordonet har anmälts till polisen som stulet eller om fordonet har beslagtogs av myndighet, förstörts eller nedskrotats, eller om förutsättningarna för befrielse från skatt på grund av invaliditet har uppfyllts under skatteperioden. Skatten återbärs utan återbäringsränta.

Fordonsskatten för de återstående dagarna av skatteperioden återbärs till den som är fordonets ägare vid den tidpunkt då fordonet avregistreras eller då förutsättningarna för skattefrihet uppfylls. Om fordonet har både ägare och innehavare, återbärs skatten till innehavaren. Belopp på mindre än 17 euro återbärs inte.

#### Motorfordonsbeskattnings centrala drag

Egentlig fordonsskatt, även kallad dieselskatt, skall betalas för en i fordonsregistret antecknad person-, paket-, last- eller specialbil som helt eller delvis drivs med annan drivkraft eller annat bränsle än bensin, t.ex. dieselolja, motorpetroleum, elektricitet, flytgas eller naturgas. Dieselskatten påförs på basis av bilens totalmassa (egenmassa plus bärförmåga) och andra tekniska uppgifter (fordonstyp / fordonsgrupp, axelkonstruktion, möjlighet att använda släpvagn) som meddelats eller borde ha meddelats till registret. Registreringsskyldighet gäller inte fordon som uteslutande används på ett från allmän

trafik avgränsat slutet område, och inte heller fordon som har förstörts, beslagtogs av polisen, utmätts av en utsökningmyndighet, eller tagits om hand av kommunen som skrotfordon. För sådana fordon debiteras inte heller skatt. Ett in-tecknat fordon kan inte avregistreras, utan registreringskyldigheten och skattedebiteringen upphör när dess registerskyltar har återställts.

Beskattningsgrunden för ett fordon kan ändras på grund av förändringar som under skatteperioden har skett i fordonets fordons-typ eller fordonsgrupp, totalmassa, drivkraft eller konstruktion. I ett sådant fall skall bilen ändringsbesiktigas. Eventuell tilläggsdebitering räknat från ändringsbesiktningen verkställs med ändringsdebetsedel där tidigare betald skatt beaktas. I förekommande fall betalas återbäring. Skatten för den månad under vilken ändringsbesiktningen utförs debiteras enligt den strängare skattegrunden. Belopp på mindre än 5 euro återbärs inte.

Lastbilar som är utrustade med vändskiva eller dragkoppling beskattas strängare än andra lastbilar. Om lastbilen emellertid inte används för dragning av släpvagn, kan bilens ägare eller innehavare i samband med registreringen eller på förhand innan användningen avslutas göra anmälan om detta på en av Fordonsförvaltningscentralen fastställd blankett, antingen direkt på besiktningssället eller via polisen. Anmälan om att draganordning inte används skall göras även när ett fordon godkänts uteslutande för dragning av släpanordning, men inte avses användas för detta ändamål.

Följande fordon är befriade från dieselskatt:

- 1) fordon i statens eller statliga inrättningsars ägo eller besittning, utom lastbilar på minst 12 ton (statsbolags och affärsverks bilar är däremot skattepliktiga),
- 2) räddningsbilar och ambulanser,
- 3) fordon som disponeras av polisen, försvarsmakten eller gränsbevakningsväsendet,
- 4) museifordon,
- 5) motorredskap som byggts på bilchassier,
- 6) bussar,
- 7) exportregistrerade fordon,
- 8) bilar som är registrerade med tullskyltar,
- 9) bilar som används med provnummerskyltar,

10) bilar som används med transportskyltar,

11) diplomatbilar, samt

12) bilar som huvudsakligen drivs med trä- eller torvbaserat bränsle.

Dieselskatt skall betalas av den som vid ingången av skatteperioden är eller borde ha varit antecknad i registret såsom fordonets ägare eller innehavare. Det avgörande är således vem som de facto var bilens första ägare eller innehavare vid skatteperiodens ingång. Skattskyldigheten fastställs enligt fordonets verkliga överlåtelsedag, oavsett när registeranmälan har skett. Debetsedeln sänds i efterhand till den som var fordonets första ägare eller innehavare under skatteperiodens första dag. Den skattskyldige svarar för skatten för hela skatteperioden, och en ny ägare eller innehavare svarar för skatten för följande skatteperiod. Fordonsförvaltningscentralen sänder debetsedlarna i första hand till den som är fordonets användare, dvs. innehavaren. Om innehavaren underlåter att betala skatten, skall skatten debiteras ägaren genom skatterättelse.

När en bil införs i registret under skatteåret, beskattas bilen fr.o.m. registreringsmånaden. För dieselskatten svarar den som i samband med bilens ny- eller omregistrering antecknas som bilens första ägare eller innehavare även om bilen skulle överlåtas vidare redan samma dag.

Dieselskatt för ett registrerat fordon debiteras för skatteåret enligt den i lagen fastställda indelningen i 1, 2 eller 4 rater enligt följande: a) i 1 rat om skattebeloppet är mindre än 300 euro per år (skatteperioden är 1.1—31.12 och skatteuppbörds månaden är februari), b) i 2 rater om skattebeloppet är minst 300 men mindre än 600 euro per år (skatteperioderna är 1.1—30.6 och 1.7—31.12 och skatteuppbörds månaderna är februari och augusti), eller c) i 4 rater om skattebeloppet är minst 600 euro per år, (skatteperioderna är 1.1—31.3, 1.4—30.6, 1.7—30.9, och 1.10—31.12, och skatteuppbörds månaderna är februari, maj, augusti och november).

Eftersom skatten betalas först under skatteperioden, finns det inte någon debetsedel för bilen i början av skatteperioden. Bilen får användas i trafik ända till den förfallodag som anges på debetsedeln, förutsatt att de fö-

regående skatteraterna har betalats. Om bilen avregistreras innan datakörningen av beskattningen utförs, debiteras skatten t.o.m. utgången av den månad då fordonet avregistrerades. Skattebelopp på mindre än 17 euro debiteras inte. Skatten påförs kalendermånadsvis. Dieselskatten debiteras alltid för minst en månad. När ett fordon antecknas i registret under skatteåret, skall skatt betalas redan fr.o.m. registreringsmånaden, även om bilen skulle registreras på månadens sista dag. Skatten uppbärs då med en debetsedel som sänds ut omedelbart efter att registeranteckningen har gjorts, och skatten förfaller till betalning cirka en månad efter registreringen. Skattebelopp på mindre än 17 euro uppbärs inte.

Om den skattskyldige inte har fått en debetsedel för dieselskatt under uppbördstiden, kan han be att få en av Fordonsförvaltningscentralen i så god tid att den hinner levereras före förfallodagen. Före uppbördstidens utgång kan den skattskyldige även få sig debetsedeln tillsänd per fax eller vid behov erhålla skattebetalningsuppgifterna per telefon, varvid debetsedeln sänds i efterhand för att bifogas betalningskvittot. Tilläggstid för betalning av skatten beviljas inte, även om debetsedeln skulle ha förkommit eller inte har levererats.

När ett fordon säljs eller får en ny innehavare, skall ägaren i regel inom sju dagar efter ändringen anmäla om detta till registret. Eftersom säljaren inte får något eget exemplar av registerutdragets anmälningsdel, bör det vid köp av ett dieselskattepliktigt fordon alltid upprättas en skriftlig handling, t.ex. ett särskilt överlåtelseintyg, som visar till vem och när fordonet har sålts. Om köparen inte registrerar fordonet i sitt eget namn och säljaren inte kan bevisa att han har sålt fordonet, skall skatten fortfarande debiteras säljaren. När ett fordon säljs, svarar den nya ägaren för skatten först fr.o.m. ingången av följande skatteperiod efter överlåtelsedagen, då säljarens ansvar upphör. Om fordonet säljs under en pågående skatteperiod, är säljaren inte berättigad till återbäring av skatt på grundval av försäljningen.

Om den skattskyldige underlåter att betala dieselskatten, blir bilens köpare tvungen att betala skatten ifall han önskar använda bilen

i trafik. Köparen kan betala skatten med en debetsedel som han fått av säljaren, eller be Fordonsförvaltningscentralen om ett dubbltexemplar av debetsedeln. Efter förfalldagen blir köparen tvungen att betala även förseningsränta. Skatten debiteras inte på nytt hos köparen.

Om bilen avregistreras, återbärs av den betalda dieselskatten den del som överstiger det belopp som beräknats för tiden fram till utgången av den månad då registerskyltarna har återställts till myndigheten. Då bilen avregistreras, beskattas den till utgången av den månad då skyltarna återställs, även om återställningen av skyltarna och avregistreringen har skett under olika år.

#### Gemensamma bestämmelser

Många av de bestämmelser om förfarande som ingår i lagen om skatt på motorfordon är gemensamma för fordonsskatten och dieselskatten. Gemensamma bestämmelser gäller i fråga om betalningsställen, indrivning, efterbeskattning, ändringssökande, påförande och tillsyn av användningsförbud samt skattelättnad.

Om det kan bevisas att någon har betalt skatt för en bil av misstag, eller betalt för mycket skatt, kan Fordonsförvaltningscentralen på ansökan återbetala det överbetalda beloppet. Det kan dock inte betraktas som ett misstag, om skatt har betalats av bilens ägare eller innehavare oavsett om denne är skattskyldig eller ej. Om två eller flera personer har betalt skatt för en och samma bil, kan Fordonsförvaltningscentralen på ansökan återbetala det överbetalda beloppet till den person som inte är skattskyldig vad gäller skatten i fråga.

Fordonsskatten och dieselskatten betalas till bank med den giroblankett som följer med debetsedeln. Skatten kan betalas även via bankernas betalningsautomater eller med företags eller hemdator. Skatten skall betalas senast på förfalldagen, oavsett rättelseansökan eller besvär. Skatten skall betalas inom utsatt tid, vid behov med användning av ombud, oberoende av personligt förhinder såsom sjukdom eller utlandsvistelse. Skatt som är obetald på förfalldagen kan jämte förseningsränta betalas på de normala betalnings-

ställena även efter den ursprungliga förfalldagen. Fordonsförvaltningscentralen skickar en påminnelse om obetalda skatter cirka en månad efter förfalldagen. I betalningspåminnelsen anges förseningsräntebeloppet fram till dagen för påminnelsen. Betalningspåminnelsen kan användas för betalning av skatten på samma sätt som en debetsedel. Fordonet är dock belagt med användningsförbud till dess att skatten har betalats. Överföringen av skatter som sänds till utmätning sker normalt via linjeöverföring. Skatt som är föremål för utmätning kan inte längre betalas på de normala betalningsställena. Skatten preskriberas fem år efter utgången av det år då skatten debiterades.

Polisen, gränsbevakningsväsendet och tullen skall se till att ett fordon för vilket fordonsskatt eller dieselskatt är obetald inte används i trafik. Ett sådant fordon får tas på släp eller transporteras på trailer eller lavett. Eftersom det inte krävs att kvitto över betald skatt skall medföras i bilen, är kontrollen i praktiken adb-baserad. En skattskyldig kan emellertid genom uppvisande av vederbörligt kvitto bevisa att han har betalt skatten, om betalningen av någon anledning inte finns antecknad i datasystemet.

Användningen av en bil skall förhindras, om skatten eller den del av skatten som förfallit till betalning inte har betalats. Ett fordon godkänns inte vid en periodisk besiktning, om fordonsskatt eller dieselskatt är obetald. Fordon som har avregistrerats kan inte registreras på nytt, om skatten är obetald. På grund av skattens fordonsvisa karaktär måste användningen förhindras även när ägande- eller besittningsrätten till bilen har övergått till en annan än den skattskyldige hos vilken skatten har debiterats. Användningsförbudet gäller således även bilens nya ägare eller innehavare. Skatten kan dock inte drivas in genom utmätning hos den nya ägaren eller innehavaren.

Om i trafik används en bil för vilken fordonsskatt eller dieselskatt som förfallit till betalning är obetald, kan även straffrättsliga påföljder komma i fråga. Om den skattskyldige avsiktligt har försökt undvika att betala skatt eller medvetet lämnat skatten obetald, kan han bestraffas för skattebedrägeri. Skatt skall debiteras genom efterbeskattning, om

en registreringspliktig bil har använts oregistrerad i trafik, eller om den som är antecknad i registret som bilens ägare inte inom föreskrivna sju dygn efter att bilen fått en ny ägare eller innehavare har inlämnat en registerändringsanmälan, eller om anmälan är felaktig. I fråga om skattepliktiga fordon har registreringsanmälan motsvarande funktion som en skattedeclaration. Innan skatten debiteras bereds den skattskyldige tillfälle att avge förklaring i saken. Med efterbeskattningsdebetsedel påförs skatten till högst det trefaldiga beloppet av den skatt som blivit odebiterad. Efterbeskattningen skall verkställas inom 10 år efter utgången av skatteåret. Användning av bilen är inte tillåten innan den genom efterbeskattnings debiterade skatten jämte förhöjningar är betald till fullt belopp, även om den debiterade skatteraten ännu inte har förfallit till betalning.

Den skattskyldige kan söka rättelse av debiteringen av fordonsskatt eller dieselskatt hos Fordonsförvaltningscentralen. Om den skattskyldige utan egen förskyllan på grund av räknefel eller därmed jämförligt misstag inte har påförts skatt, eller om han fått en alltför stor skatteåterbäring, kan Fordonsförvaltningscentralen rätta debiteringen. Rättelsen skall ske inom två år efter utgången av debiteringsåret. En skattskyldig som är missnöjd med en åtgärd av Fordonsförvaltningscentralen beträffande skattskyldighet eller skattens belopp kan skriftligen söka ändring i beslutet hos Helsingfors förvaltningsdomstol. Besvär skall anföras inom 30 dagar från betalningsdagen eller förfallodagen, denna dag inte medräknad. Grundbesvär skall anföras inom fem år. I praktiken har alla besvär betraktats som grundbesvär. Den myndighet som behandlar besvär eller rättelseansökan kan på skriftlig ansökan förbjuda utmätning av skatt eller bestämma att utmätningen skall avbrytas för den tid som ärendets behandling varar.

Skattestyrelsen kan av särskilda skäl bevilja befrielse från eller uppskov med betalning av fordonsskatt eller dieselskatt, dröjsmålsränta, förseningsränta eller restavgift. Eftersom huvudregeln är den att obetalda skatter skall leda till användningsförbud, är inställningen till beviljande av skattelättnader ytterst återhållsam. Lättnad beviljas inte uteslu-

tande på grund av skattskyldigs insolvens. Uppskov med betalningen av skatt kan beviljas vid företags- eller skuldsanering, eller i andra fall där det med hänsyn till omständigheterna är motiverat. Fr.o.m. början av år 2003 har det även varit möjligt att hos Fordonsförvaltningscentralen ansöka om återkallande av användningsförbud i en situation där en domstol beslutat om inledning av företags- eller skuldsaneringsförfarande.

### *1.1.1. Bedömning av nuläget*

Beskattningen på grundval av den tid ett fordon varit registrerat

En olägenhet vad gäller lagstiftningen om fordonsskatt och dieselskatt är att bestämmelserna har varit utspridda på flera olika lagar, förordningar och ministeriebeslut. Lagstiftningen om dessa skatter har uppkommit vid olika tidpunkter, huvudsakligen under åren 1966—1997. Lagstiftningens målsättning varierar därför mycket, liksom även lagstiftningens struktur och sättet på vilket bestämmelserna är avfattade. Delvis återspeglar detta de ofta mycket olika lagstiftningskulturer, praktiska behov och administrativa begränsningar som rådde under olika tider. T.ex. år 1966, när den nu gällande lagen om skatt på motorfordon stiftades, var man just i färd med att överföra registreringen av fordon från länsstyrelserna till den nyinrättade Bilregistercentralen. I det sammanhanget tog man i bruk ett hålkortsbaserat fordonregister – den första större databaserade tillämpningen inom den statliga centralförvaltningen – som utgjorde grunden för fordonsbeskattnings skatteuppbördssystem. Det nya skatteuppbördssystemet baserades på debitering med debetsedlar i stället för skattmärken som inom det gamla uppbördssystemet, som hade sin grund i stämpelbeskattningen. Beredningen av skattereformen skedde under stor brådska för att systemet skulle kunna tas i bruk så snart det databaserade registret var tillgängligt. På lagnivå fanns ytterst få eller inga bestämmelser om förfarandet. Även om det med tiden har skett en viss precisering och utveckling av lagstiftningen, återspeglar sig denna utgångspunkt fortfarande i lagen om skatt på motorfordon. I samband med



stiftandet av lagen om fordonsskatt cirka trettio år senare fanns det redan tankar på att förenhetliga dessa två skatteformer på förfarandenivå, vilket bl.a. yttrar sig i den hänvisning till förfarandebestämmelsen i lagen om skatt på motorfordon som ingår i lagen om fordonsskatt. Även den sistnämnda lagen är emellertid stiftad före grundlagsreformen 1999, vilket återspeglas i lagens struktur och bestämmelserna på lägre nivå. Av dessa orsaker har lagstiftningen som helhet betraktad blivit splittrad, och bestämmelserna består av flera olika skikt som motsvarar olika historiska skeden. Bland bestämmelserna finns också sådana som i vissa avseenden har förorat sin betydelse.

En faktor av betydelse är den datatekniska utvecklingen. Datatekniken bör inte betraktas enbart ur teknisk synpunkt, utan som ett verktyg som en skapar möjligheter till en förvaltning av helt annat slag än vad som var möjligt t.ex. vid den tidpunkt då lagen om skatt på motorfordon stiftades. Fordonsförvaltningscentralens nuvarande datasystem för motorfordonsbeskattningen och fordonssbeskattningen är från 1989 respektive 1997, och representerar den tidens maskin- och systemtekniska nivå. Systemet från 1997 baserar sig på samma tekniska lösningar som systemet från 1989. Att upprätthålla dessa tillämpningar har blivit orimligt svårt på grund av de föråldrade lösningar de baserar sig på, och nödvändiga dellösningar är inte längre lättgenomförbara. Systemen är således inte heller i tekniskt avseende så flexibla att det med rimliga ansträngningar skulle gå att genomföra ens de mest nödvändiga ändringarna av beskattningsförfarandet. Detsamma gäller även Fordonsförvaltningscentralens övriga system, som också genomgår en översyn inom ramen för det s.k. PALKO-projektet. Projektet innebär en övergripande förnyelse av Fordonsförvaltningscentralens verksamheter på alla nivåer. Eftersom de datatillämpningar som används vid beskattningen har mycket nära anknytning till bl.a. systemet för fordonregistrering, är det klart att utvecklingen av systemen bör ske på kompatibel grund. Beskattningstillämpningen planeras tas i bruk genast under PALKO-projektets första fas. PALKO-projektet beskrivs utförligare i avsnittet om verkningar i

fråga om organisation och personal.

Ur PALKO-projektets synvinkel kan man framföra vägande skäl för en sammanslagning av de nuvarande skattetillämpningarna som nu utgörs av två skilda system. För detta föreligger både verksamhetsrelaterade och datatekniska skäl. Som ovan konstaterades finns redan nu många kopplingar mellan de separata skattetillämpningarna, t.ex. genom hänvisningsbestämmelsen i 4 § lagen om fordonsskatt som hänvisar till tillämpningen av förfarandebestämmelserna i lagen om skatt på motorfordon, om inte något annat föreskrivs i lagen om fordonsskatt.

Synpunkter som hänför sig till motorfordonsbeskattningen

Den nuvarande typen av motorfordonsbeskattning grundar sig på de utgångspunkter som omfattades på 1960-talet, speciellt i det skede då beskattningen av trafikbränslen ordnades enligt de grundlinjer som fortfarande gäller vid beskattningen av trafikbränslen, trots att t.ex. accisnivåerna har varierat mycket. Motorfordonsskattens tillkomst historia sammanhänger med att man på 1960-talet började beskatta dieselolja enligt en lägre skattesats än motorbensin. För att uppväga den lägre skattesatsen på dieselolja så att den totala genomsnittliga skattebelastningen skulle bli lika stor oavsett vilket bränsle ett fordon drevs med, var man tvungen att komplettera beskattningen av dieseldrivna fordon med någon annan form av skatt. En årlig skatt ansågs lämplig för detta ändamål, och sålunda infördes vid ingången av 1967 en motorfordonsbeskattning av motsvarande typ som den nuvarande.

Motorfordonsbeskattningens mål kan beskrivas som klart fiskala, även om skatteformens bakgrund på ovan beskrivna sätt anknyter till skatteneutralitet med avseende på helhetsbeskattningen av fordon. Neutralitetsmålet understryks även av att motorfordonsbeskattningen baserades på fordonets totalmassa. Dieselfordons totalverkningsgrad har den egenskapen att bränsleförbrukningen vid ökande fordonsmassa i princip ökar långsammare än vad förändringen i massa skulle förutsätta, då andra faktorer hålls konstanta. Om man endast använde bränslebeskattning,

skulle beskattningen i proportion till massan, eller i princip fordonets transportkapacitet, vara lindrigare för fordon med större massa än för fordon med mindre massa. En skatt som ökar med stigande massa kan anses balansera denna effekt som beror på dieselmotorns egenskaper.

Under senare år har beskattningens neutralitet på de flesta delområden av beskattningen betraktats som en allt viktigare egenskap hos ett bra skattesystem. Inom vägtrafikbeskattningen har man dock i allt högre grad betonat olika typer av styrningsmål. Ofta har dessa hänfört sig till trafikens miljökonsekvenser och andra olägenheter, t.ex. de olägenheter som trafikstockningar medför för medtrafikanterna. Generellt kan hänvisas till behovet att internalisera de externa kostnaderna för trafiken med hjälp av skatter och avgifter. Detta betonas t.ex. i EU:s trafikpolitiska vitbok "Den gemensamma transportpolitiken fram till 2010: Vägval inför framtiden" (KOM(2001)370). Enligt denna synvinkel kan de traditionella fiskala beskattningens målen rentav sägas hamna i skuggan av de trafik- och miljöpolitiska styrningsmålen. I vitboken betonades även behovet att utveckla trafikbeskattningen i riktning mot det i många andra EU-utredningar under senare år framförda s.k. gränskostnadsbaserade skatte- eller avgiftssystemet inom vilket de prestationer som betalas till det offentliga eller till andra väghållare fastställs på den nivå som förutsätts enligt den ekonomiska teorin och inte enligt fiskala behov. Detta anses kunna förbättra trafiksystemets effektivitet, förutsatt att samma principer på ensartade grunder tillämpas på samtliga trafikformer. Det bedöms att man på detta sätt kan uppnå både en positiv styrningseffekt inom enskilda politikområden samt en övergripande välfärd fördel inom gemenskapen i stort. Denna synpunkt har framförts även inom andra sammanhang av större räckvidd än gemenskapspolitiken – t.ex. i den utredning som presenterades för den europeiska trafikministerkonferensen den 4 mars 2003, "Efficient transport taxes and charges 2003" (CEMT/CS(2003)4), där man betonar fördelarna med ett skatte- eller avgiftssystem av mer differentierat slag än det nuvarande. I den fortsatta beredningen av förslagen i EU:s senaste vitbok har man dock

enligt uppgift inte i lika hög grad betonat att systemet bör uppfylla de ekonomisktteoretiska kraven. Tyngdpunkten har i stället i högre grad lagts på finansieringen av gemenskapens trafiknätverk, speciellt investeringarna i det innovativa transeuropeiska transportnätet. Den politiska beredningen inom EU torde även påverkas av den ökade internationella trafiken och utvidgningen av gemenskapen samt – i anslutning därtill – skillnaderna mellan de olika system som tillämpas vid beslut om skatter och avgifter. Inom gemenskapen finns ett tydligt behov att övergå från skatter till avgifter även av den anledningen att detta skulle möjliggöra en övergång från ett beslutssystem som förutsätter enighet till ett system baserat på majoritetsbeslut.

Den ovan beskrivna gemenskapsutvecklingen, vars slutresultat visserligen i detta skede är svårt att förutsäga, ger orsak att bedöma om den beskrivna formen av årlig beskattning passar in i de beskrivna utvecklingsscenarierna, eller om den redan kan anses vara helt föråldrad. Det är uppenbart att nästan den enda möjligheten till differentiering av en registertidsbaserad beskattning hänförs till fordonets tekniska egenskaper, inklusive utsläppsnivåer. Av praktiska orsaker utgör det en tilläggsbegränsning att fordonsregistret är den enda databasen som kan användas för detta ändamål. Inom ramen för denna skatteöversyn är det således inte möjligt att genomföra en egentlig beskattning av fordonsanvändningen på så sätt att skattens belopp skulle bero på hur mycket, var och när fordonet faktiskt används. En beskattning som är beroende av antalet körkilometer, skulle således förutsätta ett helt annat slags databas än enbart fordonsregistret. För detta ändamål krävs metoder som baserar sig på satellitbaserad positionsbestämning av fordon i trafiknätet, av motsvarande slag som det som man för närvarande planerar att införa i Tyskland. Metoderna är tillgängliga tidigast i början av 2010-talet, om utvecklingen går enligt de planer som framlagts i kommissionens förslag till Europaparlamentets och rådets direktiv om allmänt införande av och driftskompatibilitet mellan elektroniska väg-tullsystem i gemenskapen (KOM(2003)132 slutlig). Ätminstone i detta skede är det motiverat att utveckla det nuvarande systemets

effektivitet och funktionalitet så långt det går.

Det torde med fog kunna sägas att svaret på frågan om huruvida den årliga beskattningen redan kan anses vara en föråldrad skatteform väsentligen beror på, om man anser att beskattningens fiskala mål fortfarande är relevanta eller om tyngdpunkten borde läggas på andra i den internationella diskussionen framförda målsättningar, såsom ovan beskrivna styrningsmål eller ekonomiskteoretiskt baserade målsättningar. De fiskala målen kan visserligen uppnås även på annat sätt än genom en registertidsbaserad skatteform. T.ex. bränslebeskattning har ibland framförts som ett alternativ speciellt till fordonsskatten. I den inhemska diskussionen har man emellertid påtalat att även en sådan lösning har sina nackdelar, även om den skulle innebära en övergång i riktning mot en beskattning som exaktare än tidigare beaktar fordonets verkliga användning.

Även om man på det nationella planet kan framföra olika åsikter om den inbördes balansen mellan vägtrafikbeskattningens nuvarande element – beskattning av fordonsansskaffning, bränslebeskattning och registertidsbaserade skatter – förefaller det dock som om den fiskala helhetsverkan av dessa skatteformer även fortsättningsvis bör anses vara viktiga för den offentliga ekonomin. I den senaste tidens skattepolitiska diskussion i Finland har det åtminstone inte framförts att man borde avstå från denna fiskala helhetsnivå. Då även den internationella utvecklingen för närvarande förefaller oklar, eller rentav håller på att förskjutas i riktning mot fiskala målsättningar, torde det kunna anses att en registertidsbaserad årlig beskattning åtminstone i detta skede inte kan anses vara föråldrad, inte ens i ett internationellt perspektiv. Dessutom är det för närvarande inte ens tekniskt möjligt att i större utsträckning ta i bruk en ersättande, prestationsbaserad och strikt differentierad beskattning, även om de nödvändiga lösningarna i princip är kända och utvecklingsarbetet i fråga om flera alternativ torde vara långt framskridna.

Vid en bedömning av motorfordonsbeskattningen bör man utöver de ovan behandlade allmänna internationella synpunkterna även speciellt beakta utvecklingen av bräns-

lebeskattningen inom gemenskapen. Som ovan konstaterades var en av drivkrafterna bakom tillkomsten av den nuvarande motorfordonsbeskattningen på 1960-talet den differentiering av beskattningen av motorbensin och dieselolja som innebär att accisen på dieselolja (som huvudsakligen används inom godstransport och kollektivtrafik) är lägre än bränsleaccisen på motorbensin, som i stället har påverkats starkare av det fiskala trycket. Både i kommissionens trafikpolitiska vitbok och i beredningen av EG-direktivet om energiskatt har man tagit upp frågan om att bringa beskattningen av dieselolja i närmare överensstämmelse med beskattningen av motorbensin. Ätminstone för de fordonsgupper där såväl bensin- som dieseldrivna alternativ erbjuds parallellt, innebär det att målet att kompensera eller neutralisera skatteskillnaden mellan dessa bränslen inte längre är nödvändigt att upprätthålla, om den hittillsvarande skillnaden vid bränslebeskattningen avskaffas.

I samband med beredningen av gemenskapens regelverk om energiskatter har som ett alternativ framförts en tillnärmning av beskattningen av dieselolja och beskattningen av motorbensin, i syfte att till slut förenhetliga beskattningen av dessa bränslen. Denna tanke framförs även i kommissionens trafikpolitiska vitbok. Den senaste tidens utveckling samt de olika beredningsfaserna tyder dock på att förslag i denna riktning inte framskrider enligt plan. Slutsatsen är den att någon form av differentiering vid beskattningen av trafikbränslen troligen kommer att kvarstå, vilket motiverar att man tillämpar en beskattning baserad på användningstid eller registrering, åtminstone i fråga om vissa fordonsgupper.

#### Bedömning av fordonbeskattningen

##### Fordonbeskattningens fiskala utgångspunkt

Systemet med fordonbeskattning i form av en årlig registertidsbaserad skatt på personbilar och paketbilar som är oberoende av fordonets drivkraft, togs på nytt i bruk i Finland år 1994. I samband med avlåtandet av propositionen om ändring av lagen om skatt på bilar och motorcyklar (RP 42/1993 rd), som

innebar en sänkning av fordonsskatten med 20 procent, fogades till statsrådets protokoll ett uttalande om att den minskning av bilskatteintäkterna som sänkningen av skatten medför måste ersättas genom införandet av en årlig skatt på samtliga bilar. Eftersom den skattesänkning som då genomfördes var av permanent art, var även behovet att ersätta skatteintäktsbortfallet av bestående slag. Lagen stiftades som en permanent skattelag, även om det i offentligheten oavlatligt hävdades att lagen var avsedd att vara temporär. Fordonsskatten hade således ett uttalat fiskalt syfte.

Ur fiskal synpunkt kan såväl fordonsskatten som dieselskatten betraktas som effektiva skatteformer i det avseendet att inflödet av skatteintäkter är mycket bra, och antalet skatterester vanligen är litet. Av debiterade skatter blir endast några promille slutgiltigt obetalda, vilket otvivelaktigt beror framför allt på att underlåtelse att betala skatt leder till användnings- och besiktningförbud. Vid andra former av beskattning finns inte tillgång till denna typ av sanktioner vid försummelse av skattebetalning, vilket torde vara en delförklaring till att inflödet av skatteintäkter vid fordons- och dieselbeskattningen kan anses vara exceptionellt gott jämfört med andra skatter som uppbärs med debetsedel. Inom bilbeskattningen har indrivningen av skatter genom utmätning inte i praktiken haft någon större inverkan på skatteinflödet.

En målsättning vid stiftandet av lagen om fordonsskatt var att undvika att de bilar som beskattats enligt de strängare skattegrunderna före bilskattesänkningen skulle påföras lika hög fordonsskatt som de bilar som beskattades enligt de lindrigare bilskattegrunder som togs i bruk i maj 1993. Syftet var ett slags partiell lindring av dubbelbeskattning, vilket å andra sidan har rönt kritik för att det i viss mån gynnar äldre bilar, vilka vanligen är mindre miljövänliga än nya fordon. Skillnaden har dock i praktiken varit ganska obetydlig, och har som mest motsvarat priset för en full tank bränsle för en normal personbil. Systemet har i alla händelser kritiserats på den grunden att det inte möjliggör miljöstyrning.

Fordonsskatten har även en internationell dimension. Europeiska gemenskapernas kommission har i sitt meddelande av den 9

september 2002 till rådet och europaparlamentet "Beskattning av personbilar i europeiska unionen – möjligheter till åtgärder på nationell nivå och på gemenskapsnivå" (KOM(2002)431 slutlig) rekommenderat att medlemsländerna för fiskala behov använder sig av årliga skatter av fordonsskattetyper i stället för skatter på anskaffning. Det rör sig emellertid endast om en rekommendation, och i dokumentet ges inga antydningar om att avsikten ens i framtiden är att förskjuta beskattningens tyngdpunkt i denna riktning genom gemenskapslagstiftning om skatteharmonisering. Några sådana åtgärder är inte aktuella, med undantag för det projekt för förnyelse av vissa förslag som gäller tillfällig användning av fordon och beskattningen av flyttfordon, som kommissionen har meddelat sig ha under beredning.

Förfarandemässiga och administrativa synpunkter på fordonsskatten

Uppbörderna av fordonsskatt sker numera adb-baserat på basis av fordonsregistret. Åren 1994—1996 genomfördes skatteuppbörden med hjälp av skattemärken som skulle fästas på fordonets vindruta. Detta system ersattes av ett adb-baserat uppbördssystem, som togs i bruk i augusti 1997. Det nuvarande systemet kan fortfarande betraktas som ganska modernt, trots de begränsningar som datasystemet för vägtrafiken och de dåvarande adb-lösningarna innebar, begränsningar som emellertid medför ett visst mått av oflexibilitet.

Vissa detaljer i förfarandet vid fordonsbeskattningen visar att man från första början har gått in för att göra systemet billigt att administrera. Vid ägarbyte finns det sålunda t.ex. inte något förfarande för återbäring av skatt eller debitering av skatt hos fordonets nya ägare. Ursprungligen hade man tänkt sig att detta skulle komma att beaktas i det av säljaren och köparen avtalade priset i form av en prissänkning, om köparen hade kännedom om att skatten var obetald. Om man hade gått in för en lösning där skatten återbetalas till den tidigare skattskyldige och i stället uppbärs hos den nya ägaren, skulle det ha inneburit 1,2 miljarder förvaltningsprestationer utan någon som helst inverkan på skattein-

täkterna. Som nedan konstateras, bör t.ex. denna omständighet i dagens läge kanske bedömas på ett annat sätt än 1996, då det nuvarande skattesystemet planerades. På det stora hela, och med beaktande av systemets särdrag, torde man dock kunna anse att kostnaderna för fordonsskattningen har varit rätt rimliga i jämförelse med den allmänna kostnadsnivån för förvaltningen av skattesystemen. En exakt jämförelse av kostnadsnivåerna är dock inte lätt att göra på grund av de stora skillnaderna mellan olika skatteformer och kundernas krav på servicenivå och smidighet. Sålunda ger t.ex. relationen mellan kostnadsnivå och skatteintäkter inte någon rättvisande bild av förvaltningens effektivitet, eftersom ändringar av skattenivån direkt påverkar jämförelsetalen även om systemet i övrigt skulle vara lika effektivt som tidigare. Entydiga mått på kostnadsnivån har inte utvecklats, vilket innebär att man vid jämförelser av detta slag måste nöja sig med allmänt hållna synpunkter.

Med tanke på Fordonsförvaltningscentralens verksamhet kan ett system som innebär att över två och en halv miljon skattskyldiga varje skatteår beskattas vid så gott som samma tidpunkt inte anses vara särskilt bra ur arbets- och resursfördelningssynpunkt. Det skulle vara bättre om den arbetsinsats som krävs för beskattningen tidsmässigt kunde fördelas jämnare över hela kalenderåret.

#### Kritiska synpunkter på motorfordonsskatten och fordonsskatten

Ovan har redan hänvisats till miljösynpunkter, eller rättare sagt till den omständigheten att de nuvarande skattesystemen inte innehåller någon särskild miljöstyrning t.ex. av det slag som genomförts i vissa andra länder. Detta kan delvis anses sammanhänga med betoningen av de rent fiskala målen i samband med de årliga skatterna, eller med den hittillsvarande utvecklingen av skatteuppördssystemen. Dessa omständigheter torde dock inte numera i och för sig kunna anses utgöra något hinder för att vid behov inom ramen för även dessa skatteformer genomföra bl.a. miljöstyrning. Fordonsregistrets uppgiftsinnehåll kan dock komma att utgöra en avsevärd begränsning vid planering-

en av miljöstyrningen. Speciellt när det gäller äldre fordon är registrets uppgiftsinnehåll ganska bristfälligt i fråga om t.ex. uppgifter om utsläpp och bränslekostnader. Av denna anledning kan det visa sig svårt att införa ett effektivt miljöstyrningssystem baserat på en rättvis bedömning av fordonens faktiska utsläpp.

Registertidsbaserade skattesystem har kritiserats för att den faktiska användningen av ett fordon inte beaktas annat än i det avseendet att en avregistrering i princip avbryter skattebetalningen. Den genomsnittliga körprestationen är dock i allmänhet mindre för äldre fordon än för nya fordon. Det innebär att skattens belopp i förhållande till körprestationen i själva verket lätt blir högre för äldre fordon än för nya fordon, även om det nominella skattebeloppet är något lägre för äldre fordon än för nya fordon. Detta kan i princip anses avhjälpa det missförhållandet att dessa skatteformer åtminstone tills vidare inte inbegriper någon egentlig miljöstyrning. Å andra sidan är det fordonsvisa skattebeloppet per körprestation mindre ju mer ett fordon används, vilket klart strider mot den miljömässiga målsättningen. Bl.a. av dessa orsaker krävs det omsorgsfull planering för att åstadkomma ett fungerande system för miljöstyrning av den årliga beskattningen.

Även ur rättvisesynpunkt har det ansetts vara problematiskt att fordon som endast används i liten utsträckning påförs en lika stor skatt som likadana fordon som är i flitig användning. I kommentarerna till systemet med årliga skatter har som en av de största bristerna framförts att det i princip är orättvist att skattebelastningen varierar beroende på hur mycket fordonet har använts. Detta missförhållande är emellertid svårt att avhjälpa, eftersom variationen i antalet körprestationer är mycket stor mellan fordon som varit lika länge i registret. Saken sammanhänger dock delvis också med förfarandet för avregistrering samt kostnaderna för av- och omregistrering. Utvecklingen av systemet är emellertid inte en fråga som berör enbart beskattningen.

För närvarande kan skattebetalningen avbrytas genom att fordonet avregistreras. Där emot återbärs inte fordonsskatt som betalats t.ex. för hela året, även om den skattskyldige

säljer sitt fordon under skatteperioden, utan det betalda beloppet kommer fordonets nya ägare till godo. Även detta har kritiserats ur rättvisesynpunkt. Av samma anledning har förfarandet med fulla kalendermånader vid återbäring av fordonsskatt vid avregistrering ansetts vara onödigt schematiskt och besvärligt. Återbäringen av fordonsskatt betalas dock även för närvarande per dag.

I detta sammanhang bör ytterligare understrykas att de ovan behandlade miljö- och trafikpolitiska styrningsmålen i princip står i konflikt med rättvisemålen, utom då man jämför fordon av samma årsklass. Detsamma gäller även det i vissa sammanhang anförda målet för ett effektivt fordonssnedskrotnings-system där årlig skatt skulle uppbäras som en sanktion tills intyg över nedskrotning har uppvisats. En förbättring av servicenivån inom systemet med årlig beskattning förutsätter tvärtom att skattebetalningen kan avbrytas så smidigt som möjligt när fordonet de facto inte används, oberoende av varför fordonet är ur bruk.

Ett av de viktigaste kriterierna vid bedömningen av det nuvarande systemet är hur beskattningen kan göras smidigare, t.ex. genom begränsning av skatten till fordonets användningstid, uppdelning av skatten på betalningsrater samt andra element i samband med förfarandet, såsom elektronisk kommunikation och periodbeskattning av skattskyldiga med ansvar för ett stort antal bilar.

Ur grundlagssynvinkel bör särskild vikt fästas vid att medborgarnas rättigheter och skyldigheter på föreskrivet sätt regleras i lag. I finansministeriets arbetsgruppspromemoria 30/2001, "Perustuslaki ja valtuussäännökset" påtalas att lagen om fordonsskatt och lagen om skatt på motorfordon innehåller vissa bestämmelser om användning av förordning, vilka bör anses stå i strid med 81 § grundlagen. Detta gällde i första hand lagen om fordonsskatt, där 4 § innehåller ett alltför generellt bemyndigande att genom förordning åsidosätta lagens bestämmelser, och där det i 34 § om beskattning av internationell trafik i mycket stor utsträckning hänvisas till bestämmelser på förordnings- och finansministeriebeslutsnivå för fastställande av skattegrunderna. Även om den nuvarande lagstiftningen om årliga skatter möjligen inte inne-

håller några andra ur grundlagssynvinkel väsentliga formella brister än de ovan nämnda, kan lagstiftningen dock även i övrigt med fog kritiseras för vissa brister även vad gäller författningsnivån. Jämfört med modern lagstiftningspraxis innehåller lagstiftningen om årliga skatter som ovan konstaterats endast ett fåtal bestämmelser specifikt om förfarande. Dessa bestämmelser är delvis utspridda på olika författningsnivåer. Det är motiverat att förenhetliga författningsnivåer.

Enligt den nuvarande lagen om skatt på motorfordon och lagen om fordonsskatt verkställs beskattningen av Fordonsförvaltningscentralen under skattestyrelsens ledning och övervakning. Skattestyrelsens ledning och övervakning av Fordonsförvaltningscentralens beskattningsverksamheter har dock i praktiken begränsat sig till att finansieringen av verksamheterna fram till utgången av år 2002 budgettekniskt har skötts genom ett gemensamt avtal om att kostnaderna täcks av skatteförvaltningens anslag. Denna situation har dock inte ansetts vara ändamålsenlig, speciellt då skattestyrelsens roll vid den årliga beskattningen även i övrigt har varit ringa. Även till denna del borde man komma fram till nya och mer ändamålsenliga arrangemang. Vid planeringen av dessa arrangemang bör man beakta bl.a. resultatstyrningspraxis.

I samband med översynen av förfarandet vid årlig beskattning bör man beakta den administrativa utvecklingen inom skatteförvaltningen i övrigt, även om den formella anknytningen mellan skatteförvaltningen och Fordonsförvaltningscentralen skulle minska. Många problem är dock gemensamma, bl.a. av den anledningen att det i båda fallen rör sig om skatteuppbördsverksamhet som omfattar ett stort antal händelser av samma slag. Bl.a. elektronisk kommunikation och annan ny datateknik har likartade konsekvenser för såväl för skatteförvaltningen som för Fordonsförvaltningscentralen i dess roll av uppbärare av årliga skatter.

#### Synpunkter i anslutning till skattenivåerna

Speciellt inom dieselbeskattningen används ett stort antal olika skattenivåer för fordon av olika typer. Skattebeloppen varierar t.o.m. inom samma fordonsslag, beroende på den

största tillåtna totalmassan för respektive fordon. Bortsett från att skattebeloppet för personbilar i olika skeden påverkats av bl.a. skatteintäktsbehovet vid olika tidpunkter samt till en del även av utvecklingen av skat- tedifferentieringen mellan dieselolja och motorbensin, härstammar dieselfordonens skattegrunder till sin allmänna struktur och i fråga om de relativa skattenivåerna för olika fordonsslag, från slutet av 1970-talet. Systemet baserar sig alltså på det förslag som bereddes av motorfordonsskattekommittén 1977 (FM 15/1977). Sedan dess har det inte gjorts några större ändringar i relationen mellan skattebeloppen för olika fordonsslag, utom att skatten på personbilar under årens lopp har höjts relativt sett mer än skatten på andra fordon. De fordonsklassificeringar och skattegrundsrelationer som då lades till grund för lagstiftningen motsvarade den kostnadsbelastning fordonen medförde för trafiklederna, enligt de utredningar som utfördes utgående från den dåvarande kunskapsnivån. Kunskapsnivån har otvivelaktigt utvecklats avsevärt under det gångna kvartsseklet. Principen om kostnadsmotsvarighet har utsträckts till helt nya områden, t.ex. genom att även miljöaspekter har inkluderats bland de faktorer som på ett eller annat sätt bör beaktas som s.k. externa kostnader.

Denna fråga hänför sig emellertid enligt nuvarande uppfattning till betydligt större sammanhang än skattegrunderna för register- tidsbaserad beskattning. T.ex. på det internationella planet behandlas frågor av detta slag i ett sammanhang som omfattar skatte- och avgiftssystemet i sin helhet och inte bara någon enskild skatteform. Till denna del hänvisas till vad som nedan anförs om målsättningen med denna lagstiftningsöversyn.

Utlåtande i riksdagens svar på regeringens proposition om ändring av bilskattelagen

I Riksdagens svar (RSv 304/2002 rd) på regeringens proposition om ändring av bilskattelagen ingår även följande utlåtande om beskattningen av motorfordon:

*"Riksdagen förutsätter att regeringen dessutom vidtar åtgärder för en brett upplagd översyn av bilskattelagstiftningen och motorfordonsskatte- lagstiftningen på längre sikt.*

*Den bör särskilt ge akt på hur beskattningen kan utnyttjas för att främja miljöstyrningen och miljömålen i syfte att reducera trafikutsläppen."*

Riksdagen kan med detta utlåtande anses ha betonat vikten av en översyn av de nämnda skatteformerna ur miljö-, trafik- och skattepolitiska utgångspunkter, trots att endast miljöaspekter ges ett särskilt omnämnande i utlåtandet. Enligt finansutskottets betänkande (FiUB 46/2002 rd) är detta en fråga med så stor räckvidd att det behövs ett särskilt projekt fristående från den aktuella tekniska översynen av lagstiftningen, som kräver en snabb tidsplan.

Grundlagsutskottets utlåtande

Grundlagsutskottet ansåg vid behandlingen av regeringens proposition om en fordonsslag och därtill hörande lagstiftning (RP 141/2002 rd, GrUB 40/2002 rd) att medborgarnas möjligheter att anföra besvär över myndighetsbeslut i vissa fall av beskattning och andra situationer som regleras i fordonsslagstiftningen inte bör begränsas. Frågan tangerar även den lagstiftning som nu behandlas, speciellt vad gäller skattelättnad och betalningsuppskov, och är därför av betydelse även vid en bedömning av lagstiftningens nuläge och behovet av ändring.

I samband med totalreformen av fordonsslagstiftningen ändrades även vissa bestämmelser som gäller förhindrande av användningen av fordon bl.a. vid försummelse att betala skatter och avgifter. Principen är att ett fordon skall beläggas med användningsförbud om skatter som uppbärs för fordon (i detta fall bränsleavgift) är obetalda. I 13 § 4 mom. lagen om bränsleavgift föreslogs intas ett bemyndigande för den myndighet som påfört bränsleavgiften att på ansökan och på de villkor den bestämmer, av särskilda skäl återkalla användningsförbudet för viss tid eller helt och hållet. I propositionen föreslogs även att ändring i ett sådant beslut inte skulle kunna sökas genom besvär. Någon särskild motivering för det föreslagna besvärsförbudet gavs inte i propositionen. Avsaknaden av motivering torde delvis kunna bero på att besvär- förbud redan tidigare har införts i fråga om motsvarande beslut (52 § bilskattelagen

och 27 § lagen om skatt på motorfordon). Delvis kan avsaknaden av motivering även anses bero på att besvärsförbud enligt vedertagen praxis tillämpas i fråga om avgöranden baserade på s.k. skälighetsprövning enligt olika skattelagar.

En möjlighet av ovan föreslaget slag, som innebär möjlighet att av särskilda skäl tillåta att ett fordon används trots att det är belagt med användningsförbud på grund av skattebetalningsförsummelse, påminner om en befogenhet att bevilja skattefrihet eller betalningsuppskov. Bestämmelser av detta slag ingår i praktiskt taget alla skattelagar, bl.a. i 15 § lagen om bränsleskatt. Avsikten med dessa bestämmelser är att göra det möjligt att efter bedömning ta hänsyn till sådana särskilda skäl i anknytning till den skattskyldiges omständigheter som innebär att det är oskäligt att den skattskyldige skall uppfylla de skyldigheter som lagen ålägger honom. I bestämmelser om skattelättnad är det fråga om en helhetsbedömning av den skattskyldiges speciella omständigheter, en s.k. fri eller ändamålsenlighetsbaserad prövning i motsats till bunden laglighetsprövning. På grund av sakens natur är bestämmelser av detta slag – vare sig det gäller skattelättnad eller som i detta fall en därmed nära påminnande tillåtelse att använda fordon – avfattade så generellt att de faktiskt gör det möjligt att i extraordnåna fall se saken ur ett helhetsperspektiv. Enligt det uttryck som vanligen ingår i dessa bestämmelser förutsätter tillämpningen att det i ansökan anförts särskilda skäl. Med tanke på de ändringssökandes rättsskydd är det nödvändigt att myndigheten har möjlighet att i sitt beslut ange vissa villkor som på ett eller annat sätt begränsar beslutets verkningar, om avgörandet utan denna möjlighet hade inneburit ett helt negativt beslut. Bakgrunden till denna bestämmelse om befrielse från användningsförbud för fordon är ett resonemang av det slag som är vedertaget i egentliga skattelättnadsärenden och som har visat sig fungera bra ur olika parter synvinkel.

Besvärsförbudet i 13 a § lagen om bränsleavgift var avsett att följa vedertagen praxis i skattelättnadsfrågor. Det har ansetts att det inte är motiverat att ändring skall kunna sökas genom besvär i beslut som baserar sig på en ovan beskriven helhetsbedömning av en

skattskyldigs särskilda omständigheter. I ett sådant beslut är det ju inte i egentlig mening fråga om att ett materiellt stadgande eventuellt har tillämpats felaktigt, i vilket fall det givetvis bör vara möjligt att få saken avgjord besvärsvägen. På samma sätt som i skattelättnadsärenden är det även i sådana fall som avses i 13 § 4 mom. alltid möjligt att lämna in en ny ansökan, om t.ex. omständigheterna har förändrats. Dessa beslut vinner inte laga kraft av sådant slag att det skulle förhindra att saken på nytt tas upp till behandling av den myndighet som har behörighet i saken. Besvärsförbudet grundar sig således på att karaktären hos det beslutsfattande som gäller befrielse från användningsförbud i materiellt hänseende jämföras med behandlingen av ärenden som gäller skattelättnad eller betalningsuppskov.

Även om någon motivering av motsvarande slag som den som ovan anförts inte ingick i propositionen om fordonslagstiftning, togs denna motivering upp i samband med grundlagsutskottets hörande av sakkunniga. Av grundlagsutskottets utlåtande framgick inget sådant som skulle ge anledning att dra slutsatsen att utskottet skulle ha ansett att prövningbaserade skälighetsbeslut som gäller användningsförbud för fordon är av annan karaktär än andra skattelättnadsbeslut. Även om det i detta sammanhang endast var fråga om beslut som gäller användningsförbud, kan utskottets ställningstagande anses generellt gälla beslutsfattande av detta slag, som baserar sig på en helhetsbedömning av särskilda omständigheter. Utskottet fann att

*"Med tanke på sökandens behov av rättsskydd är det problematiskt att myndigheten kan återkalla körförbudet "på de villkor den bestämmer" utifrån en löst formulerad bestämmelse. Behovet av förbud mot att söka ändring motiveras inte på något vis i propositionen. Eftersom onödiga förbud mot ändringssökande på grund av 21 § i grundlagen bör undvikas, måste besvärsförbudet strykas i lagförslaget."*

Bestämmelsen i 13 § 4 mom. lagen om bränsleavgift är avfattad så att den inte innehåller något besvärsförbud. I 27 § 4 mom. lagen om skatt på motorfordon, som utgör en del av samma helhet, bibehölls emellertid besvärsförbudet, eftersom momentet i fråga inte



var uppe till behandling den gången.

Med tanke på den lagstiftning som behandlas här, bör grundlagutskottet anses ha omfattat ståndpunkten att den sökande bör ha rätt att söka ändring även i sådana myndighetsbeslut som grundar sig på skälighetsprövning.

EG-kommissionens kritik av återbäringen av motorfordonsskatt

Enligt 13 § 2 mom. lagen om skatt på motorfordon återbärs av fordonsskatt som betalats för lastbil 80 procent av det belopp som under skatteåret betalats i medlemsländerna i Europeiska gemenskapen för fordonet i form av trafikavgift för användning av motorväg. Kommissionen har på inofficiell nivå påtalat detta arrangemang. Brevväxlingen har dock tills vidare inte lett till inledning av ett officiellt tillsynsförfarande. Kommissionen har konstaterat att detta återbäringsförfarande bör betraktas som sådant statsstöd som strider mot bestämmelserna för den inre marknaden. Kommissionen kan väntas återkomma till saken.

Återbärandet av egentlig fordonsskatt med stöd av 13 § 2 mom. lagen om skatt på motorfordon har på grund av ovannämnda brevväxling varit avbruten sedan början av år 2002.

Bränsleanvändningssanktioner i samband med årlig beskattning

Bestämmelserna om vilka dieselmotorförsedda fordon som kräver användning av bränsle som beskattas som dieselolja, och i vilka fordon det är tillåtet att använda lätt brännolja, ingår av historiska skäl i lagen om skatt på motorfordon. Dessa bestämmelser gäller utöver dieselolja och lätt brännolja även generellt användningen av sådana bränslen som beskattas lindrigare än motorbensin i fordon som är försedda med explosionsmotor, samt användningen av gasformiga bränslen. Å andra sidan ingår bestämmelser om bränsleavgift, som uppbärs för delvis samma ändamål, i en särskild lag om bränsleavgift.

Det viktigaste syftet med denna lagstiftning är att reglera användningen av bränslen, och att föreskriva om sanktioner för felaktig an-

vändning. Detta frågekomplex har inte något samband med de fiskala målen för de årliga skatterna, om man inte väljer att betrakta säkerställandet av uppbörden av bränsleaccis som ett indirekt fiskalt syfte. Den viktigaste kopplingen mellan den egentliga fordonsskatten och sanktionerna för användningen av bränslen är i praktiken den, att tilläggs-skattens belopp i regel utgör det tjugofaldiga beloppet av den egentliga fordonsskatten. På detta sätt har sanktionsbeloppet differentierats efter fordonsslag och fordonets storlek. Även denna synpunkt har sedermera minskat i betydelse, eftersom skatten sedan införandet av lagen om bränsleavgift år 1993 i praktiken har påförts till ett fast belopp som fastställs enligt fordonsslag med stöd av nämnda lag.

Att sanktionsbestämmelser för bränsleanvändning finns upptagna i samband med fiskal lagstiftning kan i dagens läge kritiseras bl.a. på den punkten att det materiella sambandet saknas, vilket gör att bestämmelsens tydlighet blir lidande. De synpunkter som inverkade på lagstiftningslösningarna under 1960-talet har inte längre någon betydelse, varför det inte längre är motiverat att ta in sanktionsbestämmelser av detta slag i samband med fordonsbeskattningen. I fråga om närmare motiveringar hänvisas till den proposition om bränsleavgiftslag, som avläts separat samtidigt med denna proposition.

Den skattskyldiges synvinkel

Fordonsförvaltningscentralen har sedan 1997 utrett de skattskyldigas åsikter genom enkäter baserade på slumpmässigt urval. Följande synpunkter hör till dem som framförts i den omfattande kundresponset som Fordonsförvaltningscentralen har erhållit:

— Den splittrade lagstiftningen, med två närliggande och så gott som identiska årliga beskattningssystem, är ägnad att hos medborgarna skapa oklarhet om lagens innehåll.

— De skattskyldiga upplever det som ett missförhållande att den som säljer sitt fordon under en pågående skatteperiod inte är berättigad till skatteåterbäring.

— Från skattskyldighåll har framförts önskemål om att skatten skulle uppbäras per dag, så att var och en skulle betala skatt endast för den tid som han själv har ägt fordonet.

— Önskemål har även framförts om att dieselskatten, som för närvarande beräknas per månad, skulle uppbäras per dag, på samma sätt som fordonsskatten.

— Särskilt från företagshåll har framförts att skattebetalningen bör kunna skötas på ett smidigare sätt med hjälp av moderna betalningssätt.

— De skattskyldiga behandlar debetsedlar för fordonsskatt och dieselskatt som vilka andra räkningar som helst, och önskar därför att normal praxis för betalning av räkningar skall gälla även vid fordons- och dieselbeskattningen.

Från skattskyldighåll har framförts önskemål om en ändring av de gällande bestämmelserna även med hänsyn till miljö- och säkerhetsynpunkter. Enligt kundresponset erbjuder den nuvarande lagstiftningen inte något verkligt incitament för anskaffning eller användning av nyare, säkrare och miljövänligare bilar. Å andra sidan har ägare till gamla fordon framfört även det motsatta önskemålet att man för gamla fordon borde betala betydligt mindre i fordonsskatt än för nya fordon.

En fråga som i olika sammanhang har påtalats från skattskyldighåll gäller beskattningen i samband med överlåtelse av invalidbil till annan användning under pågående skatteperiod. Utgångspunkten för skattefrihet för handikappades fordon är enligt bestämmelserna i 9 § 1 mom. lagen om fordonsskatt att skattefrihet på grundval av invaliditet kan gälla för endast ett fordon under en och samma tid. Avsikten är å andra sidan att ett fordon inte skall förbli skattefritt om det överläts till någon annan användning än den för vilken skattefriheten har beviljats. Således uppbärs fordonsskatt, om den person med handikapp som erhållit skattefriheten t.ex. säljer fordonet till en person som inte är berättigad till skattefrihet. Betalningen av fordonsskatt för den återstående skatteperioden skulle i princip kunna genomföras enligt någondera av två alternativ: antingen betalas skatten av köparen eller så betalas den av säljaren. I det gällande fordonsskattesystemet har valts det alternativet att skatten i ett sådant fall skall betalas av säljaren. Fördelen med detta är att man därigenom undviker en situation där köp av invalidbil skulle vara det

enda tillfället – utöver skattebetalningsförsummelse – där en köpare av ett registrerat fordon skulle vara tvungen att betala fordonsskatt under en pågående skatteperiod. När lagen stiftades utgick man från att betalningen av fordonsskatt i princip även i dessa fall inverkar på köpesumman så att säljaren gottgörs för att skatten är betald till utgången av skatteperioden. Arrangemanget har dock inte uppfattats på detta sätt, utan har närmast setts som en extra belastning för säljaren som redan har beviljats skattefrihet. På detta sätt har man undvikit en situation där den som köper en registrerad bil alltid skulle vara tvungen att utreda, om det eventuellt är fråga om en tidigare invalidbil för vilken köparen kan ådra sig skattepåföljder. Trots detta har det alltså förekommit missnöje med detta arrangemang.

En annan synpunkt som framförts från skattskyldighåll är att början av året inte nödvändigtvis är någon speciellt lämplig tidpunkt för betalning av skatt för hela året, eftersom många skattebetalare har även andra obligatoriska avgifter som förfaller till betalning i början av året.

### 1.1.2. *Propositionens mål och de viktigaste förslagen*

#### Lagstiftningsteknisk översyn

Propositionens mål är en sådan lagstiftningsteknisk översyn av lagstiftningen om fordons- och motorfordonsbeskattningen som möjliggör att dessa skattesystem kan optimeras även på datasystemnivå och övrig förvaltningsverksamhetsnivå för de nya system- och informationstekniska lösningar som inför inom ramen för Fordonsförvaltningscentralens PALKO-projekt. Syftet är att göra skattesystemet smidigare och förbättra serviceförmågan, speciellt ur de skattskyldigas synvinkel. De två nuvarande skattesystemen, som är av närliggande karaktär men i många detaljer avviker från varandra, föreslås ersättas med ett i en enda lag reglerat skattesystem, som omfattar de element av fordonsbeskattningen och dieselbeskattningen som det är motiverat att bibehålla.

Målet med denna översyn är att skapa ett skattesystem som i tekniskt avseende är så

modernt som möjligt och som en lång tid framöver kan förväntas uppfylla de krav som kan tänkas ställas på en registertidsbaserad beskattning. Propositionen har inte några andra skattepolitiska – t.ex. miljö- eller trafikpolitiska – mål än sådana som gäller systemets funktionsduglighet, flexibilitet och serviceförmåga. En av de viktigaste orsakerna till detta är den att beredningen av förslag som omfattar många olika politikområden och samtidigt garanterar skattesystemets tekniska funktionsduglighet förutsätter utförliga utredningar och tillräckligt bredbasig beredning. Tidsmässigt har vid beredningen även beaktats beredningen av gemenskapens lagstiftning om trafikbeskattningen. Enligt senaste tillgängliga uppgifter verkar det som om framläggningen av vidare förslag baserade på vitboken kommer att försenas, eventuellt med upp till några år. Med tanke på en skatte- eller miljöpolitisk beredning av större räckvidd är det dock ändamålsenligt att man åtminstone i stora drag känner till vilken motsvarande utveckling som planeras inom gemenskapen.

Det förslag som framläggs här har emellertid stor betydelse för eventuella senare utvecklingsförslag. Målet är ett system där det så lätt och flexibelt som möjligt går att genomföra de olika politiska mål som sannolikt kommer att uppställas i framtiden. I det föreslagna systemet kan t.ex. miljöstyrning anses ingå som ett slags option, trots att några sådana lösningar inte föreslås i detta sammanhang. Systemen är dock på både lagstiftnings- och datasystemnivå upprättade så att man vid behov lätt kan införa olika element som möjliggör en gradering av beskattningen på grundval av de tekniska uppgifter som finns tillgängliga i fordonsregistret.

Avsikten är således att de nuvarande två årliga skatterna, som uppkommit vid mycket olika tidpunkter, skall ersättas med ett skattesystem som innehåller drag av båda skatteformerna, och som även i tekniskt hänseende uppfyller höga krav. Det nya skattesystemet antas inte bli föråldrat under de närmaste åren, utom i det fall att fiskala mål inte längre är av betydelse eller om det visar sig nödvändigt att ersätta den registertidsbaserade beskattningen med någon annan skatteform som t.ex. baserar sig på användning eller

körprestation.

I detta sammanhang föreslås att lagstiftningen ses över endast i tekniskt avseende, och att de innehållsliga frågor som gäller olika politikområden lämnas till ett senare sammanhang. En sådan lösning motsvarar även det ovan anförda uttalande som riksdagen fogade till bilskattelagen. Vid en teknisk översyn av lagstiftningen är det dock viktigt att man samtidigt skapar optimala förutsättningar för att senare kunna tillföra olika styrningsfaktorer. Denna översyn av huvudsakligen lagstiftningsteknisk art utgör således ett nödvändigt villkor för eventuella senare skattepolitiska reformer av större räckvidd.

Den lagstiftningstekniska översynen innebär samtidigt en förbättring av systemets flexibilitet och serviceförmåga även ur de skattskyldigas synpunkt. Eftersom ett av de viktigaste målen för denna översyn är att göra det möjligt att införa de nya datasystemlösningar som beskattningen baserar sig på, har översynen på ett övergripande plan i dessa avseenden även en innehållslig betydelse.

#### Vissa skattepolitiska mål

Trots propositionens uttalat tekniska natur, föreslås i detta sammanhang vissa skattepolitiska ändringar som kan betraktas som brådsakande eller som i övrigt är lämpliga att genomföra i detta sammanhang. De föreslagna ändringarna går ut på följande:

- 1) att slopa återbäringen för eurovignett,
- 2) att i enlighet med grundlagsutskottets ståndpunkt utsträcka rätten att söka ändring till att gälla även myndighetsbeslut som grundar sig på skälighetsprövning,
- 3) att slopa skattefriheten för statens fordon vid motorfordonsbeskattningen och att begränsa skattefriheten för vissa grupper av fordon, och
- 4) att skattegrunderna för lastbilar utvecklas så att de bättre motsvarar fordonens tekniska utveckling och deras relativa inverkan på vägselitaget.

*Förslaget att slopa skatteåterbäringsystemet* för eurovignett har EG-rättsliga orsaker. Även om saken inte har avgjorts med rättsligt bindande kraft, och även om kommissionens ståndpunkt i frågan om detta system skall betraktas som ett i artikel 71 i EG-

fördraget avsett förbjudet statstöd i detta skede endast bör betraktas som preliminär, är det dock motiverat att bedöma olika alternativ även med avseende på deras för- och nackdelar. Det totala återbäringsbeloppet har under senare år rört sig kring 1–1,5 miljoner euro per år, varför systemet inte kan anses ha speciellt stor betydelse för utrikestrafiken som helhet taget, även om det kan ha en viss betydelse för enskilda företag. Å andra sidan finns det en risk att man i värsta fall kan bli tvungen att kräva återbetalning av återbärningar som betalats över en lång tid. Till saken hör även att det system för betalning av motorvägsavgift som avses i rådets direktiv 1999/62/EG om avgifter på tunga godsfordon för användningen av vissa infrastrukturer, den s.k. eurovignetten, som hos oss ligger till grund för återbärningen, sannolikt i vilket fall som helst kommer att upplösas, bl.a. av den anledningen att Tyskland är i färd med att lämna systemet. Det kan hända att systemet på gemenskapsnivå i vilket fall som helst kommer att ersättas med något nytt system, vilket innebär att man senast då även i Finland skulle vara tvungen att göra en ny bedömning av möjligheterna att upprätthålla ett nationellt skattestöd.

*Utsträckningen av besvärsrätten* till beslut baserade på skälighetsprövning, dvs. till att gälla inte bara tillstånd till undantag från användningsförbud utan även skattelättnads- och betalningsuppskovsärenden, kan betraktas som ett viktigt skattepolitiskt vägval, som eventuellt kan komma att gälla även den övriga beskattningen. Förslaget grundar sig direkt på den ståndpunkt av grundlagsutskottet som refererades ovan.

Samtidigt som besvärsrätten i ärenden av detta slag föreslås utvidgas, är det motiverat att som ett kompletterande alternativ till detta även överväga möjligheten att förvaltningsdomstolar skulle kunna behandla skattelättnadsärenden och andra ärenden som förutsätter skälighetsprövning när detta är nödvändigt i samband med att ett ärende redan har inletts vid domstolen, och inte endast på grundval av besvär över ett negativt skattelättnadsbeslut av en myndighet. Detta övervägande föranleds även av den ståndpunkt som högsta förvaltningsdomstolen intagit i vissa besvärärenden som gäller vägtrafikbe-

skattning. Ett exempel på detta är högsta förvaltningsdomstolens avgörande HFD 1999:33, som gällde bilbeskattning. I avgörandet konstaterades att frågan på grund av vissa sakförhållanden av skälighetshänsyn kunde avgöras i strid med gällande lag så att skatten inte behövde betalas, trots att skyldigheten att betala bilskatt var obestridlig och klar enligt de omständigheter som förelåg i fallet. Detta avgörande, som torde vara det första i sitt slag inom skatterätten, lade grunden till en praxis som gör det möjligt att genom tillämpning av allmänna principer förfara på annat sätt än vad lagen förutsätter. Sedan tullombudet hade sökt hävning av domen, anförde högsta förvaltningsdomstolen som motivering att avgörandet bör anses utgöra en i 107 § grundlagen avsedd grundlagsvänlig tolkning med utgångspunkt i den i 15 § grundlagen avsedda principen om egendomsskydd, som alltså i det aktuella fallet hade företräde framom det att skattelagen helt entydigt förutsatte att skatten borde ha betalats. Enligt högsta förvaltningsdomstolens avgörande var det med beaktade av omständigheterna i detta fall inte skäligt att uppbära skatt. Motsvarande avgöranden har senare fattats även av andra förvaltningsdomstolar. I den juridiska litteraturen har det framförts att detta innebär att man inom beskattningsrättslig praxis har börjat tillämpa den s.k. relativitetsprincipen. Det har framförts olika synpunkter på frågan om det här rör sig om den inom EG-rätten vedertagna relativitetsprincipen, eller om en ny princip som skapats självständigt genom inhemsk rättspraxis. Vid sökandet efter en möjlighet till avgöranden baserade på skälighetsprövning i sådana beskattningsfall där detta av en eller annan orsak har ansetts vara nödvändigt har domstolarna i varje fall försökt skapa åtminstone någon form av konflikt mellan olika författningsnivåer, eller en konflikt mellan gällande lag och eventuella oskrivna rättsprinciper, vilken vid behov har använts som grund för att åsidosätta det tolkningsalternativ som grundar sig på lagens lydelse. I alla händelser kan detta inte betraktas som något som nödvändigtvis klargör gällande bestämmelser. Det är inte heller alltid klart i vilken mån avgöranden av detta slag endast gäller enskilda fall och i vilken mån de är avsedda att ha en

mer allmän tolkningsstyrande effekt. Gränsen mellan s.k. bunden eller laglighetsbaserad prövning och fri eller ändamålsenlighetsbaserad prövning, som i och för sig inte är speciellt skarp, blir allt mer diffus, om domstolarna blir tvungna att på konstlad väg använda sig av argument som hör till området för laglighetsprövning i motiveringen av skälighetsavgöranden som de facto är baserade på ändamålsenlighetsprövning. Ett sådant rättsläge där domstolarna inte har getts ett på lag baserat entydigt bemyndigande att tillämpa skälighetsprövning kan inte anses vara tillfredsställande, eftersom skälighetsprövning tillämpas de facto, vilket framgår av det anförda exemplet.

I skattelagstiftningen finns sedan tidigare bestämmelser för den händelse att det i enskilda fall på grund av fallets särdrag eller andra exceptionella omständigheter av en eller annan orsak är oskäligt att uppbära skatt enligt lagens bestämmelser. I sådana fall är det fråga om skattelättnad eller betalningsuppskov som beviljats på ansökan. I tidigare rättspraxis har det varit kutym att i synnerhet högsta förvaltningsdomstolen till vissa av sina avgöranden har fogat en hänvisning eller en anvisning till sökanden om att ansöka om skattelättnad hos behörig myndighet när det enligt domstolens bedömning kan röra sig om sådana till området för skälighetsprövning hörande synpunkter som inte har kunnat beaktas vid behandlingen av besvären. Detta har inte haft någon direkt inverkan på den beslutspraxis som tillämpas av de myndigheter som har behörighet i skattelättnadsfrågor, utan myndigheterna har även i dessa fall följt sin gällande praxis. De anvisningar som getts de skattskyldiga har eventuellt haft den effekten att sökandena bättre har kunnat framställa sin sak ur skälighetssynpunkt. Den nyare praxisen att domstolarna går in för att jämka enskilda beskattningsbeslut genom att stödja sig på allmänna principer eller en s.k. grundlagsvänlig tolkning har däremot åtminstone i vissa fall bidragit till att påverka skattelättnadspraxis så att de myndigheter som har behörighet i skattelättnadsfrågor har varit osäkra på om de skall tillämpa lagens skattelättnadsbestämmelser eller om de skall överlåta saken till en eventuell jämkning i samband med en besvärshandling. Denna situ-

ation kan inte betraktas som tillfredsställande med tanke på rättssäkerheten.

Riksdagens biträdande justitieombudsman har i sitt beslut av den 31 mars 2003 (Dnr 2015/4/01) betonat vikten av tillräckliga motiveringar till negativa beslut i frågor som gäller skälighetsprövning. I beslutet hänvisas till 21 § 2 mom. grundlagen enligt vilket var och en har rätt att få motiverade beslut och rätt att söka ändring. Även i en sak som grundar sig på ändamålsenlighetsprövning bör sakmotiveringen vara sådan att det med hjälp av den går att bedöma om prövningsbefogenheten har använts inom lagens gränser. Enligt den juridiska litteraturen är detta nödvändigt speciellt då det är fråga om flexibla rättsnormer, eller då avgörandet grundar sig på särskilda skäl eller andra uttryck av liknande slag. Biträdande justitieombudsmannen ansåg för sin del att det även i avgöranden som gäller befrielse från skatt bör fästas allt större vikt vid innehållet i motiveringarna, speciellt efter grundrättighetsreformen och för att förverkliga den i grundlagen tryggade jämlikheten. Även om detta inte är nödvändigt direkt med tanke på sökandet av ändring, bör det dock i efterhand t.ex. vid laglighetskontrollen vara möjligt att bedöma om motiveringen var befogad till den del den avser bedömningen av rättsfrågorna. Biträdande justitieombudsmannen kan i sitt avgörande anses hänvisa till att även beslut som grundar sig på ändamålsenlighetsprövning vanligen innehåller vissa delar där det i alla händelser används även laglighetsprövning. Om denna uppfattning antas, bör besvär kunna anföras över avgöranden åtminstone till dessa delar. Att biträdande justitieombudsmannen anser att motivering inte behövs för sökande av ändring, förefaller endast bero på det gällande besvärshandlingens förbudet. En utvidgning av motiveringsskyldigheten innebär att t.ex. skattelättnadsbeslut bringas i närmare överensstämmelse med vanliga överklagbara myndighetsavgöranden.

Eftersom besvärshandlingens förbud enligt grundlagsutskottets ståndpunkt bör slopas även i fråga om beslut som grundar sig på ändamålsenlighetsprövning är slutsatsen av det ovan anförda att det finns vägande skäl för att en förvaltningsdomstol vid behov skall kunna meddela även skattelättnadsbeslut i

samband med andra ärenden som har inletts vid domstolen. Däremot är det inte nödvändigt att förvaltningsdomstolar ges befogenhet att till behandling uppta en skattelättnadsansökan som inte ansluter sig till en annan inledd ändringssökan, oavsett om denna ansökan gäller ett tidigare skattelättnadsavgörande eller något annat beskattningsbeslut. Något motsvarande behov torde inte kunna anses föreligga i fråga om uppskov med skattebetalning eller återkallande av användningsförbud. I dessa fall har domstolarna redan nu befogenhet att i samband med ett besvär-ärende utfärda förbud mot att verkställa skatteindrivning, vilket har så gott som samma effekt som ett egentligt beslut om uppskov med skattebetalning. Återkallande av användningsförbud behöver knappast behandlas på annat sätt än som besvär-ärende.

Mot den ovan föreslagna utvidgningen av skattelättnadsbefogenheterna kan anföras att den kan leda till att dessa ärenden, som grundar sig på en helhetsmässig skälighetsprövning, avgörs parallellt av flera olika instanser som kan ha svårt att tillämpa en enhetlig beslutspraxis. T.ex. riksdagens biträdande justieombudsman hänvisar i sitt ovan refererade avgörande till vikten av jämlik behandling även i dessa frågor. Avsikten är emellertid att även förvaltningsdomstolsbeslut i sådana ärenden skall betraktas som avgöranden i enskilda fall och i enlighet med beslutens karaktär inte anses utgöra allmänna prejudikat som skall iakttas av andra myndigheter. En sak för sig är att domstolarna i sina skattelättnadsbeslut skulle ha tillfälle att vid behov även ta upp sådana allmänna principer som myndigheterna bör beakta vid behandlingen av ärenden av detta slag.

Förslaget att utvidga befogenheten i skattelättnadsärenden syftar till att förbättra de skattskyldigas rättsskydd. Besvärsmöjligheten har i sig en positiv inverkan på rättsskyddet. Förslaget betonar även den till god förvaltningssed hörande s.k. tvåpartsprincipen i sådana ärenden där ett avgörande i förekommande fall kan erhållas även vid en annan instans än den som har verkställt beskattningen. Betydelsen av möjligheten att söka ändring accentueras av att handläggningen av skattelättnadsärenden delegeras allt närmare beskattningens första verkställighetsnivå.

Behandlingen av skattelättnadsärenden och besvär över dessa medför sannolikt en viss ökning av antalet ärenden som kommer till behandling vid förvaltningsdomstolarna. Å andra sidan föreslås i samband med denna lagstiftningsöversyn att förfarandet i fråga om ändringssökande utvecklas till att motsvara det förfarande som tillämpas vid den övriga beskattningen, så att ärenden som gäller ändringssökande först behandlas som rättelseyrkanden av Fordonsförvaltningscentralen innan saken kommer till behandling vid förvaltningsdomstol till den del rättelse inte har gjorts.

I tillägg till att besvärsmöjligheten och befogenheten i skattelättnadsärenden utvidgas på ovan föreslagna sätt, föreslås att de befogenheter att bevilja skattelättnad och uppskov med skattebetalning som nu tillkommer skattestyrelsen skall överföras till Fordonsförvaltningscentralen. Detta sammanhänger delvis även med att skattestyrelsens behörighet som den högsta ledningen av fordonsbeskattningen föreslås upphöra i samband med denna översyn. I praktiken har det konstaterats att skattestyrelsen inte har haft någon särskilt aktiv roll i ledningen av fordonsbeskattningen utöver det att finansieringen av Fordonsförvaltningscentralens beskattningsverksamheter fram till år 2002 ordnades via skatteförvaltningens budget.

*Slopandet av skattefriheten för statens fordon* kan ur materiell synpunkt motiveras med neutralitetsskäl. Gränsen mellan det offentliga självproducerade tjänster och köptjänster är nuförtiden en helt annan än på den tiden då bestämmelsen om skattefrihet för statens fordon antogs. I och med att det blivit allt vanligare att lägga ut verksamheter på entreprenad, har kravet på beskattningsneutralitet fått allt större tyngd. En av orsakerna till skattefriheten för statens fordon torde ha varit den att man tänkte att det skulle vara enklare ur förvaltningssynpunkt att direkt bestämma att statens fordon är skattefria, eftersom den skattskyldige och skattetagaren i detta fall är en och samma instans. Att identifiera vilka fordon som tillhör staten och flytta över dem till gruppen skattefria fordon är ur skattesystemets synvinkel numera mycket mer arbetskrävande än att beskatta dessa fordon. Överföringen kan inte utföras maski-

nell, eftersom det inte finns någon enhetlig beteckning som anger att fordonet ägs av staten. För ett slopande av skattefriheten för statens fordon talar således både de nedan anförda skattetekniska orsakerna och en förenkling av skattesystemet. Förslaget motsvarar även den allmänt iakttagna principen att myndigheter och offentliga samfund skall budgetera sina utgifter till inköpspris inklusive skatt.

Även fordon som disponeras av gränsbevakningsväsendet och polisen föreslås utgå ur gruppen skattefria fordon, vilket innebär att registeranteckningarna måste ändras individuellt.

Utsträckandet av skatteplikten till att omfatta även de ovan nämnda fordonen gäller i praktiken endast dieseldrivna fordon och den för dessa fordon uppburna dieselskatten, som i det föreslagna nya systemet kallas drivkraftsskatt. Redan för närvarande uppbärs fordonsskatt för dessa fordon, vilket innebär att det till denna del inte är fråga om en utvidgning av skattebasen.

Av statens fordon är försvarsmaktens fordon i en särställning i det avseendet att fordonsskatt inte heller för närvarande betalas för fordon som antecknats i försvarsmaktens eget register över militärfordon. I dieselbeskattningen har försvarsmaktens fordon varit skattefria med stöd av 6 § 2 mom. lagen om skatt på motorfordon, oavsett vilket register de varit antecknade i. Den föreslagna lösningen innebär att det nuvarande läget bibehålls till den del fordonen är antecknade i försvarsmaktens eget register. Det torde inte heller finnas några tekniska hinder för att försvarsmakten använder sitt eget register över militärfordon när det är fråga om fordon som är i militärt bruk.

*Skattegrunderna för lastbilar* föreslås ändras. Grunderna för påförande av skatt baserar sig på antalet axlar och användning av släpvagn. Dessa grunder härstammar från 1970-talet och baserar sig på kalkyler över olika fordonstypers relativa inverkan på vägslitaget utgående från det dåtida fordonsbeståndets struktur och dåtida fordon. Vid den tiden behövde man inte beakta att en lastbil t.ex. kunde ha mer än tre axlar, vilket minskar slitaget på vägarna genom att massan fördelas jämnare.

Enligt förslaget skall den tekniska utvecklingen beaktas i skattegrunderna för lastbilar. En ändring av skattegrunderna så att skatten för fordon med samma massa minskar när antalet axlar ökar från tre till fyra eller fem innebär att beskattningen bättre motsvarar skillnaderna i vägslitage. Förslaget är en kompromiss som innebär att skattenivåändringarna inte blir särskilt stora, även om skattemodellen beaktar även fordon med fyra, fem eller flera axlar. Det totala skattebelopp som uppbärs för lastbilar förblir någotsånär oförändrat. Förslaget gynnar i viss mån fleraxelfordon som förorsakar lägre vägslitage.

#### Lagstiftningstekniska ändringsförslag

##### Förenhetligande och omgruppering av lagstiftningen

Förenhetligandet av lagstiftningen innebär att bestämmelserna om motorfordonsbeskattning och fordonsbeskattning föreslås samlas i en och samma lag. Omgrupperingen innebär att bestämmelserna om tilläggsskatt enligt lagen om skatt på motorfordon överförs till en egen lag eller ersätts med andra påföljder i den nya lagen. Avsikten är att även bestämmelser som ingår i olika förordningar i nödvändig utsträckning tas in i lagen på det sätt som grundlagen föreskriver. Målet är att det inte skall behövas några författningar på lägre nivå än lag.

Bestämmelserna om användningen av bränsleslag som beskattas på olika sätt är för närvarande uppdelade på lagen om skatt på motorfordon och lagen om bränsleavgift. Det huvudsakliga syftet med dessa bestämmelser är att tillhandahålla sanktioner i fall av användning av fel bränsle. Detta syfte har inte något annat samband med årliga fiskala skatter än den omständigheten i anslutning till bestämmelsernas tillkomsthistoria, att beloppet av tilläggsskatt enligt lagen om skatt på motorfordon är kopplat till beloppet av den egentliga fordonsskatt som skall betalas för fordonet. Även detta har till stor del förlorat sin betydelse, sedan den av fordonsbeskattningen oberoende bränsleavgiften togs i bruk år 1993. Ett av syftena med denna proposition är att dessa bestämmelser om sanktioner för bränsleanvändning skall flyttas från lag-

stiftningen om årliga skatter till en egen lagstiftningshelhet, där de nuvarande överlappande tillägsskatte- och bränsleavgiftssystemen kan sammanföras till ett enhetligt påföljdssystem.

Förslagets strukturella mål kan således i korthet beskrivas som dels en omgruppering av lagstiftningen efter ämnesområde och ett förenhetligande av lagstiftningen, dels en minskning av antalet författningsnivåer så att det endast krävs bestämmelser på lagnivå. Slopandet av författningar på förordningsnivå innebär i första hand att man avstår från onödig detaljreglering av myndigheternas interna förfaranden. Om det i nuvarande förordningar ingår bestämmelser som påverkar de skattskyldigas rättigheter och skyldigheter, bör dessa bestämmelser med beaktande av 81 § grundlagen utfärdas genom lag.

## 1.2. Huvuddragen i de förslag som gäller fiskala skatter

Från fast skatteår till löpande beskattning över 12 månader

Både den nuvarande motorfordonsbeskattningen och fordonsbeskattningen baserar sig på en fast skatteperiod som är densamma för alla fordon. Skatteperioden motsvarar kalenderåret. Skatten förfaller således i princip till betalning vid samma tidpunkt för alla fordon, dock så att den egentliga fordonskatten är uppdelad på en, två eller fyra rater beroende på skattebeloppets storlek. Skatteperioden kan avvika från kalenderåret, om fordonet har registrerats eller avregistrerats under pågående skatteår.

Systemet med kalenderårsbaserade skatteperioder föreslås ersättas med fordonsvis skatteperioder av 12 månaders längd. Skatteperioden föreslås börja då ändring av äganderätten till eller innehavet av ett fordon antecknas i fordonsregistret. Skatteperiodens längd är i princip 12 månader räknat från denna händelse. Om fordonet t.ex. får en ny ägare mitt under skatteperioden, som normalt är 12 månader lång, avbryts den pågående perioden. Samtidigt börjar en ny 12 månader lång skatteperiod. Lagen föreslås innehålla en noggrann uppräknig av grunderna för skatteperiodens begynnande, eller med andra

ord grunderna för fastställandet av skattskyldigheten, liksom även en förteckning över händelser som kan leda till att skatteperioden upphör före tolv månadersperiodens utgång. Om äganderätten till fordonet och andra faktorer som påverkar skattskyldigheten förblir oförändrade efter tolv månadersperiodens utgång, börjar automatiskt en ny skatteperiod med samme skattskyldige, på samma sätt som vid den nuvarande årliga beskattningen. Om skatteperioden avbryts, t.ex. på grund av att fordonet säljs, återbärs den skatt som betalats för den återstående tiden av tolv månadersperioden till den som har betalt detta belopp i egenskap av skattskyldig, eller räknas honom till godo för hans nästa fordon. Nedan beskrivs detta arrangemang samt hur de i lagen föreskrivna ändringarna i skattegrunden beaktas på ett rättvist sätt.

Övergången från en fast, kalenderårsbase-rad skatteperiod till en fordonsvis 12 månader lång skatteperiod, som kan avbrytas av olika orsaker, utgör en väsentlig del av det nya systemet. Målet är att göra systemet flexibla och rättvisare. Speciellt dessa mål kan eventuellt få ökad betydelse i fortsättningen, om systemet utökas med miljömässiga eller andra styrningsmål. I så fall är det viktigt med tanke på styrningens effektivitet att skattesystemet så snabbt som möjligt kan reagera på beteendeförändringar. Detta är en av de egenskaper som föreslås införas i samband med denna lagstiftningsöversyn, men som egentligen är avsedda med tanke på senare ändringar.

Övergången till en flexibel fordonsvis skatteperiod ökar förvaltningens arbetsmängd och kostnader, men inverkar inte på statens skatteintäkter. Vid planeringen av förslaget har strävan varit att i görligaste mån minimera dessa tilläggskostnader utan att dock pruta på förslagets viktigaste målsättning, att förbättra skattesystemets serviceförmåga.

Som ett alternativt mål har föreslagits att fordonsskattesystemet bör stödja systemet för nedskrotning av fordon på så sätt att befrielse från skattebetalningsskyldighet inte skulle beviljas annat än mot uppvisning av intyg över att fordonet har skrotats. På detta sätt skulle man i princip kunna försäkra sig om att uttjänta fordon förs till vederbörlig slutbehandling i stället för att lämnas vid väg-



kanten eller ute i naturen. I annat fall skulle skattebetalningsskyldigheten utnyttjas som en påföljd av sanktionsnatur. Ett arrangemang av detta slag innebär emellertid i princip den exakta motsatsen till en förbättring av skattesystemets flexibilitet och serviceförmåga. Den skattskyldige bör sålunda ha möjlighet att för den tid fordonet är ur trafik avbryta beskattningen på ett tillräckligt enkelt sätt, men baserat på sådan tillförlitlig utredning som krävs för att skattekontrollen skall fungera. Denna målsättning är inte förenlig med ett system där beskattningen upphör först och endast vid uppvisande av nedskrotningsintyg. Frågor i anslutning till tidpunkten och grunderna för skatteperiodens upphörande presenteras nedan i samband med detaljmotiveringen.

I detta sammanhang bör ytterligare framhåvas att en fortlöpande fordonsvis skatteperiod, samt principen att den skattskyldige betalar skatt endast för den tid han själv äger eller innehar fordonet, liksom vissa nedan beskrivna ändringar i skatteuppbörden, utgör en helhet där varje del förutsätter att även de andra delarna genomförs samtidigt. Endast på detta sätt kan man uppnå ett optimalt helhetsresultat med beaktande av att systemet kräver något större arbetsmängd och kostnader än det nuvarande systemet för årliga skatter, som dock bör betraktas som föråldrat och väsentligt sämre i fråga om serviceförmåga.

Skatt betalas endast för den tid fordonet varit i den skattskyldiges egen ägo eller besittning

Ett av målen med de föreslagna ändringarna är att göra den registertidsbaserade beskattningen mer rättvis. Det är klart att en sådan skatteform inte svarar mot den verkliga användningen av fordonet. Här är dock inte någon förbättring att vänta så länge beskattningen är bunden till tiden. De skattskyldiga har emellertid upplevt det som orättvist att de måste betala skatt även för den tid som fordonet är i någon annans ägo eller besittning. I det nya systemet föreslås därför att varje skattskyldig betalar skatt endast för den tid fordonet varit i den skattskyldiges egen ägo eller besittning. Enligt förslaget börjar skattskyldigheten när dessa uppgifter antecknas eller borde ha antecknats i fordonsregistret,

och upphör i och med att en ändring av dessa uppgifter antecknas i eller borde ha antecknats i fordonsregistret. När skatteperioden upphör på grund av att registreringsuppgifterna ändras, är det möjligt att fordonet antingen avregistreras eller kvarstår i registret i den nya ägarens eller innehavarens namn, varvid den nya ägaren eller innehavaren blir skattskyldig för fordonet.

Skatteperioden föreslås kunna upphöra genom en ändring av registeruppgifterna oavsett när ändringen sker, till skillnad från det nuvarande systemet där äganderätten till eller innehavet av fordonet beaktas endast när skatteperioden ändras, dvs. i regel vid kalenderårets början. Återbäring av skatt har även under det nuvarande systemet verkställts vid avregistrering. Bestämmelserna om dessa ändringar föreslås preciseras så att de beaktas med en dags noggrannhet.

Både vid fordonsbeskattningen och vid motorfordonsbeskattningen, inbegripet såväl den egentliga fordonskatten som tilläggs-skatten, har fordonets nya ägare eller innehavare kunnat bli indirekt ansvarig för skatter som någon tidigare skattskyldig underlåtit att betala. Även om inte själva skatteskulden överförs, kan emellertid användningen av fordonet förhindras om det för fordonet föreligger obetald skatt. Fordonet kan inte heller besiktigas, om inte skatterna betalas. Något direkt ansvar för den nya ägaren är det inte heller fråga om i det avseendet att skatten skulle kunna utmätas ur hans inkomster eller förmögenhet. Detta arrangemang har för sin del haft den effekten att inflödet av de skatter det här är fråga om är exceptionellt gott i jämförelse med andra skatter som uppbärs med debetsedel. Även om förslaget i övrigt baserar sig på att den skattskyldige ansvarar endast för sådana förpliktelser som hänför sig till den tid fordonet varit i hans ägo eller besittning, föreslås att man bibehåller möjligheten att förhindra användningen av fordonet på grund av skatterester. Det bör framhåvas att detta inte i och för sig innebär någon tilläggsbelastning för köparen, och att det alltid är möjligt att kontrollera med fordonsregistret om det finns skäl att befara att det finns obetalda skatter. Skatterestkonsekvenserna tillför den i övrigt personliga skattskyldigheten ett visst fordonsvist drag, även om

det inte är fråga om ett likadant ansvar som det som den skattskyldige själv har. Inom den organiserade bilhandeln används emellertid ett standardavtalsformulär, enligt vilket säljaren svarar för skatterester som uppkommit före köpet. Detta är i praktiken ägnat att underlätta köparens ställning i samband med överlåtelse av äganderätten.

För en invalidbil som under pågående skatteperiod överläts till annan användning uppbärs hos säljaren ett belopp som motsvarar skatten för den återstående skatteperioden. Detta förfarande har upplevts som ett missförhållande. Det nya systemet innebär att skatteperioden för en invalidbil upphör när bilen överläts, och att bilens nya ägare svarar för skatten för den tid han är bilens ägare.

Grunderna för skattskyldighet föreslås i övrigt förbli desamma som enligt den nuvarande fordons- och motorfordonsbeskattningen. Fordonets innehavare, som kan antas vara fordonets egentliga användare, föreslås vara den som i första hand är skattskyldig. Som ett nytt drag föreslås att köparen i vissa situationer föreslås kunna åta sig att svara för skatten. Den skattskyldige föreslås även kunna komma överens med en annan instans om att överföra skattskyldigheten på en annan än den som enligt lagen är skattskyldig för fordonet. Dessa i princip väsentliga avsteg från ägarens eller innehavarens skattskyldighet föranleds av praktiska behov. Ett exempel kunde vara att en arbetsgivare åtar sig att svara för skatten för ett fordon som används i tjänsten, trots att den skattskyldige enligt huvudregeln i första hand är den arbetstagare som antecknats som fordonets innehavare. Målet är att även i detta avseende förbättra skattesystemets flexibilitet och möjligheterna att anpassa systemet efter existerande behov.

#### Skatteperiodens begynnande och upphörande

Skatteperioden föreslås börja den dag då skattskyldigheten uppkommer, alltså i regel den dag då en ägare eller innehavare antecknas för fordonet i fordonsregistret i samband med ny- eller omregistrering av fordonet. Om registeranteckningarna om ägare och innehavare inte ändras, börjar den nya skatteperioden när den tidigare upphör. Ytterligare finns den möjligheten att fordonets status

ändras från skattefritt till skattepliktigt genom ändringsbesiktning, eller att förutsättningarna för skattefrihet upphör på något annat sätt.

Skatteperiodens upphörande är på sätt och vis en spegelbild av det föregående. Skatteperioden upphör 12 månader efter det att den har begynt, eller så kan den upphöra tidigare av samma orsaker som gäller för skatteperiodens begynnande.

Skatteperiodens betydelse i det nya systemet är i många avseenden mindre än vid den nuvarande beskattningen med dess fasta bindning till kalenderåret. T.ex. skattebeloppen anges inte längre som årliga belopp, utan som belopp som beräknas per dag. Skatteperiodens huvudsakliga betydelse är att den utgör en period som bestäms individuellt för varje fordon, och som ligger till grund för en eller flera förfallodagar för den skatt som skall uppbäras. Om man bortser från sådana skatteuppbördstekniska detaljer, är det egentligen bättre att tala om en skatt per dag än om en årlig skatt av det gamla slaget. Även detta avspeglar för sin del målet att göra systemet mer flexibelt. Det väsentliga är att reglerna om skatteperiodens upphörande och skattskyldigheten är exakt anpassade till varandra och att de bildar en konsekvent och komplett helhet.

#### Konsekvenserna av ändringar i äganderätt eller besittning

Som ovan konstaterades, är avsikten att förbättra fördelningen av fordonsskatten så att skatten betalas av den som har fordonet i sin varaktiga användning. Till skillnad från det nuvarande systemet föreslås skattebelastningen fördelas så att en person endast betalar skatt för den tid han själv har varit fordonets huvudsakliga användare. Beskattningen fördelas mer rättvist, när var och en betalar skatt bara för den tid han själv har ställningen av fordonets användare.

Fordonets huvudsakliga användare går att fastställa endast med den noggrannhet som fordonsregistrets innehåll medger. Således föreslås skattskyldigheten i regel fastställas på basis av de uppgifter om ägare och innehavare som ingår i fordonsregistret. Bestämmelser om skyldighet att registrera fordon

och närmare bestämmelser om uppgifterna i fordonsregistret finns i fordonslagen och i förordningen om registrering av fordon (1598/1995). Då skattskyldigheten baseras på de uppgifter om ägare och innehavare som ingår i fordonsregistret, kommer dessa bestämmelser om registreringskyldighet att vara av stor betydelse även i fordonsbeskattningen. Ett viktigt undantag från principen att skattskyldigheten baseras på ägar- eller innehavarstatus är det ovan nämnda arrangemanget som möjliggör att skattskyldigheten genom avtal kan överföras på någon annan än ägaren eller innehavaren. Fordonsförvaltningscentralen ser till att gällande avtal förs in i den databas som används vid beskattningen.

I det föreslagna systemet har man även beaktat att i trafik även används fordon, för vilka anteckningarna i fordonsregistret inte följer de ovan nämnda bestämmelserna. När ett sådant fall kommer till myndigheternas kännedom, uppbärs skatten på grundval av de uppgifter om äganderätt eller innehav som på vederbörligt sätt borde ha antecknats i fordonsregistret i enlighet med dessa författningar. Avsikten är att det inte skall gå att undgå skatt genom att underlåta att sköta om registreringen.

En köpare som försummat registreringen kan debiteras skatt på grundval av s.k. försäljningsanmälan som avses i 19 § förordningen om registrering av fordon. Debitering av skatt på grundval av försäljningsanmälan sker på samma sätt som om köparen hade ombesörjt registreringen på vederbörligt sätt, men i samband med debetsedeln för den första skatteperioden uppmanas köparen att registrera fordonet i sitt namn vid hot om att skatten för den följande skatteperioden annars kommer att debiteras till förhöjt belopp. Skatten kan höjas med högst 100 %.

Den person som registrerar fordonet i sitt namn blir i praktiken tvungen att åta sig att svara även för sådan skatt som lämnats obetald av tidigare ägare som underlåtit att registrera fordonet (s.k. mellanägare), eftersom fordonet annars är belagt med användningsförbud tills mellanägarna eller någon annan har betalt skatten.

Även om skatten debiteras för den tid då den skattskyldige varit fordonets ägare eller

innehavare, är fordonsskatten fortfarande i sista hand en fordonsbaserad skatt. Fordonet får alltså inte användas, om det belastas av obetald skatt som förfallit till betalning. Fordonet är belagt med användningsförbud, även om det skulle röra sig om skatt som lämnats obetald av en tidigare ägare eller innehavare. Ett fordon som är belagt med användningsförbud kan inte godkännas vid en periodisk besiktning. Bestämmelsen om användningsförbud har som resultat att skatteresterna blir mycket små, och att uppgifterna i fordonsregistret hålls uppdaterade på ett föredömligt sätt. Av de skatter som uppbärs under ett år inflyter 99 %, och endast några promille förblir slutgiltigt obetalda efter att skatten har preskriberats.

#### Grundskatt och drivkraftsskatt

Den nya skattens namn föreslås vara fordonsskatt. Den föreslås bestå av två element: grundskatten, som motsvarar den nuvarande fordonsskatten, och drivkraftsskatten, som motsvarar den egentliga fordonsskatten, dvs. dieselskatten. Termen motorfordonsskatt, som omfattar den nuvarande egentliga fordonsskatten och tilläggsskatten samt den fasta skatt och konsumtionsskatt som i vissa fall uppbärs för fordon som är registrerade någon annanstans än i Finland, föreslås slopas. Skatter som uppbärs för fordon som är registrerade någon annanstans än i Finland utgör enligt förslaget en del av fordonsskatten.

Den terminologiska ändringen innebär framför allt att man frågar de namn som hänför sig till skattesystemens historiska utgångspunkter. Termändringen inverkar inte på vilka fordon som är skattepliktiga eller på skattebeloppets storlek. En översyn av terminologin är emellertid nödvändig för att dessa skatter skall kunna behandlas under det övergripande begreppet "fordonsskatt".

Även internationellt används termen fordonsskatt eller dess motsvarighet på andra språk (vehicle tax, Kraftfahrzeugsteuer, taxe différentielle sur les véhicules à moteur) allmänt i betydelsen årlig skatt på fordon, eller egentligen en skatt på fordon som uppbärs på grundval av registrering och som är bunden vid tiden.

### Övergång från årlig skatt till dagsbaserad skatt

Då skatteperioden kan variera fordonvis så att den kan upphöra redan före utgången av sin maximala längd om 12 månader, och eftersom skatteperioden inte heller i övrigt är gemensam för alla fordon, är det naturligt att inte längre beräkna skattebeloppet som en årlig skatt. Skattebeloppet föreslås i stället anges per dag.

Övergången till skattebelopp som anges per dag är ägnat att underlätta skatteberäkningen, eftersom man inte längre behöver använda division för att beräkna den andel av den årliga skatten som hänför sig till en skatteperiod av kortare längd än 12 månader. Vid en sådan divisionsräkning uppstår problem då divisionen inte går jämnt ut, eftersom man då måste tillämpa delbarhetsregeln eller alternativt avrunda resultatet. Enligt det nuvarande systemet har man vid dieselbeskattningen varit tvungen att schematiskt återbära skatt för fulla månader, och skattegrunderna i lagen har valts så att skattens belopp är jämnt divisibelt med 12. Detta har i praktiken utgjort ett avsevärt hinder för en flexibel utveckling av skattesystemet. Vid en division som inte går jämnt ut skulle det visserligen ur den skattskyldiges synpunkt vara möjligt att avrunda ett restbelopp som innehåller delar av cent på ett eller annat sätt. Därvid kvarstår dock problemet hur man hanterar delar av cent inom andra delar av datasystemet, och inte bara vid utskriften av beloppet på debetsedeln. Detta slags frågeställningar undgår man enkelt genom att skattebeloppet anges per dag. På så sätt kan debiteringar och återbäringar verkställas för exakt så många dagar som uppgifterna i fordonregistret förutsätter i varje enskilt fall.

### Möjlighet att välja uppdelning på rater

Uppbördens av fordonsskatten har hittills alltid skett i en enda rat, och den skattskyldige har inte kunnat påverka saken annat än genom att avregistrera fordonet. För dieselskattens del föreskriver lagen att skattebeloppet skall betalas i en eller flera rater beroende på årsbeloppets storlek. Samtidigt med den föreslagna övergången till skattebelopp

som anges per dag, faller det sig naturligt att även införa möjligheten för den skattskyldige att välja i hur många rater han önskar betala sin skatt. Detta system används t.ex. vid betalning av televisionslicenser och motsvarar den faktureringspraxis som tillämpas av försäkringsbolag och många andra privata bolag. Även i övrigt kan det konstateras att den beskattningspraxis som föreslås för fordonsskatten påminner om den faktureringspraxis som tillämpas vid trafikförsäkringen. Det föreslagna systemet med dagsbaserade skatter underlättar övergången till en liknande flexibel betalningspraxis. I enlighet med det föreslagna systemets flexibilitetsmålsättning föreslås att den skattskyldige själv får välja om han vill betala sin skatt i en, två eller fyra rater. Detta föreslås gälla både grundskatten, dvs. den nuvarande fordonsskatten, och drivkraftsskatten, dvs. den nuvarande egentliga fordonsskatten.

För en skattskyldig innebär uppdelningen av skatten på flera rater en viss betalningstidsfördel jämfört med betalning i en rat i början av året. För staten som skattetagare orsakas på motsvarande sätt förlust av att skatten inflyter vid en senare tidpunkt. Dessutom ger hanteringen av fler än en rat upphov till administrativt arbete och kostnader. Av dessa orsaker kan det anses vara berättigat att skattebeloppet på motsvarande sätt blir något större vid val av betalning i flera rater. Detta skulle kunna genomföras på flera olika sätt. Det i princip riktigaste alternativet skulle vara att räkna ut en förhöjning i form av en ränta, varvid tilläggsbelastningen alltid skulle stå i samma proportion till skattens belopp och den längre betalningstiden. Om man vill betona den jämlika behandlingen av de skattskyldiga, är räntealternativet otvivelaktigt det mest rättvisa, eftersom det beaktar den fördel som den skattskyldige erhåller genom en längre betalningstid. Detta skulle dock göra systemet avsevärt mer komplicerat. Även om beräkandet av räntan i och för sig inte är speciellt svårt, skulle det medföra det problemet att man genom hela skattetillämpningen skulle vara tvungen att föra vidare uppgifter om vilken skatt och vilken ränta det är fråga om i varje enskilt fall. För undvikande av detta föreslås ett betydligt mer schematiskt förfarande med ett betalnings-

sättstillägg i form av ett fast belopp som läggs till skattebeloppet för varje rat. Beloppet föreslås vara fem euro för varje rat utöver den första. Även på detta sätt kan man på ett tillfredsställande sätt beakta den ökning av de administrativa kostnaderna som föräns av en övergång till betalning i flera rater. Fördelen med detta alternativ är att det är enkelt både ur förvaltningens och ur de skattskyldigas synpunkt. Att betalningssättstillägget är lika stort oavsett skattens belopp innebär i princip att belastningen är lägre vid uppdelningen av stora belopp än små belopp, vilket kan sägas gynna dem som har stora skattebelopp att betala. Det kan dock noteras att även det nuvarande systemet erbjuder fördelen med indelning av större skattebelopp i rater, men utan motsvarande förhöjning som i det föreslagna systemet.

#### Systemet för fakturering av skatt

Efter att man i fordonbeskattningen år 1997 upphörde med användningen av skattemärken som skulle fästas på vindrutan, har uppbörden av årliga skatter verkställts genom debetsedel som sänds till de skattskyldiga. Skatten har betalats via penninginrättning till statens konto. I några års tid har det även varit möjligt att betala skatten via dator. Denna praxis föreslås tillämpas även inom det nya systemet. Största delen av betalningshändelserna följer således tidigare praxis. Inom det nya systemet blir det emellertid möjligt att i fortsättningen dra nytta bl.a. av utvecklingen av elektronisk kommunikation mellan myndigheter och skattskyldiga.

En nyhet som föreslås tas i bruk är s.k. periodbeskattning. Den är avsedd för skattskyldiga som har ansvar för ett större antal fordon, eventuellt under en kort tid. Ett typexempel är en bilhandel eller ett annat företag med ett stort antal bilar. Periodbeskattning innebär i dessa fall att Fordonsförvaltningscentralen samlar in beskattningsuppgifterna för ifrågavarande period och efter periodens utgång sänder den skattskyldige en sammanställning av debetsedlarna. Syftet är att underlätta uppbörden av skatt i sådana fall där man annars skulle vara tvungen att sända ut ett stort antal separata debetsedlar. På detta sätt undviker man onödigt arbete både för

den skattskyldige och för skattemyndigheten.

Avsikten är att begränsa antalet skattskyldiga som i normala fall kan godkännas som periodbeskattade till dem som under en tolv månadersperiod troligen kommer att ha i genomsnitt 50 fordon per dag i sin besittning. Omständigheterna för olika skattskyldiga kan otvivelaktigt variera mycket. Av denna anledning föreslås att Fordonsförvaltningscentralen ges tämligen vidsträckt befogenheter att i enskilda fall avtala om frågor som gäller skatteuppbörden på ett ändamålsenligt sätt, utan att det i lagen har angetts hur man bör gå till väga i olika situationer. I lagen föreslås dock noga anges de frågor i vilka Fordonsförvaltningscentralen har rätt att avtala om ett förfarande som avviker från det som lagen normalt föreskriver. Avsikten är att därigenom uppnå sådana arrangemang som möjligast väl svarar mot såväl den skattskyldiges som skatttagarens intressen. Däremot avses inte att på detta sätt t.ex. i vissa enskilda fall ge någon en ogrundad fördel i form av t.ex. betalningstid eller liknande, om arrangemanget inte kan betraktas som motiverat ur flexibilitetssynpunkt. Vid prövningen av detta bör man å andra sidan även fästa vikt vid principen om jämlik behandling av de skattskyldiga.

Även den ökande användningen av elektronisk kommunikation har betydelse för periodbeskattningen. Periodbeskattningen kunde sägas förutsätta att skatten för den skattskyldiges samtliga bilar kan uppbäras med en enda elektronisk faktura per gång. Målet är att så småningom utöka användningen av elektronisk fakturering. I det nya systemet föreslås även möjligheten att använda direktdebitering. Avsikten är att uppgifter om skatteåterbäring införs i systemet skattskyldigvis, vilket möjliggör kvittning och gottgörelse mellan fordonsskatter som påförts för den skattskyldiges olika fordon. Detta minskar antalet återbäringsbetalningar.

#### Andra ändringar som gäller betalning av skatt

Statsrådets justitiekansler har i en skrivelse till statsrådet den 6 september 2001 påtalat att skatt till staten bör kunna betalas även utan att detta ger upphov till girerings- eller

andra kostnader för den skattskyldige. Det bör således beredas möjlighet även för kontant betalning av skatten direkt till staten. Justitiekanslerns ståndpunkt hänför sig till en utredning som gäller bilskatten, men slutsatsen gäller generellt för samtliga skatter. Saken har beretts vid finansministeriet. I fordonsskattelagen föreslås detta tas i beaktande genom en allmän hänvisning till tillämpningen av skatteuppbördslagen. I fordonsskattelagens 24 § om betalning av skatt föreslås även i informativt syfte intas en hänvisning till skatteuppbördslagen och bestämmelser som utfärdats med stöd av den.

Förfarande vid ändring av skattens belopp eller andra skattegrunder

Tidpunkterna för skatteperiodernas början och slut kommer enligt det nya systemet att vara utspridda över hela kalenderåret sedan övergångsperioden har gått till ända. Det kommer således inte längre att finnas någon speciell tidpunkt vid vilken t.ex. eventuella ändringar i skattegrunderna träder i kraft på ett sådant sätt att de gäller samtliga fordon på samma sätt. Hittills har det varit lättast att genomföra ändringar i skattegrunderna så att de har trätt i kraft vid ingången av ett nytt skatteår. Skattegrundsändringarna gäller då samtliga fordon på samma sätt och föranleder inte utskick av korrigerade debetsedlar. I det nya systemet blir det däremot nödvändigt att på ett eller annat sätt trygga en jämlik behandling, oavsett när skattegrundsändringarna genomförs och trots att skatteperioderna för olika fordon är olika långt framskridna.

Det nya systemet innebär att ändringar av skattegrunden alltid träder i kraft mitt under många skattskyldigas skatteperiod. Enligt förslaget gör man i sådana fall helt enkelt en korrigering av skattebeloppet i enlighet med de nya skattegrunderna per den dag då ändringen är avsedd att träda i kraft. Det innebär att man för den återstående skatteperioden kan bli tvungen att återbära skatt eller debitera mera skatt. För att inte bli tvungen att behandla ett stort antal återbärningar eller tilläggsdebiteringar i samband med varje ändring, föreslås att debitering eller återbärning av ett ändrat skattebelopp verkställs i samband med följande debitering eller åter-

bärning av skatt för fordonet hos den skattskyldige vars ägo- eller besittningstid ändringen gäller. I sådana fall där återbärning eller debitering inte tillkommer densamme skattskyldige när skatteperioden följande gång ändras eller förfallodagen för skatten följande gång infaller under samma skatteperiod, skall beloppet debiteras separat eller överbetald skatt återbetalas.

Avsikten med detta förfarande är först och främst att garantera att alla skattskyldiga behandlas jämlikt med avseende på att skatten betalas på samma villkor för samma tidrymd, oavsett om skatteperioden pågår eller ej. Å andra sidan är syftet att minimera kostnaderna och mängden administrativt arbete. I annat fall skulle varje skattegrundsändring orsaka kostnader för drygt två miljoner debetsedlar eller återbärningar, eller uppskattningsvis tre till fem miljoner euro i administrativa kostnader för varje skattegrundsändring, plus de kostnader som de skattskyldiga skulle åsamkas. Största delen av dessa kostnader kan undvikas genom det föreslagna arrangemanget.

På sådan återburen eller debiterad skatt som avses här föreslås inte betalas eller indrivnas ränta för tiden mellan den faktiska betalningsdagen och den dag då skatten träder i kraft, även om en sådan lösning teoretiskt sett skulle vara den mest jämlika då de skattskyldigas skattebetalningar infaller vid mycket olika tidpunkter i förhållande till ändringens ikraftträdande. Ett system som inkluderar en ränteeffekt skulle emellertid bli betydligt mer komplicerat än det som nu planeras, varför det föreslås att ränta inte skall betalas på sådan återbärning eller debitering av skatt som föranleds av en ändring av lagen. Inte heller en påföljd av det slag som det ovan beskrivna betalningssättstillägget är användbar i detta sammanhang, även om en sådan påföljd ur skattesystemets synpunkt kunde vara något mer lätthanterlig än en egentlig ränta.

Sammanfattningsvis kan det konstateras att syftet är att betalningshändelser som föranleds av lagändringar skall hanteras så rättvist som möjligt och samtidigt på ett sätt som är möjligast enkelt att administrera. Speciellt har man försökt undvika onödig användning av debetsedlar, och försökt förhindra att be-

skattningens datasystem skall bli mer komplicerade än vad som är nödvändigt. Om man framöver önskar genomföra en ändring av skattebeloppet, kan ändringen träda i kraft t.ex. mitt under året, så att de nya skattebeloppen gäller fr.o.m. ikraftträdelsedagen och inte beaktas retroaktivt.

Element i skattesystemet som förblir oförändrade

Som ovan konstaterades är målsättningen för denna lagstiftningsöversyn närmast av teknisk art, och förslagen gäller främst skattesystemets funktion, medan de skattepolitiska målen denna gång lämnas åt sidan. Detta innebär att det föreslagna nya skattesystemet innehåller ett stort antal drag eller detaljer som ingår i det nuvarande skattesystemet. Till dessa hör bl.a. följande.

De *skattepliktiga fordonsgруппerna* är i princip desamma som de nuvarande. Grundskatten föreslås liksom för närvarande gälla person- och paketbilar oavsett drivkraft. Även drivkraftsskatten föreslås på samma sätt som för närvarande uppbäras för fordon med annat bränsle eller annan drivkraft än motorbensin. Skatteplikten eller skattefriheten för olika fordonskategorier motsvarar nuvarande lagstiftning. T.ex. motorredskap föreslås fortfarande vara skattefria på samma villkor som för närvarande. Ovan har dock redogjorts för förslaget att skatteplikten skall omfatta t.ex. statens fordon.

Även *skattebeloppen föreslås* motsvara nuvarande praxis och regeringens proposition av den 16 september 2003 om ändring av 6 § fordonsskattelagen (53/2003 rd), även om skatten påförs per dag och inte per år som för närvarande. Skattegrunderna avviker dock från de nuvarande, speciellt skattegrunderna för lastbilar med mer än tre axlar.

*Invalidåterbärningssystemet föreslås* i huvuddrag förbli oförändrat. I bestämmelserna om befrielse från fordonsskatt på grundval av parkeringstillstånd för person med handikapp föreslås dock en liten ändring, så att fler än en person inte kan få befrielse för transportering av en och samma person med handikapp.

*Beskattningen av fordon som är registrerade någon annanstans än i Finland föreslås*

följa de nuvarande linjerna även till sakinnehållet. Beskattningen av fordon som är registrerade någon annanstans än i Finland är så gott som oförändrade sedan 1970-talet, utom i det avseendet att ömsesidiga skattefriheter med tiden har fått allt större betydelse genom internationella avtal och de beslut om skattefrihet som finansministeriet utfärdat på grundval av dessa. Detta delområde av beskattningen är därigenom numera inte av någon nämnvärd fiskal betydelse. Systemet ger emellertid stor flexibilitet när det gäller att tillämpa en hög eller rentav mycket hög skattenivå på fordon från ett enskilt land om situationen skulle kräva det, eller i det andra ytterlighetsfallet att tillämpa skattefrihet på grundval av ömsesidighet. Beskattningsmöjligheten har i själva verket använts mer som ett förhandlingstaktiskt redskap än som ett fiskalt instrument. Finland har på grund av sitt perifera läge ansetts ha större nytta av att få till stånd ömsesidiga skattefriheter än av att av principskäl uppbära skatt för utländska fordon som är i trafik i Finland.

En orsak till att det gamla förfarandet föreslås bibehållas upphöjt till lagnivå är även det internationella läget i fråga om beskattningen av den tunga trafiken eller olika trafikformer i allmänhet. I kommissionens trafikpolitiska vitbok har EG-kommissionen framlagt sina mål för utvecklingen av trafikbeskattningen inom EU. Den allmänna utgångspunkten är en effektivare användning av trafikbeskattningen för att främja trafik- och miljöpolitiska mål. Några mer detaljerade förslag till bestämmelser har ännu inte framlagts. I första hand väntas ett förslag till ändring av direktivet om beskattningen av den tunga trafiken, med förslag om övergång från det nuvarande eurovignettssystemet till ett skattesystem av kilometerskattetyyp. Enligt de senaste uppgifterna förefaller det dock som om framläggandet av förslaget skulle försenas med eventuellt ytterligare ett par år. Det förefaller således ändamålsenligt att fortsätta med den nuvarande beskattningen av den internationella trafiken i Finland, trots att systemet eventuellt redan i många avseenden kan anses vara föråldrat. I väntan på hur saken kommer att utvecklas inom EU förefaller det inte vara motiverat att på det nationella planet införa sådana skattesystem som even-

tueellt avviker från den kommande utvecklingen, speciellt som inga större sakskaal talar för detta.

Förslagets betydelse i fråga om datasystem

Förslaget innebär en helhetsöversyn även av datasystemen. De nuvarande datatillämpningarna för beskattning är redan relativt gamla, och skulle även annars ha varit i behov av en grundlig förnyelse. Även Fordonsförvaltningscentralens genomgripande verksamhetsöversyn, som beskrivs närmare nedan, skulle i alla händelser ha förutsatt en förnyelse av de gamla datatillämpningarna, vilka baserar sig på en miljö som är på väg att tas ur bruk.

Arbetet på en förnyelse av datasystemen för beskattning har redan framskridit långt. I arbetet har man tagit i beaktande ett förenhetligande av skattelagstiftningen på det sätt som föreslås i denna proposition. Även datasystemets detaljer är baserade på denna proposition, som har varit tillgänglig i form av ett preliminärt utkast när systemen har specificerats och beställts.

Med tanke på de skattepolitiska mål som enligt detta förslag i ett senare skede kommer att uppställas för skattesystemet och den därtill hörande beredningen, är det väsentligt att de datasystem som nu inrättas gör det tekniskt möjligt att använda all information i fordonsregistret för beskattningsändamål. På denna punkt är både lagstiftningen och andra lösningar som behövs för beskattningens genomförande avsedda att vara så flexibla som möjligt.

Datatillämpningarna för beskattningen baserar sig på sådan teknik som möjliggör en mycket vidsträckt användning av fordonsregistrets uppgiftsbas för beskattningsändamål. Beskattningens riktighet har även den anknytningen till fordonsregistrets uppgiftsbas att uppdateringen av uppgifterna om fordonsens ägare och innehavare påverkas av att skattebetalningsskyldigheten baserar sig på dessa uppgifter.

### 1.2.1. Propositionens verkningar

#### Ekonomiska verkningar

Avsikten är att skatteuttaget enligt det nya systemet skall vara lika stort som enligt lagen om fordonsskatt och lagen om skatt på motorfordon, med beaktande även av regeringens proposition av den 16 september 2003 om ändring av 6 § fordonsskattelagen (53/2003 rd). Propositionens mål är emellertid att förnya datasystemen för beskattningen så att det i framtiden skall bli möjligt att använda olika skattegrunder baserade på uppgifter i fordonsregistret.

Kostnaderna för skatteuppbörden kommer genom denna proposition att ligga på en klart högre nivå än för närvarande, på grund av förbättringen av servicenivån. Skatteavkastningen kommer fortfarande att vara god. Den flexibilitet och förändringsberedskap som finns inbyggd i det nya systemet gör det möjligt att snabbare, lättare och förmånligare genomföra de ändringar som behövs i framtiden.

Kostnaderna kommer under övergångstiden att vara högre än kostnaderna för de nuvarande systemen för fordonsbeskattning och dieselskatt. Någon direkt jämförelse går dock inte att göra, eftersom den nya fordonsbeskattningen utgör ett helt nytt system. Kostnadsökningen beror på de nya tjänster som produceras. Skatten betalas för varje skattskyldigs egen ägo- eller besittningstid och dessutom har den skattskyldige möjlighet att välja om han önskar betalar skatten i en, två eller fyra rater.

De nuvarande systemens servicenivå är inte längre tillräckligt hög. Speciellt dieselskattesystemet är starkt föråldrat, vilket konstaterades redan i propositionen till fordonsskatt 1996. Dessutom har de nuvarande datasystemen uppnått slutet av sin tekniska livslängd. Den högre servicenivån hos det nya och bättre systemet innebär en väsentlig ökning av antalet debetsedlar.



Kostnadsökningen beror till största delen på de ökade kostnaderna för leverans av debetsedlar och betalning av skatt. Under en övergångsperiod kommer kostnaderna att uppgå till cirka 11 miljoner euro år 2004 och antalet debetsedlar till cirka 8,5 miljoner. Därefter kommer de årliga kostnaderna att

uppgå till uppskattningsvis 10 miljoner euro och antalet debetsedlar till cirka 7 miljoner. De årliga kostnaderna för de nuvarande fordonsskatte- och dieselskattesystemen är sammanlagt cirka 7,2 miljoner euro och antalet debetsedlar cirka 3,9 miljoner per år.

#### Kostnaderna för beskattningen under åren 2002-2007

År	Kostnader, euro	Utskrifter	Kostnad/debetsedel, euro
2002	6 783 494	3 700 000	1,83
2003	7 829 224	3 800 000	2,06
2004	11 367 008	8 500 000	1,34
2005	10 069 752	7 350 000	1,37
2006	10 995 775	7 450 000	1,48
2007	11 822 252	7 550 000	1,57

Vid planeringen av systemet har man i fråga om fordonsskattens grundskatteandel redan beaktat en möjlig framtida införing av miljöstyrning, som dock inte tas i bruk tills vidare. Datasystemen har planerats så att de tekniska uppgifter som ingår i fordonsregistret lätt kan användas för en differentiering av skattebeloppen. Således kan en miljöstyrning vid behov tas i bruk utan stora eller dyra ändringar i datatillämpningarna för beskattningen. Om de tekniska uppgifterna i fordonsregistret emellertid behöver kompletteras med t.ex. utsläppsuppgifter, som för närvarande i de flesta fall saknas för äldre fordon, innebär detta givetvis större kostnader än om man endast behöver ändra de skattetillämpningar som utnyttjar dessa uppgifter. Även i övrigt har systemet planerats så att man har beaktat de förväntningar på förbättring av servicenivån som framöver föränsas av t.ex. förändringar i skattenivåerna. Dessutom har man strävat att planera systemet så att man kan minska den kostnadsökning som det ökade antalet debetsedlar gett upphov till. De kostnadsinbesparingar som erhålls härigenom torde dock uppnås först efter några år, när man vant sig vid det nya systemet. Man kan nämligen anta att användningen av elektronisk fakturering kommer att öka endast så småningom, vilket innebär att kostnadsinbesparingarna till en början kommer att vara ganska små vad gäller minskad utskrivning och postning av debetsedlar och mindre ut-

lägg för bankavgifter. De direkta kostnaderna för leverans av debetsedlar och betalning av skatt, cirka 0,60 euro/debetsedel, utgör cirka hälften av kostnaderna för beskattningen. Om således t.ex. en fjärdedel av 7 miljoner debetsedlar skulle levereras elektroniskt till halva kostnaden, skulle detta innebära en besparing på 500 000 euro per år.

I propositionen strävar man att åstadkomma kostnadsinbesparingar med hjälp av olika skatteuppbördstekniska nyheter. Elektronisk fakturering, periodbeskattning, överföring av skattskyldighet samt nya bestämmelser om återbäring reducerar betalningstrafiken samt reducerar kostnaderna för utskrift och postning av debetsedlar och andra skatteuppbörds-kostnader. Övergången till periodbeskattning innebär kostnadsinbesparingar även för företagen genom att skattebetalningen underlättas. Betalningssättstillägget är ett incitament att betala skatten i en rat, varigenom både den skattskyldige och skatteuppbördsmyndigheten uppnår en kostnadsinbesparing. För privatpersoner ger valet av antalet betalningsrater en möjlighet att anpassa skattebetalningen efter den egna levnadssituationen. Ur den skattskyldiges synvinkel innebär betalningssättstillägget visserligen en kostnadsökning, men den fördel som uppnås genom möjligheten att välja antalet rater torde dock upplevas som viktigare. Betalningssättstilläggets storlek kan direkt antas påverka antalet debetsedlar som skall skickas ut, och har

därigenom en stor inverkan på beskattningskostnaderna.

Det förfarande som föreslås tas i bruk i fordonsbeskattningens datasystem, enligt vilket skatteåterbärningar kan överföras i väntan på nästa debitering, innebär för sin del en minskning av kostnaderna för skatteuppbörden. Antalet utbetalningar minskar genom att skatteåterbärningar överförs till följande debitering, där de kan användas som gottgörelse för den skatt som nästa gång skall debiteras den skattskyldige. Förfarandet möjliggör även att en gottgörelse som understiger minimibeloppet på 5 euro kan överföras för att vänta på att tillgodoräknas den skattskyldige i samband med följande debitering.

Vid övergången från månadsbaserad till dagsbaserad beskattning av dieseldrivna fordon kan man vänta sig en avsevärd ökning av antalet anmälningar om draganordningar för lastbilar. Anmälningar om draganordning görs på besiktningstillfället eller till Fordonsförvaltningscentralen.

Statsägda fordon och fordon som disponeras av försvarsmakten föreslås inte längre vara skattefria i fråga om drivkraftsskatten. För dessa fordon uppbärs för närvarande fordonsskatt, men i fråga om dieselskatt har de varit skattefria.

Verkningar i fråga om organisation och personal

Vid Fordonsförvaltningscentralen igångsattes år 1999 en totalreform av tjänsterna, det s.k. PALKO-projektet. Inom ramen för detta projekt regleras och strömlinjeformas funktionsprocesserna samt uppdateras nödvändiga operativa och administrativa datasystem. Processutvecklingen har gjort det möjligt att slå fast de krav som datasystemen bör uppfylla. Projektet VERSO, som utgör en del av PALKO-projektet, är inriktat på en utveckling av fordonsbeskattningen.

Fordonsförvaltningscentralens nuvarande datasystem för vägtrafiken (DVT), som planerades och byggdes upp på 1980-talet, är tekniskt sett föråldrat för nuvarande behov. Förnyandet av datasystemen är det huvudsakliga målet för PALKO-projektet. Det nya systemet – fordonstrafikregistret (FTR) – regleras i lagen om fordonstrafikregistret

(541/2003).

PALKO-projektets målsättning är att man vid Fordonsförvaltningscentralen skall kunna övergå till en verksamhet som baserar sig på nya processer. Verksamhetssätt och begreppsapparat förenhetligas och verksamhetsprocesserna strömlinjeformas. Ett centralt mål är att skapa möjligheter till effektivare och mer mångsidig elektronisk kommunikation.

Fungerande processer och modern datateknik skapar även bättre förutsättningar för Fordonsförvaltningscentralen att ta emot nya uppdrag. Projektets centrala mål gäller ibruktandet av ny teknologi. Utgångspunkten för verksamhetsreformerna är indelningen i sektorer, vartill kommer sådana processer som omfattar hela Fordonsförvaltningscentralen på verksnivå. Verksamhetsfördelar uppnås bl.a. genom rationalisering av verksamheten och kostnadsinbesparingar. Ansvarsfördelningen mellan Fordonsförvaltningscentralen och dess intressentgrupper blir klarare, och uppföljningen och tillsynen av tjänsteproducenterna förbättras. Fordonsförvaltningscentralen förmår erbjuda bättre tjänster och gränssnitt, samtidigt som tjänsterna görs tillgängliga även för nya användargrupper. Den nya teknologin underlättar även erbjudandet av informationstjänster.

Den nuvarande lagen om datasystemet för vägtrafiken härstammar från år 1989, och har ändrats flera gånger. I samband med PALKO-projektet utfördes även en översyn av bestämmelserna om fordonstrafikregistret genom ovan nämnda lag, som träder i kraft vid ingången av år 2004. Lagen är en renodlad registerlag, medan frågor som gäller verksamheten – t.ex. informationsteknologi och registerstrukturer – regleras på annat håll.

Detta omfattande projekt kan inte genomföras samtidigt inom samtliga sektorer av Fordonsförvaltningscentralen. Av denna anledning genomförs i första skedet de projekt som gäller hela verket samt de datatekniska lösningarna. I andra skedet genomförs först registrerings- och beskattnings- samt tekniksektorernas projekt, och därefter förarsektorns projekt. AKE-infoprojektet genomförs parallellt med dessa. I sin helhet är PALKO-projektet genomfört i slutet av år 2005. För

projektet upprättas årliga finansieringsplaner. Någon extern finansiering fås inte för projektet, utan kostnaderna täcks genom verkets inkomstfinansiering.

Inom ramen för PALKO-projektet upprättas vid Fordonsförvaltningscentralen ett nytt informationssystem. Fordonsförvaltningscentralens systemarkitektur och hela den tekniska arkitekturen förnyas. FTR omfattar flera datasystem. I ett senare skede upprättas system och gränssnitt som är avsedda att användas av Fordonsförvaltningscentralens samarbetspartner. Vid behov förnyas även Fordonsförvaltningscentralens administrativa stödsystem (bl.a. systemen för ekonomi- och personalförvaltningen). Systemen för ärendehantering och arkivering förnyas så att de motsvarar de krav som den elektroniska kommunikationen ställer.

Målet är att de nya datasystemen skall vara lättare att anpassa så att man snabbare skall kunna reagera på ändrade behov. Det nya systemets prestanda bör ligga på minst lika hög nivå som det nuvarande systemets. Datasystemet förnyas ett delsystem i sänder. Det nya systemet måste under en övergångsperiod kunna fungera tillsammans med det nuvarande datasystemet för vägtrafiken (DVT).

Trots att systemen och verksamheterna förnyas på ovan beskrivet sätt, kan uppgifterna i huvudsak skötas med Fordonsförvaltningscentralens nuvarande personalstyrka. Vid behov kan även utomstående tjänster användas för att kapaciteten skall motsvara efterfrågan, t.ex. inom telefonrådgivningen. Överföringen av skattelättnadsärenden till Fordonsförvaltningscentralen samt utvidgningen av rättelseförfarandet torde inte heller medföra behov av tilläggsresurser.

### Miljökonsekvenser

Den nuvarande fordonsbeskattningsmodellen med två skattesatser innebär att den skatt som betalas för nyare och miljövänligare fordon är högre än för äldre fordon som utgör en större belastning på miljön. De nuvarande skattegrunderna innebär att miljösynpunkter inte explicit beaktas vid beskattningen. Även om skattegrunderna för nyare fordon med bättre miljöegenskaper vore desamma som

för äldre fordon som åstadkommer större nedsmutsning, kan man uppskatta att beskattningen per antalet körda kilometer blir större för äldre fordon, eftersom äldre fordon vanligen körs mindre än nya. Detta torde kunna betraktas som ett slags indirekt miljökonsekvens, även om det inte rör sig om en i lagen direkt föreskriven miljömässig skattegradering. En sådan gradering skulle förutsätta politiskt beslutsfattande och en grundligare beredning än vad som i detta sammanhang är möjligt att genomföra. Det nya datasystemet för fordonsbeskattningen planeras så att det gör det möjligt att i framtiden införa miljömässiga skattegraderingar, som skulle kunna genomföras t.ex. i form av en miljöefficiënt för olika fordon, vilken skulle påverka skattens belopp. Som grund för koefficienten skulle kunna användas t.ex. fordonets bränslekonsumtion eller utsläppsuppgifter eller tekniska data som beskriver dessa uppgifter.

### Verknningar för medborgarna och den offentliga ekonomin

Avsikten med propositionen är att det för olika fordonsslag skall uppbäras ungefär samma mängd skatter som hittills. Skattesystemet ändras så att det blir mer flexibelt än tidigare och bättre beaktar att fordon tas ur bruk. Detta gynnar dem som håller fordon införda i registret under endast en del av året. I övrigt inverkar förslaget inte på skattebördans fördelning mellan olika medborgargrupper. Vissa fordon som tillhör offentliga samfund föreslås i fortsättningen vara skattepliktiga.

## 2. Beredningen av propositionen

Propositionen har beretts som tjänsteuppdrag vid finansministeriet i samarbete med Fordonsförvaltningscentralen.

Utlåtanden har getts av kommunikationsministeriet, handels- och industriministeriet, inrikesministeriet, (räddningsavdelningen, polisavdelningen och staben för gränsbevakningsväsendet), länsstyrelsen på Åland, högsta förvaltningsdomstolen, Fordonsförvalt-

ningscentralen, Vägförvaltningen, Tullstyrelsen, Skattestyrelsen, Finlands Kommunförbund, Lantbruksproducenternas centralförbund, Autoalan Keskusliitto ry, Bilimportörerna rf, Skattebetalarnas centralförbund rf, Linja autoliitto ry, Finlands Lastbilsförbund rf, Utrikestrafikidkarna rf, Suomen Taksiliitto ry, Olje och Gasbranschens centralförbund ry, Finlands Bilbesiktning Ab, Privata Besiktningställes Föbund, Invalidförbundet, Trafikförsäkringscentralen, Räddningsbefälets centralförbund i Finland ry samt Suomen Palopäällystiitto ry.

I sina utlåtanden ställer sig remissinstanserna positivt till reformens övergripande struktur. De detaljpåpekanden som framförts i utlåtandena har tagits i beaktande i mån av

möjlighet.

### **3. Samband med andra propositioner**

Propositionen ansluter sig till den proposition om bränsleavgiftslag som regeringen överlämnat till riksdagen för behandling. I dessa två propositioner har samlats bestämmelserna i den nuvarande motorfordonsskattelagen, lagen om fordonsskatt samt lagen om bränsleavgift. Speciellt vad gäller bestämmelserna i den nuvarande motorfordonsskattelagen har det skett en uppdelning av bestämmelserna på båda lagförslagen. Detta innebär att propositionerna bör behandlas såsom beroende av varandra.

## DETALJMOTIVERING

## 1. Lagförslaget

## 1 kap. Allmänna bestämmelser

1 §. *Lagens tillämpningsområde.* Till staten skall i enlighet med denna lag betalas fordonsskatt för fordon som är registrerade i Finland eller används i Finland samt som fordonsskatt uppburen fast skatt och konsumtionskatt för utomlands registrerade fordon som används tillfälligt i Finland.

Fordon definieras i 2 a § vägtrafiklagen (267/1981) som en anordning som är avsedd för färd på marken och som inte löper på skenor. Samtliga fordon som är registrerade i Finland eller som används i Finland föreslås höra till lagens tillämpningsområde. Skatte-tagaren är staten.

Fordonsskattelagen föreslås omfatta en heläckande reglering på lagnivå av centrala frågor som gäller skattebetalningsskyldighet och skatteuppbörd. En del av bestämmelserna, närmast de som gäller förfarande, skulle eventuellt kunna regleras i förordning, men för tydlighetens skull föreslås att samtliga bestämmelser om fordonsskatt samlas i en och samma lag. Även sådana procedurbestämmelser som direkt har konsekvenser för den skattskyldiges ställning föreslås ingå i denna lag.

2 §. *Tillämpningen av andra lagar.* I paragrafen föreslås ingå bestämmelser om tillämpningen av andra lagar. Om inte något annat föreskrivs i denna lag, tillämpas i tillämpliga delar vad som föreskrivs i lagen om skatteuppbörd (611/1978) eller med stöd av den, samt bestämmelserna i lagen om skatte-tillägg och förseningsränta (1556/1995) och lagen om indrivning av skatter och avgifter i utsökningsväg (367/1961). T.ex. på minimibeloppet av förseningsränta tillämpas enligt gällande praxis lagen om skattetillägg och förseningsränta, enligt vilken förseningsrätans minimibelopp är 3 euro.

I fordonsskattelagen föreslås till vissa delar hänvisas till andra lagar som innehåller allmänna bestämmelser om debitering av skatter. I lagen om skatteuppbörd ingår bestämmelser som inverkar på skattskyldigheten, varför det föreslås att i fordonsskattelagen

hänvisas till lagen och förordningen om skatteuppbörd. På definitionen av skattskyldighet inverkar även bestämmelser om fordonregistrering och fordonsteknik. Av denna anledning föreslås att i lagen även hänvisas till centrala föreskrifter där de termer som används i fordonsskattelagen är definierade.

I paragrafen föreslås även tas i beaktande de ändringar i hänvisningar till olika författningar som föranleddes av stiftandet av fordonslagen (1090/2002). Införandet av den nya fordonslagen innebär att fordonsskattelagen även bör uppta föreskrifter om fordonsklassificering i vissa specialfall, närmast i sådana fall där klassificeringen inte längre regleras i fordonslagen eller annan lagstiftning. Det föreslås således, att Om inte något annat föreskrivs i denna lag, tillämpas på klassificering av fordon och största tillåtna totalmassa samt fordonregistreringsskyldighet fordonslagen och förordningar givna med stöd av den, samt förordningen om registrering av fordon (1598/1995) och de grunder som fastställts i vägtrafiklagen (267/1981) och med stöd av den.

Om inte något annat föreskrivs i denna lag, tillämpas på användning och utlämnande av beskattningsuppgifter i tillämpliga delar vad som föreskrivs i lagen om fordonstrafikregistret (541/2003). En specialbestämmelse om skatteuppgifters offentlighet och utlämnande uppgifter föreslås ingå i 63 § fordonsskattelagen. Därtill är det dock även nödvändigt att ta in en bestämmelse med hänvisning till lagen om fordonstrafikregistret.

Om bestämmelserna i en annan lag står i strid med fordonsskattelagen, föreslås att fordonsskattelagen tillämpas på uppbörden av fordonsskatt. Övriga lagar är således subsidiära i förhållande till fordonsskattelagen.

## 2 kap. Fordonsskatt

3 §. *Fordonsskattens struktur.* Med fordonsskatt avses i denna lag skatt som består av grundskatteandel eller drivkraftsskatteandel eller sammanräknad grundskatte- och drivkraftsskatteandel. Grundskatteandelen motsvarar den nuvarande fordonsskatten och drivkraftsskatteandelen motsvarar den nuva-

rande dieselskatten. Fordonsskatten föreslås inbegripa även fast skatt och konsumtions-skatt som uppbärs för fordon som registrerats någon annanstans än i Finland.

4 §. *Skattepliktiga fordon.* Fordonsskatt skall betalas för fordon i kategorierna M och N som är införda i ett fordonsregister. För fordon som är registrerade någon annanstans än i Finland betalas enbart fast skatt och konsumtionsskatt enligt 38—44 § i denna lag. Fordonsskatt skall betalas även för ett fordon som borde ha varit införd i ett fordonsregister.

Fordonsskatt föreslås på samma sätt som för närvarande uppbärs för fordon som är införda i fordonsregistret. Det att fordonet inte används eller inte är i körbart skick eller t.ex. är avställningsförsäkrat föreslås inte ha någon betydelse för påföringen av skatt, vilket det inte har för närvarande heller. Om fordonet inte används, bör det avregistreras med tillämpning av föreskrivet förfarande. Nedan föreslås att skatt återbärs efter avregistrering räknat från dagen för återställandet av registerskyltarna.

Fordonsskatt uppbärs på samma sätt som för närvarande även för fordon som enligt bestämmelserna borde ha varit registrerat. Bestämmelser om skyldighet att registrera fordon finns i förordningen om registrering av fordon. Om ett fordon som används i trafik inte är registrerat, sker debitering av skatt i praktiken som efterbeskattnings på basis av polisens kontrollanmälan. Fordonets ägare är således skyldig att för beskattningen registrera fordonet samt anmäla om ändringar i ägandeförhållandena.

Om ett fordon som avses användas i Finland är registrerat någon annanstans än i Finland, uppbärs fast skatt och konsumtions-skatt. Fordonet skall då vara registrerat någon annanstans än i Finland. Om ett fordon används oregistrerat, beskattas det som om det borde ha registrerats i Finland, oavsett om dess ägare är utlänning.

De olika fordonskategorierna är definierade i 2 kap. fordonslagen. I fordonslagstiftningens bestämmelser som gäller fordon samt godkännande och användande av fordon slopades i samband med revisionen av fordonslagstiftningen de skatterelaterade fordonsdefinitioner som under årens lopp hade tagits in i lagstiftningen. Hittills har motorredskap

som byggts på bilchassi varit befriade från egentlig fordonsskatt med stöd av 6 § 2 punkten lagen om skatt på motorfordon. Definitionen av dessa motorredskap har tidigare ingått i förordningen om fordons konstruktion och utrustning (1256/1992). Det kan anses vara ändamålsenligt att skattefriheten för motorredskap som byggts på bilchassi bibehålls oförändrad i den föreslagna lagen. Eftersom förordningen om fordons konstruktion och utrustning har upphävts i samband med införandet av fordonslagen, är det nödvändigt att i fordonsskattelagen även ta in en definition av motorredskap som byggts på bilchassi.

I paragrafens 2 mom. föreslås att skattefrihet för motorredskap som byggts på bilchassi, som definieras som fordon i kategori N<sub>2</sub> eller N<sub>3</sub> som utrustats med speciella redskap för utförande av arbete och som inte är avsedda för transport av annat gods än sådana arbetsredskap och förnödenheter som behövs i arbetet.

5 §. *Skattskyldighet.* Den som i registret har antecknats som fordonets ägare eller den som har antecknats som innehavare är skyldig att betala fordonsskatt för fordonet för den tid för vilken han varit antecknad i registret som fordonets ägare eller innehavare. Enligt förslaget uppbärs fordonsskatt på basis av ägar- och innehavaruppgifterna i fordonsregistret. Om både ägare och innehavare har antecknats i registret, är innehavaren skattskyldig. Fordonsskatten föreslås således inte såsom den nuvarande dieselskatten i första hand debiteras hos innehavaren och i andra hand hos ägaren, utan om fordonet har en innehavare är denne alltid ensam skattskyldig. Finns det mer än en ägare eller innehavare, föreslås de alla vara skattskyldiga och solidariskt svara för betalningen av skatten. Även i detta fall föreslås innehavarna vara skattskyldiga före ägarna. Förslaget innebär att ägare och innehavare inte samtidigt kan vara skattskyldiga för samma fordon, oberoende av antalet ägare och innehavare.

Om ett oregistrerat fordon används i trafik eller om uppgifter som antecknats i registret är oriktiga, är den skattskyldig som enligt förordningen om registrering av fordon borde ha varit antecknad som ägare i registret. Om det inte kan utredas vem som är ägare, eller

om ett oregistrerat fordon har använts utan ägarens eller innehavarens samtycke, är den skattskyldig i vars användning fordonet skall anses ha varit.

En person som inte har registrerat fordonet i sitt namn är skattskyldig enligt 1 mom. Det förekommer i praktiken att köpare inte gör registreringsanmälan om sin äganderätt till fordonet. I sådana fall sänds debetsedeln till fordonets förra ägare eller innehavare, som inte längre är skattskyldig för fordonet. Detta beror på att skatteuppbördsmyndigheten inte har fått kännedom om den nye skattskyldige. Om den nya ägaren inte har gjort registreringsanmälan om ägarbyte, kan säljaren göra s.k. försäljningsanmälan enligt 19 § förordningen om registrering av fordon. Hos den som inte har registrerat sin äganderätt uppbärs skatten för den första skatteperioden till enkelt belopp och för de följande skatteperioderna förhöjd enligt 46 §, om skyldigheten att göra registreringsanmälan alltjämt inte har uppfyllts. Skattskyldigheten är således inte beroende av om den nya ägaren uppfyller sin registreringskyldighet eller inte. Om fordonet byter ägare på nytt efter det att den som först köpte fordonet har försummat att göra registreringsanmälan, är den nya ägaren skattskyldig från det att han blev fordonets ägare. I detta fall finns det emellertid på grund av avsaknaden av registreringsanmälan odebiterad skatt från den föregående ägarens tid. Sådana räcker av mellanägare som inte har antecknats i registret kan i praktiken vara mycket långa. Om de tider som mellanägarna varit ägare till fordonet är korta, vilket är vanligt i vissa former av bilhandel, uppgår skatten per ägare inte nödvändigtvis till några stora belopp. På dessa tillämpas emellertid bestämmelsen om minsta debiteringsbelopp, vilket i vissa fall leder till att skatten för en sådan mellanägartid kan bli avsevärd i förhållande till den tid det är fråga om. För den nya ägare som sköter registreringsanmälan kan situationen bli besvärlig, om beskattningen för mellanägartiden inte blir utredd och skatterna betalda. Med tanke på sådana relativt ofta förekommande situationer föreslås i 5 § 3 mom. intas en möjligast tydlig bestämmelse om att även den som lämnar registreringsanmälan ogjord är skattskyldig för den tid han är fordonets ägare. Samtidigt fö-

reslås att det i lagen föreskrivs om ett arrangemang som möjliggör att den som antecknas som ägare efter sådana mellanägare, om han så önskar, kan sköta fordonsskatten på möjligast enkla sätt även för den tid som mellanägarna försummat att uppfylla sina förpliktelser. Detta föreslås ske så att köparen själv åtar sig att svara för mellanägarnas skatt. Närmare bestämmelser om detta föreslås ingå i 6 §, men redan i 5 § om skattskyldighet föreslås ingå en hänvisning till att skattskyldigheten fastställs enligt den nämnda bestämmelsen om fordonets nästa ägare har åtagit sig att svara för skatten. Men om den ägare som registrerar fordonet i sitt namn inte åtar sig att svara för skatten, fastställs skattskyldigheten enligt 5 § 1 mom., varvid alla de som varit skattskyldiga för fordonet blir skattskyldiga för sin egen ägotid. Det bör understrykas att det alltid är frivilligt för den nya ägaren att åta sig att svara för skatten, och att skattskyldigheten bestäms enligt huvudregeln, om han inte åtar sig att svara för skatten för mellanägartiden. I praktiken visar erfarenheterna från registreringsverksamheten att det i vissa fall kan vara till fördel för en ägare som låter anteckna sig i registret att åta sig att frivilligt svara för skatten på detta sätt, trots att det innebär att han därigenom i viss utsträckning betalar skatt för den tid fordonet varit i en annans ägo.

I paragrafens 4 mom. föreslås en närmare bestämmelse om sådana solidariskt ansvariga skattskyldiga som avses i 1 mom. I fråga om solidariskt ansvariga skattskyldiga debiteras skatten hos den person som antecknats först i registret som fordonets ägare eller innehavare. Om skatten inte kan uppbäras hos den som antecknats först som skattskyldig, eller om det finns något annat särskilt skäl att ändra debiteringen, skall skatten debiteras hos någon annan solidariskt ansvarig skattskyldig.

Beskattningen baserar sig i praktiken på uppgifterna i fordonsregistret, vilket framhåller registreringsanmälan betydelse. Registreringsanmälan och fordonsbesiktningen är jämförliga med skattedeklarationen inom det allmänna beskattningsförfarandet. Registreringsanmälan utgör på samma sätt som en skattedeklaration grunden för förrättandet av beskattningen. Fordonsägare eller annan an-

mälningsskyldig är skyldig att till fordonregistret inom föreskriven tid anmäla sakligt riktiga uppgifter för beskattningens förrätande.

6 §. *Åtagande att svara för skatt.* Övergången till dagsbaserad skatt och fastställande av skatteperiod uteslutande på basis av den tid en person varit registrerad som fordonets ägare eller innehavare innebär att den ordinarie skatteperioden på 12 månader i många fall kommer att avbrytas på grund av en registreringsanteckning som innebär att en ny skatteperiod börjar i en annan skattskyldigs namn. Sådana händelser förekommer enligt registerstatistiken i fråga om vart tredje skattepliktigt fordon i registret. Då skatten är dagsbaserad är även kortvariga mellanägare i princip skattskyldiga för de dagar då de varit ägare till fordonet. Mycket kortvariga ändringar i äganderätten antecknas i praktiken inte nödvändigtvis alltid i fordonregistret, trots att detta borde göras enligt 11 § förordningen om registrering av fordon. Någon tidsgräns finns inte i detta avseende, och den sjudagarsfrist för inlämnande av anmälan som anges i 22 § i den nämnda förordningen avser endast när registermyndigheten senast borde underrättas om en ändring i äganderätten, även då fordonet varit t.ex. bara en dag i köparens ägo.

Ur fordonsbeskattningens synpunkt innebär detta i praktiken att även en kortvarig mellanägare är skattskyldig för de dagar då fordonet har varit i hans ägo. Skattens belopp är enligt bestämmelsen om minimiskatt i den föreslagna lagens 62 § alltid minst 17 euro för varje skattskyldigs skatteperiod, även om den är mycket kort.

För närvarande uppstår inte motsvarande situation, eftersom skatten debiteras för ett helt kalenderår, och eftersom saken inte påverkas av ägarbyte. När systemet ändras finns det skäl att ta i bruk ett arrangemang där effekten av en eller flera mellanägare kan elimineras på ett eller annat sätt. Dessa är troligen inte alltid speciellt angelägna om att se till att fordonsbeskattningen av de fordon som de förmedlar sköts på ett sådant sätt att fordonen inte riskerar att beläggas med användningsförbud på grund av någon mellanägars försummelse. En senare köpare av fordonet som önskar få fordonet i lagligt

bruk skulle visserligen ha möjlighet att betala de skatter som mellanägarna har lämnat obetalda, men med beaktande av det ovan nämnda minimiskattebeloppet kan detta bli dyrt ifall antalet kortvariga mellanägare är stort.

Den föreslagna lösningen går ut på att den som blir skattskyldig för fordonet på så sätt att han debiteras fordonsskatt på grundval av korrekt utförda registeranteckningar skulle ges möjlighet att frivilligt åta sig att svara även för den skatt som mellanägarna är skyldiga för tiden efter de senaste registeranteckningarna. Det betyder att skatten för den tid då det saknas uppgifter om registrerad ägare uppbärs så att säga i den nya, i registret vederbörligen antecknade, ägarens namn. Bestämmelserna om minimibelopp för skatten för en skatteperiod skulle således inte tillämpas på var och en av mellanägarna, utan skatten skulle uppbäras i samband med den övriga beskattningen hos den skattskyldige som åtagit sig att svara för skatten. På detta sätt skulle mottagaren även kunna undvika ett eventuellt användningsförbud ifall en mellanägare försummat att betala skatt för sin mellanägartid. Bestämmelser om skatteuppbörd i situationer där någon har åtagit sig att svara för skatt föreslås ingå i 16 §, som beskrivs närmare nedan. I detta sammanhang kan dock nämnas att utgångspunkten vid skatteuppbörden är att den nya ägaren eller mottagaren åtar sig att svara för skatten för mellanägartiden, och att han undgår detta genom att anmäla om saken till Fordonsförvaltningscentralen. För detta alternativ talar t.ex. den höga omsättningshastigheten i handeln med begagnade bilar, som innebär att skatten för mellanägartiden vanligen inte stiger till speciellt höga belopp.

I paragrafens 2 mom. föreslås ingå bestämmelser om hur ett åtagande att svara för skatt inverkar på överlåtarens skattskyldighet. Om mottagaren åtar sig att svara för skatten enligt 1 mom. och betalar skatten, befrias överlåtaren från skattskyldighet. Om mottagaren inte åtar sig att svara för skatten uppbärs fordonsskatt hos båda för deras respektive ägotid. Här avses den verkliga ägotiden, som alltså åtminstone inte till alla delar motsvarar de registreringsanmälningar som gjorts för fordonet.

Eftersom också mellanägaren är skattskyld-



dig är det dock motiverat att den nya ägaren skall kunna vägra att betala mellanägarens skatt. I så fall skall skatten debiteras mellanägaren för den tid fordonet varit i dennes ägo. Om mellanägaren betalar sin andel av skatten, fortsätter skatteuppbörden under den tid den nya ägaren är antecknad i registret på helt vanligt sätt. Om mellanägaren däremot inte betalar sin andel, är fordonet belagt med användningsförbud. Varje mellanägare skall betala minst 17 euro, trots att skatten för den tid fordonet varit i mellanägares ägo inte skulle stiga till detta belopp. Systemet med åtagande för skatt syftar till att göra det så lätt som möjligt för fordonets nya ägare. Det föreslagna systemet framhäver vikten av noggrannhet vid köp av fordon. Köparen har i enlighet med 63 § möjlighet att få en utredning från Fordonsförvaltningscentralen över eventuella obetalda skatter för fordonet. Detta är en sak som det kommer att informeras om.

Huvudregeln skulle i praktiken vara den, att den nya ägare som skall antecknas i registret åtar sig att svara för skatten. Bestämelsen om mellanägarens ansvar är avsedd att tillämpas närmast i sådana situationer där mellanägartiden har blivit exceptionellt lång. Beskattningsförfarandet blir smidigare och snabbare genom att skatten i första hand debiteras den ägare som antecknats i registret. Arrangemanget borde inte vara oskäligt ur den nya ägarens synpunkt, eftersom mellanägartiderna ofta är korta och skattebeloppen därför relativt låga, och eftersom den nya ägaren i varje fall kan vägra att betala mellanägarnas skatt. Det kan konstateras att den ägare som i sista hand har köpt fordonet för egen användning ofta blir tvungen att betala fordonsskatten, eftersom fordonet annars skulle vara belagt med användningsförbud på grund av skattebetalningsförsummelse som de tidigare mellanägarna kanske inte är benägna att göra något åt. Detta avviker sålunda inte från nuläget, även om motsvarande situation vanligen uppstår endast i samband med skatt som uppbärs för hela året.

7 §. *Överföring av skattskyldighet.* I paragrafen föreslås att en skattskyldig genom avtal skall kunna överföra skattskyldigheten på en annan person. Överföring skall ske skriftligt med användning av en blankett som fast-

ställt av Fordonsförvaltningscentralen. Den som övertar skattskyldigheten svarar för skatten enligt de grunder som gäller för den som ursprungligen var skattskyldig. Om det är uppenbart att överföring av skattskyldighet har skett för undgående av skattebetalning, kan skatten debiteras som om överföringen inte hade skett.

Överföring av skattskyldighet kan komma i fråga t.ex. om en arbetsgivare önskar betala fordonsskatten för ett fordon som innehas av en anställd och används i tjänsten. Om det övertagande företaget är en i 26 § avsedd periodbeskattningskund uppnås kostnadsinsparingar, eftersom användningen av elektronisk debitering minskar utskicket av debetsedlar.

Det föreslås att Fordonsförvaltningscentralen ges befogenhet att godkänna eller förkasta överföring av skattskyldighet på de villkor som den bestämmer. Dessutom föreslås att om den som övertagit skattskyldigheten inte betalar skatten på föreskrivet sätt, skall Fordonsförvaltningscentralen kunna bestämma att den som överfört skattskyldigheten och den som övertagit skattskyldigheten solidariskt skall svara för skatten.

Behovet att förkasta en överföring av skattskyldighet kommer i fråga närmast i fall av skattekringgående. Om det är uppenbart att en överföring av skattskyldighet har vidtagits endast i syfte att undvika skatt, kan Fordonsförvaltningscentralen vägra att godkänna överföringen. En överföring godkänns inte heller om det är sannolikt att övertagaren inte skulle klara av att betala skatten. Om övertagaren av skattskyldigheten inte betalar skatten på föreskrivet sätt, kan Fordonsförvaltningscentralen bestämma att överföraren och övertagaren av skattskyldigheten skall svara för skatten solidariskt. Den föreslagna bestämmelsen innebär således att skatt som den övertagande skattskyldige lämnar obetald kan indrivnas även hos den som överfört skattskyldigheten. På detta sätt kan man effektivt förhindra olika försök att kringgå skatt.

8 §. *Skattskyldighetens begynnande och upphörande.* Skattskyldigheten begynner när ett nytt skattepliktigt fordon registreras eller ett registrerat fordon ändras till skattepliktigt, eller när en ny skattskyldig antecknas i re-

gistret. Skattskyldigheten begynner

1) den dag då ett fordon första gången registreras eller omregistreras,

2) dagen efter det att ägar- eller innehavareuppgifterna om ett i registret infört fordon ändras så att skatten skall debiteras hos en ny skattskyldig,

3) den dag då ett skattefritt fordon ändringsregistreras eller ändringsbesiktigas till skattepliktigt, eller

4) dagen efter den dag då förutsättningarna för skattebefrielse upphörde.

Skattskyldigheten för en ägare eller innehavare som antecknats i registret börjar den dag som har eller borde ha antecknats som den första dagen av ägandet eller innehavet. Om tidpunkten för skattskyldighetens begynnande inte kan utredas i sådana fall som avses i 5 § 2 mom., kan skattskyldigheten enligt uppskattning fastställas ha begynt tidigast 12 månader före den dag (denna dag inbegripen), då Fordonsförvaltningscentralen fick kännedom om att fordonet använts på det sätt som avses i 5 § 2 mom.

Skattskyldigheten upphör den dag (denna dag inbegripen), då

1) fordonet avregistreras,

2) uppgifterna om fordonets ägare eller innehavare ändras så att skatt skall debiteras hos en ny skattskyldig,

3) ett skattepliktigt fordon ändringsregistreras eller ändringsbesiktigas till skattefritt, eller

4) förutsättningarna för skattebefrielse begynner.

Skattskyldighetens upphörande i sådana fall som avses i momentets 1 punkt förutsätter att registerskyltarna har återställts och att fordonet har avregistrerats. Om registerskyltarna återställts innan fordonet har avregistrerats, upphör skatteperioden den dag då registerskyltarna återställdes.

I detta sammanhang kan noteras att man överväger att utveckla bestämmelser som gör det lättare att ta fordon ur trafik eller avregistrera dem. En möjlighet är att ett fordon som inte används skulle kunna tas ur bruk utan att avregistreras, men så att fordonet inte får användas i trafik under den tid det är taget ur bruk. Ett sådant alternativ förutsätter givetvis ett kontrollsystem som inte bara omfattar beskattningen. Ett alternativ som framförts går

ut på att utnyttja de s.k. avställningstidsanmälningar som skall inlämnas till trafikförsäkringsbolagen för att avbryta skyldigheten av betala försäkringspremie under den tid anmälan gäller. Detta alternativ utreddes redan i samband med stiftandet av den nuvarande fordonsskattelagen. Man måste då av flera anledningar konstatera att detta inte erbjuder en framkomlig väg till ett fungerande system. För det första är trafikförsäkringsbolagens avställningssystem ett helt oreglerat förfarande som enbart baserar sig på individuell bolagspraxis. Eftersom avställningsuppgifter inrapporteras mycket olika till fordonregistret från olika bolag, förefaller det inte möjligt att trygga en jämbördig behandling av skattskyldiga på basis av ett så oenhetligt uppgiftsunderlag. Användning av dessa uppgifter skulle även innebära att det mellan den skattskyldige och skattemyndigheten skulle finnas en tredje uppgiftsförmedlarinstans vars skyldigheter och ansvar gentemot de andra parterna i nuläget är synnerligen oklara. En reglering av avställningspraxis, eventuellt på lagnivå, är därför i varje fall nödvändig för att avställningsuppgifter skall kunna användas vid beskattningen. Ätminstone i detta skede kan man på basis av det tidigare utredningsarbetet bedöma att det först bör utredas vilka möjligheter som erbjuds av en utveckling av bestämmelserna om registrering, speciellt som det samtidigt är nödvändigt att ändra också dessa bestämmelser på ett eller annat sätt. Det är mycket möjligt att försäkringsbolagen i framtiden baserar sin egen praxis på fordonregistret, om systemet kan utvecklas i den riktning som beskrivits här.

Förutsättningen för skattskyldighetens upphörande i fall som avses i 3 mom. 2 och 4 punkterna är att det har gjorts en sådan registreringsanmälan om grunden för skattskyldighetens upphörande som avses i förordningen om registrering av fordon. Om det på ett tillförlitligt sätt kan visas att grunden för skattskyldighetens upphörande har uppstått vid en tidigare tidpunkt än den då anmälan gjordes, kan skattskyldigheten anses ha upphört vid den tidpunkten. Som tillförlitlig utredning kan betraktas bl.a. överlåtelsebrev, köpebrev, försäljningsanmälan eller annan motsvarande handling.

I paragrafens 6 mom. föreslås dessutom in-

tas bestämmelser om att den som överlåter fordon skall svara för skatten för överlåtelsedagen. Detta motsvarar nuvarande beskattningspraxis. Även för innehavarens del föreslås föreskrivas att innehavaren svarar för skatten för den sista dagen av tiden för sitt innehav. Om ett fordon säljs och avregistreras på överlåtelsedagen, är det inte ändamålsenligt att den nya ägaren skall debiteras minimiskatten på 17 euro.

Ägarens skattskyldighet upphör således vid den tidpunkt då han har överlåtit äganderätten till fordonet på någon annan. Om den nya ägaren inte har inlämnat registreringsanmälan över byte av ägare, bör säljaren göra en s.k. försäljningsanmälan, ur vilken framgår överlåtelsedagen samt den nya ägarens namn och adress. Avsikten är att säljarens skattskyldighet alltid skall upphöra när han anmäler tillräckliga och tillförlitliga uppgifter för identifiering av den nye skattskyldige. I vissa fall är detta dock inte möjligt. I sådana fall skall säljaren kunna lämna utredning över överlåtelsen av äganderätten till fordonet samt överlåtelsedagen. I praktiken tillsänds den nya ägaren utgående från uppgifterna i försäljningsanmälan en debetsedel för den första skatteperioden med uppmaning att registrera fordonet i sitt eget namn. Om den nya ägaren trots uppmaning inte registrerar sin äganderätt, debiteras skatten för följande skatteperioder med förhöjning enligt 46 §. För att det skall gå att beskatta rätt skattskyldig, måste det i försäljningsanmälan specificeras vem som är fordonets köpare.

Fordonets ägare behöver således inte vara antecknad som ägare i registret för att kunna beskattas. Även en ägare som inte har gjort anmälan om sin äganderätt kan vara skattskyldig i enlighet med 5 och 6 §.

I praktiken kan det även finnas behov av att befria en i registret antecknad innehavare behöva befrias från skyldigheten att betala skatt trots att ägaren inte har skött om att innehavaren har strukits ur registret. Om fordonets ägare inte har gjort registreringsanmälan om att innehavaren skall strykas ur registret, upphör innehavarens skattskyldighet den dag då han varaktigt överlåtit besittningen av fordonet till dess ägare eller då fordonets ägare har godkänt att besittningen av fordonet varaktigt överläts till en tredje part. Innehavaren

kan således inte utan ägarens samtycke överlåta fordonet till en tredje person. En ägare som har godkänt att besittningen överläts svarar för fordonsskatten fram till den tidpunkt då han har överlåtit äganderätten till fordonet eller då den som tagit fordonet i sin besittning har antecknats i registret som fordonets innehavare. I sådana fall svarar fordonets ägare för fordonsskatten från det att innehavarens skattskyldighet upphörde.

9 §. *Fordonsskattens belopp.* I paragrafen föreslås ingå bestämmelser om beräkningen av fordonsskattens belopp. Det belopp som uppbärs i fordonsskatt per dag fås genom att räkna ihop beloppen av grundskatten och drivkraftsskatten.

Skatten påförs på grundval av de uppgifter som har anmälts eller som borde ha anmälts till registermyndigheten. Skatten uppbärs alltid åtminstone enligt de uppgifter som finns antecknade i registret. Det föreslås vara möjligt att avvika från registeruppgifterna t.ex. i sådana fall där det uppstått fel i dessa uppgifter på grund av fel vid inregistrering av registreringsanmälan eller av annan liknande orsak.

10 §. *Grundskatten.* I paragrafen föreslås ingå bestämmelser om grunden för beräkning av fordonsskattens grundskatteandel. Grundskatt påförs för person- och paketbilar (kategorierna M<sub>1</sub>, N<sub>1</sub>, M<sub>1</sub>G och N<sub>1</sub>G) samt för specialbilar vars största tillåtna totalmassa är högst 3 500 kilogram. Grundskattebeloppet per dag är 26 cent för fordon som tagits i bruk före den 1 januari 1994 och 35 cent för fordon som tagits i bruk nämnda dag eller senare.

I grundskattebeloppen har eventuella betalningssättstillägg inte beaktats. Betalningssättstillägg innebär givetvis en höjning av det belopp som skall betalas. Betalningssättstillägget kan emellertid motiveras med att den skattskyldige dels får fördelen av längre betalningstid, samtidigt som betalning i flera rater medför större administrativa kostnader än vid betalning i en rat.

I förslaget till grundskattebelopp har även beaktats regeringens proposition av den 16 september 2003 om ändring av 6 § fordonsskattelagen (RP 53/2003 rd). Enligt den propositionen är fordonsskattebeloppen för ett helt år 94 respektive 127 euro. De belopp

som föreslås i den förhandenvarande paragrafen motsvarar ett belopp för 365 dagar om 94,90 respektive 127,75 euro. Skillnaderna mellan dessa två propositioner beror i detta fall på att grundskattebeloppet har uttryckts i hela cent utan användning av tiondedelscent.

11 §. *Drivkraftsskatten.* I paragrafen föreslås ingå bestämmelser om grunden för beräkning av fordonsskattens För fordon som utnyttjar annan kraftkälla eller annat bränsle än motorbensin påförs drivkraftsskatt. Drivkraftsskattebeloppet per dag föreslås bestämmas på grundval av fordonstyp och totalmassa samt för lastbilar även på grundval av släpvagnsanvändning, såsom vid beskattningen enligt den nuvarande motorfordonskattelagen. I skattegrunderna för lastbilar föreslås som nya grupper tas i beaktande även fordon med fyra, fem och mer än fem axlar. Skattegrunderna föreslås vara:

1) för personbilar (kategorierna  $M_1$  och  $M_1G$ ) och bilar avsedda för två ändamål (kategori  $N_1$ ), samt för fordon vars användnings syfte på grund av obesiktigade ändringar närmast motsvarar personbilar 6,7 cent för varje påbörjat hundratal kilogram totalmassa,

2) för paketbilar (kategorierna  $N_1$  och  $N_1G$ ), husbilar (kategori  $M_1$ ) och servicebilar (kategorierna  $M_1$ ,  $N_1$ ,  $N_2$ ,  $N_3$ ,  $M_1G$ ,  $N_1G$ ,  $N_2G$  och  $N_3G$ ) 0,9 cent för varje påbörjat hundratal kilogram totalmassa,

3) för lastbilar (kategorierna  $N_2$ ,  $N_3$ ,  $N_2G$  och  $N_3G$ ) med vilka inte används släpvagn 1,0 cent för varje påbörjat hundratal kilogram totalmassa upp till en totalmassa om 12 000 kilogram och 2,2 cent för varje påbörjat hundratal kilogram totalmassa som överstiger denna massa, om fordonet har två axlar. Skatten är 1,3 cent för varje påbörjat hundratal kilogram totalmassa om fordonet har tre axlar, 1,2 cent om fordonet har fyra axlar, och 1,1 cent om fordonet har fem eller flera axlar,

4) för lastbilar (kategorierna  $N_2$ ,  $N_3$ ,  $N_2G$  och  $N_3G$ ) som är utrustade för och används för dragning av påhängsvagn 3,8 cent för varje påbörjat hundratal kilogram totalmassa om fordonet har två axlar, 2,3 cent om fordonet har tre axlar, 2,0 cent om fordonet har fyra axlar, och 1,8 cent om fordonet har fem eller flera axlar,

5) för lastbilar (kategorierna  $N_2$ ,  $N_3$ ,  $N_2G$

och  $N_3G$ ) som är utrustade för och används för dragning av egentlig släpvagn eller släpkärra 3,8 cent för varje påbörjat hundratal kilogram totalmassa om fordonet har två axlar, 2,5 cent om fordonet har tre axlar, 2,3 cent om fordonet har fyra axlar, och 2,0 cent om fordonet har fem eller flera axlar.

Bestämmelserna om fordonsklassificering ändrades 1992 så att specialbilskategorin slopades. De specialbilar som fanns införda i registret fick emellertid behålla sin specialbilsklassificering, om inte ägaren önskade att den nya fordonsklassificeringen skulle tillämpas. Största delen av specialbilarna med en massa på minst 3 500 skulle enligt den nya klassificeringen betraktas som lastbilar. I fordonsregistret finns ännu fordon som är klassificerade som specialbilar. Dessa föreslås vid beskattningen jämföras med den nuvarande fordonskategori till vilken de skulle höra om fordonskategorin skulle ändras nu. I 2 mom. föreslås att skatten för fordon som är införda i registret som specialbilar skall vara densamma som skatten för motsvarande fordon i kategori M eller N. Samma princip tillämpas i någon annan lagstiftningsteknisk form även i den nuvarande motorfordonsbeskattningen.

I 3 mom. föreslås att nuvarande draganordningsanmälan för beskattning av släpvagnar bibehålls. En lastbil som är utrustad för dragning av släpvagn anses användas för dragning av släpvagn, om inte annat anmäls. Om en lastbil som är utrustad för dragning av släpvagn inte används för dragning av släpvagn, skall fordonets ägare eller innehavare anmäla om detta i samband med lastbilens första registrering eller omregistrering eller innan användningen av släpvagn upphör. På motsvarande sätt skall på förhand anmälas om en lastbil, för vilken gjorts anmälan om upphörande av användning av släpvagn, börjar användas för dragning av släpvagn. Även för fordon som godkänts endast för dragning av släpanordning skall göras anmälan om att draganordningen inte används.

I 3 mom. föreslås även föreskrivas om förfarandet vid draganordningsanmälan. Anmälan görs på fastställd blankett vid ett besiktningställe som utför registrering eller till Fordonsförvaltningscentralen. Eftersom man vid beskattningen av dieselfordon till denna

del övergår från månadsbaserad beskattning till dagsbaserad beskattning kan man vänta sig en väsentlig ökning av antalet draganordningsanmälningar.

12 §. *Skattefria fordon*. I paragrafen föreslås att följande fordon skall vara fria från fordonsskatt:

1) fordon som registrerats med C- eller CD-tecken enligt 36 § 1 mom. c eller d punkten förordningen om registrering av fordon,

2) fordon som ägs eller disponeras av Europeiska gemenskapernas i Finland belägna institutioner, eller som på grundval av något annat internationellt avtal är skattefria,

3) fordon som har besiktigats och registrerats som museifordon enligt 24 § fordonslagen,

4) räddningsbilar och ambulanser,

5) bussar (kategorierna M2 och M3),

6) militärfordon som uteslutande ägs och disponeras av försvarsmakten och inte är införda i ett fordonregister,

7) fordon som i enlighet med 38 § förordningen om registrering av fordon är exportregistrerade för utförelse ur landet,

8) fordon som används tillfälligt i Finland på det sätt som föreskrivs i 51 § förordningen om registrering av fordon,

9) fordon som i enlighet med 46 § förordningen om registrering av fordon används med provnummerskyltar med de begränsningar som gäller tillfällig användning av provnummerskyltar,

10) fordon för vilka beviljats förflyttnings-tillstånd enligt 48 § förordningen om registrering av fordon, och

11) fordon i vilka huvudsakligen används trä- eller torvbaserat bränsle.

Förslaget är en sammanställning av skattefrihetsbestämmelserna i nuvarande fordon- och dieselskattning. Alla nuvarande skattebefrielser föreslås dock inte bibehållas. Dieselskattefriheten föreslås inte längre omfatta fordon som ägs och disponeras av staten eller av polisen, försvarsmakten eller gränsbevakningsväsendet föreslås inte längre vara befriade från dieselskatt, utom då det är fråga om militärfordon som uteslutande ägs och disponeras av försvarsmakten och inte är infört i fordonregistret. Med fordonregister avses här det allmänna fordonregistret som upprätthålls av Fordonsförvaltningscentralen.

Som skattefria fordon föreslås särskilt nämnas fordon som befrias från skatt på grundval av internationella fördrag. För närvarande omfattar denna kategori fordon som ägs eller disponeras av bl.a. Nordiska Investeringsbanken samt Russian Maritime, vilka båda genom särskilda internationella fördrag är befriade från fordonsskatt för fordon som de äger eller innehar. Skattefriheten föreslås utsträckas till att gälla även fordon som är exportregistrerade eller som huvudsakligen drivs med trä- eller torvbaserat bränsle. Eftersom det finns inga eller ytterst få skattepliktiga fordon av detta slag är det inte ändamålsenligt att påföra skatt för dem.

Det nya skattesystemet är på datasystemnivå bättre integrerat med fordonregistrets fordonsuppgifter än det gamla systemet. Ifall det är önskvärt att även andra fordon än de som anges i lagförslaget befrias från skatt, bör dessa utgöra en sådan specifik grupp att de lätt kan identifieras bland andra fordon i registret och direkt kan plockas ut ur registret. T.ex. skattebefrielse för hobbybilar är möjligt endast om hobbybilar i framtiden utgör en egen grupp i registret i stil med museifordon, och om alla fordon som hör till denna grupp besiktigas som hobbybilar och antecknas som sådana i registret. Uppgift om att ett fordon har godkänts som museifordon ingår i fordonregistret.

Enligt den nuvarande bestämmelsen i 6 § 2 mom. lagen om skatt på motorfordon är motorredskap som byggts på bilchassier befriade från egentlig fordonsskatt. Motorredskap som byggts på bilchassier ingår dock inte i den ovan nämnda skattefria fordonskategorin. I den föreslagna lagens 12 § är det inte nödvändigt att ta in en motsvarande befrielsebestämmelse, eftersom saken redan har reglerats i samband med 4 § på så sätt att sådana fordon inte hör till de skattepliktiga fordon som avses i denna lag. Även definitionen av motorredskap som byggts på bilchassier ingår i 4 §. På den här punkten görs alltså inga ändringar jämfört med nuläget.

### 3 kap. Uppbörd av fordonsskatt

13 §. *Skatteperiod*. Fordonsskatt uppbärs för en skatteperiod som omfattar 12 månader, och denna tidrymd är inte bunden till kalen-

deråret som för närvarande. Fordonsskatten debiteras för den skattskyldiges ägo- eller besittningstid som dagsbaserad skatt. Skatteperioden kan upphöra före utgången av en i 1 mom. avsedd tidrymd, om fordonsskattskyldigheten upphör eller fordonet ändras så att det inte längre är skattepliktigt.

Den nuvarande definitionen, enligt vilken skatteperioden omfattar ett kalenderår och är lika lång för alla, föreslås slopas. I stället föreslås att man övergår till en löpande skatteperiod som fastställs individuellt för varje fordon. Förslaget innebär att skatten inte längre uppbärs samtidigt hos alla skattskyldiga. Till systemet med löpande skatteperioder hör att uppbörden av skatt sker vid olika tidpunkter som är utspridda över hela kalenderår.

14 §. *Skatteperiodens begynnande och upphörande.* I paragrafen föreslås ingå bestämmelser om skatteperiodens begynnelse och upphörande. Skatteperioden börjar:

- 1) den dag då skattskyldighet som avses i 8 § begynner,
- 2) dagen efter den föregående skatteperiodens utgång,
- 3) den dag då det anmäls till registret att fordonet ändrats till skattepliktigt, eller
- 4) den dag då fordonet ändringsregistreras eller ändringsbesiktigas till skattepliktigt.

Om mottagaren åtar sig att svara för skatten enligt 6 §, börjar hans skatteperiod dagen efter den dag då den föregående i registret antecknade ägarens skatteperiod upphör.

Skatteperioden upphör den sista dagen av en 12 månaders skatteperiod som börjar en sådan dag som avses i 1 eller 2 mom., eller:

- 1) den dag då skattskyldighet som avses i 8 § upphör,
- 2) dagen före den följande skatteperiodens början,
- 3) den dag då det anmäls till registret att fordonet ändrats till skattefritt,
- 4) den dag då fordonet ändringsregistreras eller ändringsbesiktigas till skattefritt, eller
- 5) den dag från och med vilken en i 35 § avsedd rätt till skattebefrielse på grundval av handikapp är i kraft.

Exempel:

Om ett fordon registreras första gången eller omregistreras 15.1.2004, är den första skatteperioden 15.1.2004—14.1.2005, och

skatten debiteras för 366 dagar (år 2004 är ett skottår). Därefter är skatteperioden 15.1—14.1, om det inte sker ett byte av skattskyldig. Om ett registrerat fordon säljs 15.1.2004, är den nya ägarens skatteperiod 16.1.2004—15.1.2005, och skatten debiteras för 366 dagar. I fortsättningen är skatteperioden 16.1—15.1, om det inte sker ett byte av skattskyldig därförinnan.

15 §. *Debitering av fordonsskatt.* I paragrafen föreslås ingå bestämmelser om debitering av skatt. Fordonsskatt debiteras utan dröjsmål, när skatteperioden har börjat eller när en sådan ändring av fordonets beskaffenhet som påverkar beskattningen eller någon annan uppgift som behövs för beskattningen har antecknats i registret eller på annat sätt kommit till Fordonsförvaltningscentralens kännedom. I praktiken sänds debetsedeln till den skattskyldige så att han vanligen får den cirka två veckor efter skatteperiodens början. Om förfallodag föreslås föreskrivas i 23 §.

I paragrafen föreslås vidare föreskrivas att debiteringen verkställs utan att den skattskyldige hörs. Debiteringen av fordonsskatten sker direkt på basis av uppgifterna i fordonsregistret genom ett massförfarande vid vilket hörandeförfarandet enligt 34 § förvaltningslagen inte är tillämpligt.

16 §. *Uppbörd av skatt vid åtagande att svara för skatten.* I paragrafen föreslås ingå bestämmelser om förfarandet i situationer där en mottagare åtar sig att svara för s.k. mellanägares skatt. I sådana fall som avses i 6 § skall fordonsskatten i regel först debiteras hos mottagaren. Om mottagaren inte åtar sig att svara för skatten enligt 6 §, skall fordonsskatten debiteras hos överlåtaren.

Avsikten är att debetsedeln i första hand skickas till den nya ägare som antecknats i fordonsregistret. Skatteperioden begynner efter det att skatteperioden för den föregående ägare som fanns antecknad i fordonsregistret har upphört. Om den nya ägaren anmäler till Fordonsförvaltningscentralen att han inte åtar sig att svara för mellanägarens eller mellanägarnas skatt, skall var och en av mellanägarna debiteras minst fordonsskattens minimibelopp om 17 euro i skatt för sin ägotid. Den nya ägare som antecknats i fordonsregistret debiteras skatt fr.o.m. dagen efter överlåtelsedagen.

I paragrafen föreslås även intas en bestämmelse om förfarandet i situationer där mottagaren inte önskar åta sig att svara för mellanägares skatt. I så fall skall den nya ägare som antecknats i fordonsregistret anmäla till Fordonsförvaltningscentralen att han inte åtar sig att svara för skatten. Anmälan kan även göras per telefon. Anmälan föreslås kunna göras när som helst, utan föreskriven frist. Om emellertid den nya ägaren önskar undvika att bilen belägs med användningsförbud, är det motiverat att göra anmälan så snabbt som möjligt, senast före förfalldagen för den första skatterat som han har debiterats.

Exempel:

Fordonet har sålts 12.6.2004 och köparen har inte registrerat fordonet i sitt namn. Mellanägaren har sålt fordonet vidare 20.6.2004 och den nya köparen har registrerat fordonet i sitt namn 20.6.2004. Om den nya ägaren åtar sig att svara för mellanägarens skatt, skall den nya ägare som antecknats i fordonsregistret debiteras skatt för skatteperioden 13.6.2004—12.6.2005. Om det är fråga om en personbil som har registrerats efter den 1 januari 1994, rör det sig om mellanägarnas grundskatt för åtta dagar, dvs. 2,80 euro. Om den nya ägaren inte åtar sig att svara för mellanägarens skatt, debiteras denna nya ägare för skatteperioden 21.6.2004—20.6.2005, och mellanägaren debiteras minimibeloppet 17 euro för skatteperioden 13.6—20.6.2004. Förfalldagen är beroende av debiteringstidpunkten, och infaller i mitten av augusti. Om skatten är obetald därefter, är fordonet belagt med användningsförbud tills både den nya ägarens och mellanägarens skatter som förfallit till betalning har betalats.

17 §. *Uppbörd av fordonsskatt när skattegrunden ändras.* Om beloppet av den i 10 § avsedda grundskatten eller den i 11 § avsedda drivkraftsskatten ändras så att den skatt som skall uppbäras för ett fordon för den återstående skatteperioden är större eller mindre än den skatt som har debiterats, kan beloppet enligt de nya skattegrunderna uppbäras eller återbäras i samband med nästa debitering som gäller fordonet, eller avdras från eller läggs till återbäring som skall betalas till den skattskyldige. Om uppbörden av den del av skattens belopp som har ändrats

inte kan ske i samband med annan debitering eller som avdrag från återbäring, skall den uppbäras eller återbäras separat.

Vid en eventuell ändring av skattebeloppet kommer ändringen att gälla samtliga skattepliktiga fordon från det att ändringen trädde i kraft, oberoende av när skatten förra gången har debiterats. Ändringarna föreslås således vid behov genomföras så att debiteringen ändras retroaktivt. I annat fall skulle det kunna uppstå situationer där skattebeloppet för bilar av samma typ och för samma tid varierar på grund av att fordonens skatteperioder har börjat vid olika tidpunkter. Det föreslagna förfarandet förhindrar således att medborgarna försätts i olikvärdig ställning på grund av att beskattningen baserar sig på löpande skatteperioder. När skattebeloppet ändras uppstår inte heller någon räntebetalnings-skyldighet, eftersom det hör till systemet med löpande skatteperioder att skattebetalningen infaller vid olika tidpunkter. Tack vare systemet med löpande skatteperioder kan skatteändringar vid behov genomföras mitt under ett kalenderår.

Vid den fortsatta utvecklingen av datasytemet beaktas behovet av att skapa ett förfarande där man kan beakta t.ex. fordringsbelopp som understiger indrivningsgränsen, tilläggsdebiteringar som hänför sig till skattehöjningar samt andra liknande situationer som innebär utskick av en separat debetsedel som eventuellt kan gälla ett belopp av ringa storlek. Detta skulle möjliggöra tilläggsdebitering i samband med följande debitering.

18 §. *Betalning av skatt i rater och tillägg för betalningssätt.* Det föreslås att skattskyldiga ges möjlighet att betala skatten även i två eller fyra rater. Vid betalning i rater läggs till beloppet av varje rat ett betalningssättstillägg på 5 euro. Genom de föreslagna bestämmelserna om återbäring och debitering säkerställs att var och en betalar skatten bara för den tid då fordonet har varit i hans ägo eller besittning. Skattebelopp som har debiterats kan av Fordonsförvaltningscentralen på skattskyldigs begäran före den första förfalldagen i en skatteperiod delas upp för betalning i två eller fyra rater.

T.ex. studerande och pensionärer med små inkomster har önskat få möjlighet att betala skatten i mindre rater. Betalning i rater är

lönsamt även i sådana situationer där den skattskyldige vet att bilen kommer att vara i hans ägo endast en kort tid.

Betalning i en rat minskar kostnaderna för skatteuppbörd (datakörningar, utskrifter, kurertering, postning) då antalet debetsedlar som behöver skickas ut minskar. Antalet debetsedlar som behöver skickas ut inverkar direkt på antalet tjänstehändelser såsom telefonsamtal, elektronisk kommunikation, betalningsutredningar, rättelseyrkanden, besvär och brev. För skattetagarens del medför betalning i flera rater en ränteförlust jämfört med betalning i en rat, eftersom skatten inflyter senare under skatteperioden. Vid beskattningen måste även beaktas att skattskyldiga skall behandlas jämbördigt. Detta uppnås genom betalningssättstillägget, som delvis utjämnar den ränteförmån som erhålls på grund av längre betalningstid.

Fordonsskatten debiteras i regel alltid i en rat, men den skattskyldige har efter skattskyldighetens begynnelse möjlighet att med hjälp av den första debetsedeln ange i hur många rater han vill att fordonsskatten skall debiteras. Den skattskyldige är inte bunden av detta val, utan kan skriftligen meddela att han vill ändra antalet rater från början av följande skatteperiod. Vid betalning av fordonsskatt i två rater omfattar raterna 183 respektive 182 dagar (183 under skottår). Vid betalning i fyra rater omfattar raterna 1—3 var och en 91 dagar och den fjärde raten 92 dagar (93 under skottår).

Ett betalningssätt med uppdelning i rater tillämpas även under följande skatteperioder, om inte den skattskyldige begär ändring av betalningssätt eller en ny skattskyldig antecknats för fordonet.

Vid rättelse av debitering, efterbeskattning eller sådan debitering som verkstälts i en sak som en besvärinstans återförvisat för behandling av Fordonsförvaltningscentralen, föreslås skatten debiteras i en rat.

19 §. *Skatteuppbörd i vissa fall.* I paragrafen föreslås i överensstämmelse med det nuvarande systemet ingå bestämmelser om skatteuppbörd i speciella fall. På skriftlig ansökan hos Fordonsförvaltningscentralen kan debitering rättas och betald skatt återbäras enligt 32 § i följande situationer där fordonet

1) är anmält till polisen som olovligen till-

gripet,

2) är beslagttaget av polisen eller av den myndighet som ansvarar för bilskatten,

3) är utmätt och i utsökningsmyndighets besittning,

4) omhändertagits som skrotfordon av kommunen, eller

5) intygats vara förstört eller nedskrotat.

Om ett fordon tas i bruk på nytt, debiteras skatten från den dag då den i 1 mom. avsedda grunden upphörde.

Rättelse av debitering i vissa fall motsvarar förfarandet enligt 19 § i den gällande förordningen om fordonsskatt, enligt vilket fordonsskatt på ansökan inte debiteras i ovan nämnda specialfall. Om polisen gjort anmälan till fordonsregistret om olovligt tillgripande, avbryter Fordonsförvaltningscentralen skatteuppbörden utan ansökan.

20 §. *Ändring av registeruppgifterna om ett fordon under skatteperioden.* Om ett fordon under skatteperioden ändringsregistreras eller ändringsbesiktigas så att det fordonsskattebelopp som skall betalas ändras, debiteras fordonsskatten till ett högre belopp från den dag då ändringen skedde respektive återbärs fordonsskatt från dagen efter den dag då ändringen skedde. Detta innebär att skatten för den dag ändringen skett alltid påförs enligt den högre skattegrunden.

Skatt som skall återbäras överförs enligt det nya skattesystemet i väntan på följande debitering, där återbäringen kan räknas till godo i samband med följande debetsedel. Tilläggsdebitering överförs däremot inte i väntan på följande debitering, utan debiteras med separat debetsedel.

21 §. *Sändning av debetsedel och annat meddelande eller beslut.* Fordonsförvaltningscentralen sänder debetsedel, annat meddelande eller beslut under den adress som anmälts till fordonsregistret eller den adress för fakturering av fordonsskatt som skriftligen anmälts till Fordonsförvaltningscentralen. Om inte annat visas, anses tillkännagivande av en handling ha skett den sjunde dagen efter det att Fordonsförvaltningscentralen har lämnat handlingen till befördran av posten eller någon annan avtalspartner som handhar liknande uppgifter. Om den skattskyldige inte har fått någon debetsedel, skall han be att få en sådan av Fordonsförvalt-



ningscentralen så att skatten kan betalas på förfalldagen.

Förslaget motsvarar nuläget i övriga avseenden utom vad gäller möjligheten att till Fordonsförvaltningscentralen meddela en särskild faktureringsadress för uppbörden av skatt. Denna möjlighet svarar mot önskemål som framställts från skattskyldighåll.

I 2 mom. föreslås föreskrivas att en skattskyldig inte har fått någon debetsedel, skall be att få en sådan av Fordonsförvaltningscentralen så att skatten kan betalas på förfalldagen.

I 3 mom. föreslås föreskrivas om förfarandet om det finns skäl att befara att mottagarens adress är oriktig. I sådana fall kan Fordonsförvaltningscentralen sända en handling med användning av bevislig delgivning. Paragrafen innebär emellertid att den skattskyldige själv ansvarar för att han får en debetsedel, vilket är ett rimligt krav då ägaren till ett skattepliktigt fordon alltid är medveten om sin skattebetalningsskyldighet.

22 §. *Uppgifter på debetsedeln.* I paragrafen föreslås ingå bestämmelser om de uppgifter som skall anges i debetsedeln. I debetsedeln antecknas den skattskyldiges namn, uppgifter som individualiserar fordonet, beloppet av den fordonskatt som debiterats för skatteperioden, tiden som debiteringen avser samt övriga uppgifter som behövs vid verkställandet av beskattningen och skattebetalningen. Dessutom kan i debetsedeln antecknas uppgifter om obetalda tidigare fordonskatter för samma fordon och på dessa beräknade dröjsmålpåföljder, samt uppgifter om hos vem skatten för ifrågavarande tid har debiterats.

I 2 mom. föreslås föreskrivas att bestämmelserna i 44 och 45 § förvaltningslagen (434/2003) inte skall tillämpas på debetsedlar. Av dessa gäller 44 § beslutets innehåll och 45 § motivering av beslutet. Dessa paragrafer är inte som sådana tillämpbara vid beskattning som verkställs genom ett massförfarande. I praktiken innehåller debetsedlarna samma slags uppgifter som förvaltningslagen förutsätter, men det skulle t.ex. vara omöjligt att namnge någon specifik person av vilken ytterligare uppgifter kan begäras, när antalet debetsedlar som sänds ut kan räknas i miljoner. De kontaktuppgifter som finns i debet-

sedlarna tjänar dock samma syfte.

23 §. *Förfalldagar.* Skatten förfaller till betalning den dag som anges i debetsedeln. Förfalldagen infaller 42 dagar efter från skatteperiodens början eller från beskattningsbeslutet. Om dessa tidpunkter avviker från varandra, räknas tiden från den senare av dem. Fordonsförvaltningscentralen kan fastställa även någon annan dag som förfalldag för debitering enligt 18 § 2 mom.

Skatt som skall betalas i flera rater än en förfaller till betalning med tre eller sex månaders intervall räknat från förfalldagen för den första raten enligt vad som anges i debetsedeln.

24 §. *Betalning av fordonskatt.* Fordonskatten skall betalas senast på förfalldagen. Skatten skall betalas till en penninginrättning eller till ett verksamhetsställe för mottagning av betalning, enligt vad som föreskrivs i lagen om skatteuppbörd eller med stöd av den. I samband med betalningen av skatten skall inbetalningskortets referensnummer anges. Regeringen avser att framlägga en separat proposition med förslag till en utveckling av skattebetalningsförfarandet i allmänhet, så att skattskyldiga om de så önskar skulle kunna betala statliga skatter och avgifter utan kostnader i form av t.ex. bankgiroavgifter eller liknande serviceavgifter. Detta förutsätter att det inrättas verksamhetsställen som tar emot kontantbetalning. Bestämmelser om detta avses intas i skatteuppbördslagen eller bestämmelser som utfärdas med stöd av den. Den föreslagna hänvisningen till vad som föreskrivs i lagen om skatteuppbörd eller med stöd av den innebär att betalningsstillsreformen blir tillämplig även på fordonsbeskattningen.

Den skattskyldige ansvarar för att referensnummer samt övriga betalningsuppgifter såsom kontonummer, betalningsdag och skatobelopp anges korrekt vid betalningen, annars är det inte möjligt att hänföra betalningen till rätt debitering. Betalningsutredningar förekommer för närvarande i fråga om 1 procent av debiterade skatter.

I 2 mom. föreslås föreskrivas om skyldighet att betala förseningsränta. Om fordonskatten inte betalas inom den tid som anges i 23 §, uppbärs hos den skattskyldige förseningsränta som räknas ut enligt grunderna i

lagen om skattetillägg och förseningsränta.

25 §. *Betalningspåminnelse.* I paragrafen föreslås ingå bestämmelser om möjligheten att sända betalningspåminnelse på samma sätt som för närvarande. Bestämmelsen motsvarar rådande praxis. Fordonsförvaltningscentralen kan sända den skattskyldige en betalningspåminnelse om skatt som har förfallit till betalning. Betalningspåminnelse sänds dock inte, om det finns särskilda skäl att avstå från att sända den.

26 §. *Periodisering av skatteuppbörden.* Det periodbeskattningssystem som föreslås i denna paragraf är ett nytt förfarande som inte har någon motsvarighet i den nuvarande årliga beskattningen. Syftet är att skapa ett möjligast enkelt och smidigt förfarande som tillämpas på skattskyldiga som ansvarar för ett stort antal fordon. För Fordonsförvaltningscentralen föreslås föreskrivas en särskild möjlighet att som periodbeskattad godkänna en skattskyldig som under loppet av 12 månader dagligen bedöms svara för skatten för i genomsnitt minst 50 fordon. Som periodbeskattad kan av särskilda skäl godkännas även en skattskyldig som svarar för ett mindre antal fordon än detta. På godkännande som periodbeskattad inverkar bl.a. antalet fordon, företagets soliditet och pålitlighet. Företag som lämpar sig för periodbeskattning är t.ex. bilfirmor som har många fordon i form av omsättningstillgångar, samt stora företag som har fordon i form av anläggningstillgångar. Dessutom passar periodbeskattning för sådana finansieringsföretag på vilka skattskyldigheten har överförs genom avtal enligt 7 §.

Det bör tas i beaktande att Fordonsförvaltningscentralen bör kunna inleda förhandlingar om periodbeskattning redan innan lagen har trätt i kraft.

Till en skattskyldig som godkänts som periodbeskattad sänds efter utgången av beskattningsperioden en sammanställning av debetsedlarna för de fordon för vilka den periodbeskattade har varit skattskyldig under perioden. Med denna sammanställningsdebetsedel betalar den periodbeskattade dagsbaserad fordonsskatt för samtliga fordon som varit införda i registret under perioden.

Fordonsförvaltningscentralen kan på de villkor som den bestämmer ingå avtal med en periodbeskattad om

- 1) de uppgifter som upptas i debetsedeln,
- 2) skattens förfallodag,
- 3) beskattningsperiodens längd,
- 4) säkerhet för tryggnad av skattefordran,
- 5) minibeloppet för den skatt som skall debiteras, samt

6) andra frågor som behövs för verkställandet av periodbeskattningen.

Om en periodbeskattad inte iakttar avtalsvillkoren eller om förutsättningarna för avtalet på annat sätt upphör, kan Fordonsförvaltningscentralen häva avtalet utan att höra den skattskyldige. Efter det att avtalet har hävts debiteras fordonsskatten fordonssvis, först i en rat för den ursprungliga obetalda delen som hänförs till den innevarande skatteperioden, och därefter normalt på det sätt som föreskrivs i denna lag.

Betalningsförsummelse är en absolut avtalshävningsgrund, som kommer att skrivas in i standardavtalsvillkoren. Om skatter som omfattas av avtalet är obetalda, sker ingen fakturering för nästa månad, utan avtalet hävs och man återgår till skatteuppbörd enligt fordonsskattelagen. Avtalet hävs också ifall en betalningsskyldig upprepade gånger har gjort felprestationer, eller om det i övrigt finns särskilda skäl att häva avtalet.

En periodskattskyldig betalar fordonsskatt för sina fordon med jämna intervall under hela kalenderåret. Periodbeskattningen sker alltid i efterhand efter utgången av en i avtalet överenskommen period, vilket betyder att man undviker onödiga debiteringar och återbäringsbeslut och återbäringsprestationer när den skattskyldige överlåter något av sina fordon. Detta innebär en klar kostnadsinbesparing genom att antalet debetsedlar minskar då den periodbeskattade får en sammanställningsfaktura för samtliga fordon. Vid periodbeskattningen används elektronisk fakturering, som innebär en ytterligare kostnadsminskning jämfört med att debetsedlarna skulle sändas per post.

Trots att skatten vid periodbeskattning uppbärs i efterhand, inflyter skatten i relativt jämn takt under kalenderåret. Utan periodbeskattning skulle ett företag som äger många fordon få separata debetsedlar för varje fordon enligt varje fordons individuella skatteperiod, och försäljning under skatteperioden skulle medföra separata återbäringsbeslut och

återbäringsprestationer. Tack vare systemet med periodbeskattning får företag och andra periodbeskattade en enda faktura för alla sina fordon för den senast avslutade perioden. Periodens längd är vanligen 1 månad.

Vid periodbeskattning förfaller skatten till betalning i regel två veckor efter utgången av skatteperioden. Tack vare den kortare betalningstiden hinner man ännu sända en betalningspåminnelse före debiteringen för följande skatteperiod. Principen vid periodbeskattning är att skatt inte debiteras i form av periodbeskattning, om den föregående periodens skatt är obetald. I fall av betalningsförsummelse kontaktas den periodbeskattade omedelbart, och om inte något annat framkommer hävs periodbeskattningsavtalet och man återgår till det normala skatteuppbördsförfarandet. Det innebär att man vid skatteuppbörden återgår till de ursprungliga fordonsvisa skatteperioderna, genom att efter hävningen av avtalet först debitera den skatt som är obetald för de enskilda skatteperioderna. Därefter uppbärs skatten normalt enligt respektive fordons ursprungliga skatteperiod.

#### 4 kap. Återbäring av skatt och skattefrihet

27 §. *Återbäring av skatt.* Skatt återbärs om under skatteperioden

- 1) fordonet avregistreras eller registreringskyltarna för ett intecknat fordon återställs,
- 2) en ny skattskyldig antecknas i registret,
- 3) uppgifter som antecknats i ett fordonsregister ändras så att fordonet blir skattefritt eller skattebeloppet sänks, eller
- 4) den skattskyldige befrias från skyldigheten att betala skatt.

Exempel:

Om ett fordon för vilket säljaren har debiterats skatt för tiden 1.9.2004–31.8.2005 säljs 31.3.2005, får säljaren skatteåterbäring för tiden efter försäljningen, dvs. från 1.4.2005. Betald skatt återbärs till säljaren för tiden 1.4–31.8.2005. Köparen debiteras dagsbaserad skatt fram till utgången av en 12 månaders skatteperiod, dvs. för tiden 1.4.2005–31.3.2006.

28 §. *Återbäringens belopp.* Betald skatt återbärs räknat från dagen efter det att en i

27 § avsedd återbäringsgrund har uppstått. Återbäringens belopp beräknas per dag enligt 10 och 11 §.

Återbäringsbeloppet räknas ut genom att antalet dagar i den tid för vilken skatten återbärs multipliceras med det dagsbaserade beloppet av den skatt som betalats. På återbäring som avses i 27 § betalas inte ränta.

Exempel:

Vid betalning av återbäring till säljaren för en dieseldriven personbil för tiden 1.4–31.8.2004 beräknas beloppet av den skatt som skall återbäras på följande sätt: summan av grundskatten om 0,35 euro (om vi antar att personbilen har tagits i bruk 1997) och drivkraftsskatten om 1,4 euro (om vi antar att personbilen har en massa på 2 000 kg) multipliceras med antalet dagar i återbäringstiden, 153 dagar, vilket ger det belopp som skall återbäras, 1,75 euro x 153 dagar = 267,75 euro.

29 §. *Återbäringsberättigad.* Återbäring betalas till den skattskyldige. Återbäring kan med den skattskyldiges samtycke betalas till någon annan än den skattskyldige. I fråga om solidariskt ansvariga skattskyldiga återbärs skatten till den hos vilken skatten har debiterats.

30 §. *Återbäring av grundlös prestation.* I paragrafen föreslås i överensstämmelse med nuvarande lagstiftning ingå bestämmelser om återbäring av grundlös prestation. Den som visar att han har betalt fordonsskatt av misstag har rätt att hos Fordonsförvaltningscentralen ansöka om att återfå det betalda beloppet. Som misstag betraktas inte att skatt har betalats i syfte att användningen av fordonet inte skall förhindras eller under omständigheter där detta syfte kan anses vara uppenbart. Detta avser bl.a. en sådan situation där en senare ägare till fordonet betalar skatt som hänför sig till den tid fordonet var i en tidigare ägares ägo för att få fordonet befriat från användningsförbud. Den som betalat skatten bör kunna förklara vad misstaget beror på för att det skall gå att åsidosätta presumptionen att syftet är att undvika användningsförbud. Det bör observeras att fordonet är belagt med användningsförbud, om den nya ägarens skatt återbetalas på basis av denna förklaring och den tidigare ägaren sedan inte betalar sin skatt.

Om två eller flera har betalt fordonsskatt för ett och samma fordon, återbärs den överbetalda skatten på ansökan till den som inte är skattskyldig.

31 §. *Överföring av skatteåterbäring.* I paragrafen föreslås ingå bestämmelser om möjligheten att överföra skatteåterbäring att användas som prestation för någon annan skatt som uppbärs av Fordonsförvaltningscentralen. Om Fordonsförvaltningscentralen skall både återbära skatt till en skattskyldig och debitera denne skatt, kan Fordonsförvaltningscentralen utan att höra den skattskyldige överföra återbäringen för att användas som betalning för skatten. Överföring kan göras även om den skatt för vars betalning återbäringen överförs inte har förfallit till betalning.

Om skatt skall återbetalas till den skattskyldige, överförs återbäringsbeloppet i väntan på nästa debitering. Om beloppet inte kan användas för betalning, återbärs det till den skattskyldige enligt 32 §, dvs. senast efter 12 månader, eller på den skattskyldiges begäran även tidigare.

Målet är att undvika onödiga penningtransaktioner t.ex. vid byte av fordon, varvid en och samma person samtidigt skulle vara både skattskyldig för sitt nya fordon och berättigad till skatteåterbäring för försäljningen av sitt gamla fordon. Regeln är att skatteåterbärningar överförs till fordonsbeskattningens datasystem i väntan på följande debitering, där skatteåterbäringen kan användas som prestation för annan skatt som personen skall betala. På detta sätt undviks onödiga penningtransaktioner, vilket ger kostnadsinbesparingar vid skatteuppbörden.

Den skattskyldige får i sin nästa debetsedel meddelande om att återbäringsbelopp har överförts för att användas som betalning för skatt.

32 §. *Betalning av återbäring.* Återbäring betalas på ansökan till ett av mottagaren angivet bankkonto eller genom betalningsanvisning, om inte återbäringen har använts på det sätt som anges i 31 eller 33 §. Den skattskyldige kan begära att återbäringen betalas tidigare än efter sedvanliga 12 månader. Begäran kan även göras per telefon, om Fordonsförvaltningscentralen har tillgång till mottagar- och kontonummeruppgifter.

I paragrafens andra moment föreslås ingå en preciserande bestämmelse om automatisk betalning av återbäring. Har ansökan om återbäring inte gjorts inom 12 månader efter det att återbäringsgrunden har uppstått, betalas skatteåterbäringen utan särskild ansökan, om skatten har betalats av den skattskyldige. I annat fall skall betalaren ansöka om skatteåterbäring hos Fordonsförvaltningscentralen enligt 29 och 30 §. Det föreslagna förfarandet grundar sig på att Fordonsförvaltningscentralen inte i samband med betalningen får tillräckligt med uppgifter för att kunna genomföra en automatisk återbäring, om betalaren är någon annan än den skattskyldige.

33 §. *Kvittning.* I paragrafen föreslås ingå bestämmelser om kvittningsförfarande enligt det allmänna beskattningsförfarandet. Om de förutsättningar för kvittning som anges i lagen om skatteuppbörd är uppfyllda och kvittning kan anses vara ändamålsenlig, kan kvittning verkställas mellan skatter som uppbärs av Fordonsförvaltningscentralen och skatter som uppbärs av någon annan myndighet. På kvittning tillämpas bestämmelserna i lagen om skatteuppbörd.

För närvarande förekommer just inga fall av kvittning mellan Fordonsförvaltningscentralen och skatteförvaltningen, men bestämmelsen föreslås tas in i lagen, så att kvittning vid behov fortfarande skall vara möjlig.

34 §. *Stöd för kombinerade transporter.* I paragrafen föreslås ingå bestämmelser om stöd för kombinerade transporter i enlighet med nuvarande praxis. Av fordonsskatt som betalats för lastbil återbetalas 50 euro för varje sådan järnvägstransport av lastbilen som ingår som en del av en internationell transport och som ägt rum i Finland och för vars vidkommande gäller att sträckan mellan utgångspunkten och ändpunkten fågelvägen är minst 100 kilometer. På återbäringen tillämpas bestämmelserna i lagen om vissa internationella kombinerade transporter (440/2000).

Förutsättningen för återbetalning är uttryckligen uppvisande av fraktsedel eller motsvarande utredning. Stödet avses inte betalas för transport av släpvagnar, utan uttryckligen för transport av dragbilar via järnväg.

Stöd för kombinerade transporter betalades år 2000 för 35 fordon, sammanlagt 253 626

mark, dvs. 42 656 euro. Återbetalningsbeloppet har hållits på samma nivå under de senaste åren.

#### 5 kap. Skattebefrielse som beviljas personer med handikapp

35 §. *Skattefrihet på grundval av handikapp.* I paragrafen föreslås ingå bestämmelser om de personer som kan få befrielse från fordonsskatt på grund av handikapp. Befrielse från fordonsskattens grundskattedel beviljas en person som beviljats i 28 b § vägtrafiklagen (267/1981) avsett parkeringstillstånd för handikappade, eller som transporterar en person som beviljats ett sådant tillstånd. Befrielse beviljas även en person som beviljats återbäring av bilskatt enligt 51 § bilskattelagen (1482/1994) eller i 50 § bilskattelagen avsedd skattefrihet på grund av men till följd av egen eller familjemedlems sjukdom, skada eller handikapp.

Skattebefrielse på grundval av en och samma persons handikapp kan beviljas för endast ett fordon i taget, och en skattskyldig kan få skattebefrielse på grundval av handikapp för endast ett fordon i taget. Detta betyder t.ex. att endast den ena av ett handikappat barns föräldrar kan få skattebefrielse på grundval av barnets parkeringstillstånd. Det kan inte anses vara ändamålsenligt att bevilja befrielse för två fordon samtidigt för transport av en och samma handikappade person. Om en person med handikapp transporterar i mer än ett fordon, bör man besluta för vilket fordon man önskar få befrielse.

Personer med handikapp har sedan augusti 2001 av polisen kunnat få ett nytt bildförsett parkeringstillstånd för handikappade. Parkeringstillståndet är ett bildförsett kort som beviljas den handikappade personligen, och som kan användas inom hela EU. Parkeringstillståndet är inte längre såsom tidigare bundet till ett visst fordon.

36 §. *Förfarande vid ansökan om skattebefrielse.* Ansökan om skattebefrielse på grundval av handikapp föreslås ske genom skriftlig ansökan hos Fordonsförvaltningscentralen. Av ansökan skall framgå den skattskyldiges och den handikappade persons namn, adress och personbeteckning

samt fordonets registreringstecken och motivering till ansökan. Till ansökan skall fogas en kopia av eventuellt bilskatteåterbäringsbeslut eller parkeringstillstånd. Fordonsförvaltningscentralen kan kräva att bilagorna inlämnas som styrkta kopior eller att handlingarna uppvisas i original.

Skattebefrielse kan beviljas utan ansökan, om Fordonsförvaltningscentralen känner till grunden för skattebefrielsen. Detta gäller närmast sådana fall där anteckning om beviljande av bilskatteåterbäring har gjorts i fordonsregistret.

37 §. *Tiden för vilken skattebefrielsen gäller.* Skattebefrielsen gäller så länge som det inte sker några förändringar i förutsättningarna för skattebefrielse. Förutsättningen för skattefrihet upphör om parkeringstillståndet för handikappade går ut under den pågående skatteperioden. Den skattskyldige tillsänds då en debetsedel för slutet av skatteperioden. Datasystemet väntar dock en tid på att ett nytt parkeringstillstånd skall anlända, och den skattskyldige påminns om att parkeringstillståndet går ut i det nollskattebeslut som skickas till honom innan befrielsen upphör. På så sätt kan den skattskyldige sända in det förnyade parkeringstillståndet till Fordonsförvaltningscentralen, och man undviker att skattefriheten avbryts i onödan.

#### 6 kap. Andra än i Finland registrerade fordon

Tullen uppbär för fordon som införts från utlandet i vissa fall sådan fast skatt och konsumtionsskatt som påförs som fordonsskatt. Här föreslås inga ändringar i grunderna för de skatter som uppbärs av tullen eller i deras belopp. Bestämmelserna om de skatter som uppbärs av tullen har i denna proposition samlats i samma lag som övriga fordonsskattebestämmelser. Dessa bestämmelser har hittills funnits i en förordning och delvis i finansministeriebeslut, en författningsnivå som dock på goda grunder kan anses vara alltför låg med beaktande av att grundlagens 81 § föreskriver att skatter och skattegrunder skall regleras i lag. Eftersom skatterna enligt denna proposition regleras i lag föreslås för tryggande av Finlands handelspolitiska in-

tressen, att finansministeriet ges möjlighet att i undantagsfall även skärpa beskattningen tillfälligt, förutsatt att en proposition om ifrågavarande lagändring omedelbart avläts till Riksdagen för behandling. De bestämmelser om fast skatt och konsumtionsskatt som behandlas i följande paragrafer motsvarar de nuvarande bestämmelserna av olika författningsnivå.

38 §. *Fast skatt och konsumtionsskatt.* För sådana fordon med annan drivkälla än motorbensin samt lastbilsläpvagnar som är registrerade utomlands och som införts till Finland för tillfälligt bruk skall i fordonsskatt betalas fast skatt för varje dygn som fordonet används i Finland. Fordonet anses ha använts i Finland från det dygn då det infördes på finskt territorium till utgången av det dygn då det fördes bort från finskt territorium. Därtill uppbärs konsumtionsskatt på grundval av den sträcka som körts i Finland.

39 §. *Skyldighet att betala fast skatt och konsumtionsskatt.* Skyldig att betala skatt som avses i 38 § är fordonets ägare eller innehavare. Om skatt inte kan uppbäras hos

Konsumtionsskatt	Euroa/km	Euro/dygn minst
Paketbil	0,10	33,00
Buss	0,15	60,00
Lastbil	0,60	225,00
Lastbilsläpvagn	0,20	85,00

För lastbilsläpvagn uppbärs konsumtionsskatt för samma sträcka som för dragbilen, om inte något annan bevisning lämnas med avseende på sträckan.

42 §. *Debitering av skatt.* Skatt enligt 38 § debiteras och uppbärs på förhand när fordonet förs in i landet. Beskattningen skall rättas, om det vid utförelsen av fordonet ur landet konstateras att fordonet körts en längre eller kortare sträcka eller använts en längre eller kortare tid i Finland än vad som förutsattes då skatten uppbärs. Om rättelse verkställs på grund av fordonet körts en längre sträcka eller använts en längre tid i Finland än vad som förutsattes då skatten uppbärs, kan tilläggsdebiteringsbeloppet höjas med högst 50 euro.

43 §. *Befrielse av vissa utomlands registrerade fordon från fordonsskatt.* På grundval av ömsesidighet beviljas befrielse från eller

fordonets ägare eller innehavare, kan skatten debiteras hos den för vars räkning eller uppdrag fordonet används i Finland.

40 §. *Den fasta skattens belopp.* För sådana fordon med annan drivkälla än motorbensin samt lastbilsläpvagnar som är registrerade utomlands och som införts till Finland för tillfälligt bruk skall i fordonsskatt betalas fast skatt för varje dygn som fordonet används i Finland, enligt följande:

Fast skatt	Euro per dygn
Paketbil	13,00
Buss	15,00
Lastbil	25,00
Lastbilsläpvagn	15,00

41 §. *Konsumtionsskattens belopp.* I tillägg till den fasta skatten uppbärs konsumtionsskatt på grundval av den sträcka som körts i Finland. Konsumtionsskatt betalas för varje kalenderdygn, ankomst- och avfärdsdagen medräknade, enligt följande:

nedsättning av skatt som avses i 38 § för utomlands registrerade fordon som införts till Finland för tillfälligt bruk, enligt följande:

1) befrias från fast skatt och konsumtionsskatt fordon registrerade i Armenien, Azerbajdzjan, Georgien, Iran, Kazakstan, Kirgisien, Lettland, Litauen, Moldavien, Republiken Slovakien, Tadzjikistan, Tunisien, Republiken Tjeckien, Turkmenistan, Ukraina, Uzbekistan eller Estland, lastbilar och lastbilsläpvagnar registrerade i Libyen samt i Turkiet registrerade bussar och sådana lastbilar som är i trafik mellan Finland och Turkiet,

2) befrias från fast skatt fordon registrerade i Schweiz och Ryska federationen,

3) befrias från konsumtionsskatt fordon registrerade i Bosnien-Hercegovina, Kroatien, Norge eller Slovenien, samt

4) nedsätts konsumtionsskatten för fordon registrerade i Schweiz så att skatten nedsätts

till 0,03 euro per kilometer för paketbilar, 0,05 euro per kilometer för bussar och lastbilar samt 0,02 euro per kilometer för lastbilsläpvnagnar.

På fordon registrerade i Schweiz tillämpas inte bestämmelserna om minimibelopp för konsumtionskatten. Ett fordon som är registrerat i Schweiz är befriat från konsumtionskatt, om den sträcka som körts i Finland är högst 50 kilometer.

44 §. *Fordon som är befriade från fast skatt och konsumtionskatt.* Fritt från fast skatt är ett utomlands registrerat motorfordon vars registreringsland tillträtt den konvention rörande beskattning av landsvägsfordon i privat bruk i internationell trafik som trädde i kraft genom förordningen av den 14 september 1956 (495/1956) eller den konvention rörande beskattning av fordon, som används vid internationell befördning av resande, vilken trädde i kraft genom förordningen av den 10 februari 1967 (104/1967), eller den konvention rörande beskattning av fordon som används vid internationell godsbefördning som trädde i kraft genom förordningen av den 10 februari 1967 (106/1967), och vilket fordon används tillfälligt i Finland enligt de villkor som nämns i vederbörande konvention och inom gränserna för den.

Fria från ovan i 38 § föreskrivna skatter är med stöd av en överenskommelse med en främmande stat under villkor av ömsesidighet sådana utomlands registrerade paketbilar, lastbilar, bussar och lastbilsläpvnagnar som tillfälligt används i Finland. Skattefriheten beviljas för en lika lång tid som ett i Finland registrerat fordon beviljas motsvarande förmån i den främmande staten, dock för högst ett år efter införseln.

Fordon som är registrerat i en medlemsstat i Europeiska gemenskapen är befriat från fast skatt och konsumtionskatt.

Fordon som är registrerade i Ryssland är befriade från konsumtionskatt.

#### 7 kap. **Skatteförhöjning, rättelse till skattetagarens fördel och efterbeskattning**

45 §. *Skatteförhöjning.* I paragrafen föreslås att skatten skall höjas enligt följande, om

en skattskyldig har underlåtit att göra registreringsanmälan om överlåtelse av äganderätt och någon ny ägare inte har antecknats i registret:

1) om den skattskyldige inte efter uppmaning som getts i samband med debiteringen för den första skatteperioden uppfyller sin anmälningsskyldighet, debiteras skatten för den följande skatteperioden med högst 50 procents förhöjning, och

2) om den skattskyldige efter uppmaning som getts i samband med debiteringen för den andra skatteperioden ännu inte uppfyller sin anmälningsskyldighet, debiteras skatten för de följande skatteperioderna med högst 100 procents förhöjning.

Skatteförhöjning i fall av försummelse är nödvändig för att uppgifterna i fordonsskatte- registret på bästa möjliga sätt skall kunna hållas uppdaterade och tillförlitliga. Eftersom underlåtelse att göra registreringsanmälan på sätt och vis motsvarar försummelse att lämna skattedeklaration inom det allmänna beskattningsförfarandet, står skatteförhöjningen i överensstämmelse med det allmänna beskattningsförfarandet och är välmotiverad.

I 2 mom. föreslås föreskrivas om skatteförhöjning i efterbeskattningssituationer. Skatt som skall debiteras genom efterbeskattning kan höjas till högst det trefaldiga beloppet, om den skattskyldiges förfarande vid skatteundandragande kan anses som grovt. Vid bedömningen av fallets grovhet föreslås att hänsyn tas till bl.a. verksamhetens planmässighet, förskaffandet av synnerlig ekonomisk fördel eller konkurrensposition i samband med rörelse, samt verksamhetens omfattning och varaktighet.

46 §. *Skatterättelse till skattetagarens fördel.* Om fordonsskatt har lämnats odebiterad eller debiterats till för lågt belopp, eller har återburits till en skattskyldig utan grund eller till ett alltför stort belopp, föreslås beskattningen kunna rättas inom fem år från utgången av den skatteperiod då skatten debiterades eller borde ha debiterats eller då beslutet om skatteåterbäring fattades.

Fordonsförvaltningscentralens beslut som gäller ändring av beskattning kan utan hinder av den i 1 mom. föreskrivna tiden rättas inom 60 dagar från den dag då den som har rätt att söka ändring fick kännedom om Fordonsför-

valtningscentralens beslut. Avsikten med denna bestämmelse är att möjliggöra rättelse inom denna tid ännu efter det att den skattskyldige eller skatteombudet har fått kännedom om saken. Den föreslagna tidsfristen är symmetrisk med den som anges i 49 § om rättelse till den skattskyldiges fördel.

Den skattskyldige behöver inte höras med anledning av en rättelse, om rättelsen innebär att skattskyldigheten ändras så att skattskyldigheten för en annan person avlyfts i samma sammanhang. I praktiken är en stor del av rättelserna till den skattskyldiges fördel just sådana fall där det exempelvis i samband med att fordonet byter ägare sker en precisering av uppgifterna i fordonsregistret, varvid det konstateras att den skattskyldiga borde ha varit en annan person än den hos vilken skatten har debiterats.

47 §. *Efterbeskattning.* Om ett fordon helt eller delvis har lämnats obeskattat eller skatt har återburits orätmätigt på grund av att anmälan eller annan uppgift eller handling inte har lämnats in eller är bristfällig eller oriktig, påför Fordonsförvaltningscentralen den odebiterade eller återburna skatten för betalning.

Om skattens belopp skall beräknas på ett fordon som inte är infört i registret, uppskattas skatten till ett sådant belopp som enligt de omständigheter som är kända sannolikt skulle motsvara det skattebelopp som skall betalas för ett registrerat fordon av motsvarande slag. Skatten kan alltid påföras åtminstone enligt de uppgifter som antecknats om fordonet då det senast var infört i registret. När ett oregistrerat fordon har använts i trafik är det fråga om en efterbeskattningssituation.

Innan efterbeskattning verkställs skall den skattskyldige beredas tillfälle att avge bemötande i saken. Efterbeskattning skall verkställas inom två år efter utgången av det år under vilket den omständighet som ligger till grund för efterbeskattningen kom till skattemyndighetens kännedom. Efterbeskattning verkställs dock senast tio år efter utgången av det år under vilket skatten borde ha debiterats.

Enligt förslaget kan skatteuppbördsmyndigheten enligt 45 § rätta beskattningen inom fem år. Ännu efter denna tid kan emellertid efterbeskattning behöva verkställas. I den gällande lagen anges inte någon särskild tidsfrist för verkställandet av efterbeskattning,

utan vid efterbeskattning har iakttagits den allmänna preskriptionstiden om tio år.

## 8 kap. Förhandsavgörande, rättelse och ändringssökande

48 §. *Förhandsavgörande.* Fordonsförvaltningscentralen kan på ansökan meddela förhandsavgörande om tillämpningen av bestämmelser som gäller fordonsskatt. Den för vilken det är viktigt att få veta hur lagen tillämpas på hans fordon kan få ett förhandsavgörande, som meddelas för en tidrymd om högst två år. För meddelande av förhandsavgörande debiteras avgift enligt lagen om grunderna för avgifter till staten.

Om en sökande åberopar ett förhandsavgörande, skall det med bindande verkan iakttas vid beskattningen av den sökande för den tid för vilken det meddelats. På ändringssökande som gäller förhandsavgörande tillämpas bestämmelserna i 50 §. Ändring får dock inte sökas i beslut om att förhandsavgörande inte meddelas.

I nuvarande lagstiftning finns inte några bestämmelser som möjliggör förhandsavgörande om fordons- eller dieselskatten. För t.ex. en importör av nya fordon kan det emellertid vara nödvändigt att få bindande förhandsbesked om beskattningen av fordonen före importen. Vid bedömningen av behovet av förhandsavgörande beaktas bl.a. eventuella tolkningsproblem vid tillämpningen av lagen och därav föranledda ekonomiska konsekvenser.

49 §. *Rättelse till den skattskyldiges fördel.* I paragrafen föreslås rättelse till den skattskyldiges fördel regleras på samma sätt som enligt det allmänna beskattningsförfarandet. Om fordonsskatt har debiterats till ett alltför stort belopp, kan den skattskyldige inom den tid som anges i 46 § be Fordonsförvaltningscentralen att rätta debiteringen. Rättelseyrkan skall göras skriftligt. Dessutom föreslås Fordonsförvaltningscentralen ges befogenhet att på eget initiativ rätta debiteringen till den skattskyldiges fördel.

50 §. *Anförande av besvär hos förvaltningsdomstol.* Vid ändringssökande som gäller fordonsskatt föreslås iakttas samma allmänt tillämpade principer som inom den



övriga beskattningen. I skatteuppbördsmyndighets beslut med stöd av denna lag har den som saken gäller eller skatteombudet rätt att söka ändring hos Helsingfors förvaltningsdomstol inom den tid som anges i 46 §. I beslut som gäller rättelseyrkan får utan hinder av denna tid sökas ändring inom 60 dagar från den dag då den som har rätt att söka ändring fick kännedom om beslutet. Ändring skall sökas skriftligt och besvärsskriften skall tillställas Fordonsförvaltningscentralen före besvärstidens utgång. Även behandlingen av besvär som gäller nuvarande fordonsskatt och dieselskatt sköts centralt av Helsingfors förvaltningsdomstol. Det föreslås att det inte görs avsteg från denna särlösning, även om högsta förvaltningsdomstolen har gjort framställan hos statsrådet om att besvärärenden som gäller indirekt beskattning skall delas upp på de olika förvaltningsdomstolarna på samma sätt som andra skatteärenden.

Ändringssökande föreslås på sedvanligt sätt ske skriftligt och besvärsskriften skall tillställas Fordonsförvaltningscentralen före besvärstidens utgång. Förvaltningsdomstolens behandling föreslås föregås av rättelse vid Fordonsförvaltningscentralen, för att på så sätt garantera att förvaltningsdomstolen endast behöver behandla sådana ärenden som verkligen kräver dess avgörande. Till Helsingfors förvaltningsdomstol riktade besvär över skattedebitering eller över beslut som gäller återbäring av eller befrielse från skatt behandlas av skatteuppbördsmyndigheten som rättelseyrkande. Godkänns inte besvären i sin helhet, behandlas den icke godkända delen av Helsingfors förvaltningsdomstol. På Ålands länsstyrelse som skatteuppbördsmyndighet tillämpas i enlighet med 56 § samma bestämmelser som de som gäller för Fordonsförvaltningscentralen.

Fordonsförvaltningscentralen eller Ålands länsstyrelse föreslås således först behandla samtliga besvär som rättelseyrkanden. Endast till den del saken inte kan rättas, föreslås saken behandlas av Helsingfors förvaltningsdomstol som besvärärende. I samband med överföringen avger Fordonsförvaltningscentralen eller Ålands länsstyrelse utlåtande i saken. Genom detta förfarande skulle man i många fall kunna undvika att besvärerna behöver behandlas vid Helsingfors förvaltnings-

domstol. Samtidigt skulle besvärprocessen i vissa fall kunna göras väsentligt snabbare.

För närvarande behandlar Helsingfors förvaltningsdomstol varje år cirka 100—150 skattebesvär i anslutning till den årliga beskattningen. Av besvär som gäller årliga skatter avgörs en tredjedel som rättelsebeslut av Fordonsförvaltningscentralen.

51 §. *Anförande av besvär hos högsta förvaltningsdomstolen.* Ändring i förvaltningsdomstols beslut föreslås få sökas genom besvär hos högsta förvaltningsdomstolen, om högsta förvaltningsdomstolen beviljar besvärstillstånd. Grunderna för beviljande av besvärstillstånd är desamma som tillämpas vid den övriga beskattningen, dvs. enhetlig rättspraxis, uppenbart fel som inträffat i ärendet, eller vägande ekonomiska eller andra skäl.

Besvärstillstånd föreslås även kunna beviljas så att det gäller endast en del av det överklagade förvaltningsdomstolsbeslutet. Besvär skall anföras inom 60 dagar från delfäendet av förvaltningsdomstolens beslut.

52 §. *Räntebetalningsskyldighet på grund av ändringssökande.* Om skatt med anledning av ändringssökande har avlyfts eller sänkts av förvaltningsdomstol, skall till vederbörande återbetalas det överbetalda beloppet samt på detta en årlig ränta från skattens betalningsdag till återbetalningsdagen enligt vad som föreskrivs i 11 § förordningen om skatteuppbörd (903/1978). Detta motsvarar det inom beskattningen allmänt tillämpade förfarandet.

Ränta betalas dock inte på grundval av rättelse, om skatteåterbäringen beror på att den skattskyldige har underlåtit att meddela om en sådan omständighet som hänför sig till skattskyldighetens upphörande eller ett i 19 § avsett avbrytande av skatteuppbörd eller om någon annan liknande omständighet som gäller skattskyldighet eller fordonets skattepliktighet som den skattskyldige hade kännedom om. Fordonsförvaltningscentralen har inte tillgång till något förfarande som skulle motsvara det anmälningsförfarande som tillämpas inom den övriga beskattningen. Fordonets ägare är, oberoende av beskattningen, alltid skyldig att se till att registeruppgifterna hålls aktuella. Om beskattningen ändras på grund av att den skattskyldige inte har upp-

följt sin anmälningsskyldighet, föreslås att ränta inte betalas på belopp som skall återbäras. I praktiken är många av dessa fall sådana där en person befrias från skattskyldighet och en annan träder i hans ställe. Detta upptäcks vanligen rätt snart i rättelseförfarandet. I svårtolkade fall som måste hänskjutas till förvaltningsdomstol för avgörande föreslås dock att ränta betalas. Den föreslagna begränsningen av räntebetalning gäller endast rättelse.

Om skatt påförs eller skattens belopp höjs med anledning av ändringssökande, skall Fordonsförvaltningscentralen driva in skatten jämte ränta på den enligt lagen om skattetillägg och förseningsränta. På samma sätt som betalning av ränta till den skattskyldige föreslås begränsas till ändringssökandefall, föreslås att den skattskyldige inte heller skall påföras ränta i samband med rättelse. Dessa likvärdiga begränsningar är avsedda att förklara förfarandet.

53 §. *Förande av statens talan.* Statens talan i ärenden som gäller ändringssökande och rättelse förs av skatteombudet vid Nylands skatteverk.

Statens talan i ärenden som gäller fast skatt och konsumtionsskatt förs av tullombudet vid Tullstyrelse.

Enligt 34 § förvaltningslagen skall en part ges tillfälle att framföra sin åsikt om ett ärende och avge sin förklaring med anledning av sådana yrkanden och sådan utredning som kan inverka på hur ärendet kommer att avgöras. I paragrafen ingår en förteckning över de situationer i vilka ett ärende får avgöras utan hörande av part. I 36 § förvaltningslagen ingår bestämmelser om hur en part skall upplysas om syftet med hörandet samt om den frist som har satts ut för avgivande av förklaring. Vid behov specificeras vilka omständigheter förklaringsbegäran gäller. Dessutom skall parten tillställas handlingarna i de frågor som hörandet gäller i original eller kopior eller på något annat sätt ges tillfälle att ta del av dem.

Enligt 1 mom. i förvaltningslagens 54 §, som handlar om delgivningsskyldighet, skall ett beslut som en myndighet har fattat av myndigheten utan dröjsmål delges en part och andra kända som har rätt att söka rättelse i det eller överklaga det genom besvär. Enligt 58 § förvaltningslagen skall delgivning ske

med den myndighet som för talan i ärendet. Om delgivningsförfarandet föreskrivs i 10 kap. förvaltningslagen.

I frågor som gäller fordonsskatt är det vare sig ändamålsenligt eller ens möjligt att med skäligena resurser och till en rimlig kostnad delge skatte- eller tullombudet Fordonsförvaltningscentralens beslut, eller att vid hörandet av skatteombudet iaktta de förfaranden som föreskrivs i förvaltningslagen. Bevakningen av skattetagarens intresse sker i praktiken huvudsakligen i efterhand. I praktiken hörs ombudet före avgörandet endast när det finns särskilda skäl för det, t.ex. om beslutet avviker från vedertagen beslutspraxis eller är viktigt ur principiell synpunkt eller av annan orsak. Ombudet anses ha fått kännedom om Fordonsförvaltningscentralens beslut i frågor som gäller fordonsskatt genom att han vid behov kan få handlingarna till påseende på Fordonsförvaltningscentralen. På så sätt har ombudet möjlighet att bekanta sig med handlingarna innan tidsfristen för ändringssökande har löpt ut och vid behov söka ändring i sådana beslut som hör till området för hans behörighet. Den föreslagna bestämmelsen är en specialbestämmelse som åsidosätter tillämpningen av förvaltningslagens allmänna bestämmelser om hörande av part och delgivande av beslut till part.

Det vore knappast möjligt att i praktiken tillämpa något annat förfarande än det föreslagna, på grund av det ytterst stora antalet handlingar vid fordonsbeskattningen. Antalet debetsedlar, återbärningar, rättelser och liknande händelser kan uppskattas överstiga sju miljoner på årsnivå. Att sända en sådan mängd med handlingar till ombudet på det sätt som förvaltningslagen föreskriver är helt omöjligt och skulle knappast heller befrämja bevakningen av statens intresse.

54 §. *Omröstning i förvaltningsdomstolar.* Omröstning i förvaltningsrättsliga domstolar i beskattningsärenden avviker i viss mån från de allmänna bestämmelserna om omröstning i domstol. I skatteärenden är det brukligt att den skattskyldiges fördel ställs framom skattetagarens fördel, om rösterna faller jämnt. Om man önskar förfara på detta sätt, bör detta anges i skattelagen. Om det föreligger olika åsikter vid avgörandet av ett fordonsskatteärende, gäller som beslut den åsikt som

flertalet skall anses ha omfattat. Vid lika röstetal vinner den åsikt som är fördelaktigare för den skattskyldige eller, om denna grund inte kan tillämpas, den åsikt som ordföranden har omfattat.

55 §. *Verkställighet.* I paragrafen föreslås ingå de vid beskattningen sedvanliga bestämmelserna om verkställighet. En skattskyldig är skyldig att betala den skatt som påförts, oberoende av om ändring i skatten söks. Indrivning av fordonsskatt får verkställas utan dom eller beslut, med iakttagande av bestämmelserna i lagen om indrivning av skatter och avgifter i utsökningsväg.

## 9 kap. Myndigheter och tillsyn

56 §. *Myndigheter.* I paragrafen föreslås ingå sådana bestämmelser om myndigheters befogenheter som i det närmaste motsvarar bestämmelserna i gällande lag. Skatteuppbördsmyndighet i fråga om fordonsskatten är Fordonsförvaltningscentralen, dock så att tullen fungerar som skatteuppbördsmyndighet i fråga om den fasta skatten och konsumtions-skatten. Skatteuppbördsmyndighet i landskapet Åland är länsstyrelsen på Åland, på vilken tillämpas de bestämmelser i denna lag som gäller Fordonsförvaltningscentralen. Fordonsförvaltningscentralen behandlar dock även sådana ärenden som gäller uppskov med betalning och lindring av skatter som uppbärs av Ålands länsstyrelse. Skattestyrelsens lednings- och övervakningsbefogenheter föreslås slopas.

Fordonsförvaltningscentralen verkställer skattedebiteringen och handhar skatteuppbörden och andra åtgärder i anslutning till beskattningen samt behandlar ansökningsärenden och andra ärenden som gäller fordonsbeskattningen. Om inte annat särskilt anges i lagen, ankommer dessa uppgifter till ovan angiven del på länsstyrelsen på Åland eller tullen. På tullstyrelsen ankommer att närmare ordna uppgifternas handhavande inom tullorganisationen.

Vid överföring av ett fordon från Finlands register till Ålands register har avregistreringen i Finland inte medfört skatteåterbäring eller lett till ny debitering på Åland. Skatt som för skatteperioden har betalats till Finland

gäller således på Åland och vice versa. Då beskattning enligt kalenderår frångås i det nya systemet, innebär det att skatteperioden för ett fordon upphör när det överförs till Åland. När ett fordon överförs från Ålands register till registret i Finland börjar en ny skatteperiod. Avregistrering på Åland innebär att skatteperioden upphör på samma sätt som vid annan avregistrering. Det föreslagna förfarandet är klarare ur administrativ synpunkt samt mer praktiskt ur den skattskyldiges synpunkt. De nuvarande problem som beror på olikheter i datasystem upphör i och med att det nya förfarandet tas i bruk. Enligt det nuvarande förfarandet förutsätts att den skattskyldige lämnar in en särskild ansökan om saken.

I paragrafen föreslås ingå en delegeringsbestämmelse, enligt vilken Fordonsförvaltningscentralen kan överföra skatteuppbördsuppgifter, t.ex. telefonrådgivning, postningsuppgifter eller datakörningar, att utföras av en avtalspartner. Myndighetens beslutsbefogenheter kan inte överföras på annan än i lagen föreskriven behörig myndighet. Samtidigt skall Fordonsförvaltningscentralen ge nödvändiga anvisningar och utbildning för uppgifternas handhavande. Fordonsförvaltningscentralen svarar för avtalspartnerns förfarande. Bestämmelsen tillämpas även på Ålands länsstyrelse och tullen.

57 §. *Tillsyn.* I paragrafen föreslås intas bestämmelser om tillsynsförfarande och kontrollmyndigheter. Fordonsförvaltningscentralen föreslås i fortsättningen även vara kontrollmyndighet. Tillsynen över fordonsbeskattningen ankommer på Fordonsförvaltningscentralen samt polis-, gränsbevaknings- och tullmyndigheterna. De i lag eller förordning föreskrivna myndigheterna övervakar att ett fordonsskattepliktigt fordon inte används i trafiken eller förs ut ur landet, om skatt som förfallit till betalning inte har betalats för fordonet. Avsikten är att förhindra skattesmit genom att fordon förs ut ur landet. Fordonsförvaltningscentralen har befogenhet att ge andra myndigheter nödvändiga anvisningar om utförandet av tillsynen.

58 §. *Användningsförbud.* Om skatt eller till betalning förfallen del av den inte har betalats, är fordonet belagt med användningsförbud. Bestämmelserna om användningsförbud

i de lagar som gäller årliga skatter förnyades i samband med den totalreform av fordonslagstiftningen som genomfördes i slutet av år 2002. Reformen gällde även godkännande av fordon för trafik samt utförande av besiktningen. Saken ordnades så att ett fordon är belagt med användningsförbud om skatterna är obetalda efter förfallodagen. Detta kontrolleras i samband med besiktningen, och ett fordon som är belagt med användningsförbud godkänns inte vid en periodisk besiktning. Denna bestämmelse föreslås ingå även i den nya lagen. Om fordonsskatten inte har betalats inom utsatt tid, får fordonet inte användas i trafik (*användningsförbud*). Fordonet får inte användas i trafik ens i sådana fall där äganderätten eller innehavet av fordonet har överlåtits på någon annan än den betalningsskyldige. Den myndighet som påfört fordonsskatten kan be polisen om handräckning för att förhindra användning. Fordonet får användas först när den skattskyldige eller någon annan än den skattskyldige har betalt fordonsskatten.

Lagen avser att om någon annan än den skattskyldige betalar fordonsskatten i det uppenbara syftet att fordonet skall befrias från användningsförbud för att kunna användas av honom själv, t.ex. i egenskap av fordonets blivande ägare, skall betalningen inte kunna betraktas som en grundlös prestation som kan återbetalas. Bestämmelser om detta föreslås ingå i 30 §.

I paragrafen föreslås även ingå bestämmelser om förfarande då ett fordon beläggs med användningsförbud. Fordonets registreringskyltar och registerutdrag skall omhändertas av tillsynsmyndighet. Fordonet får dock med skriftligt tillstånd utfärdat av en representant för polis-, tull- eller gränsbevakningsmyndighet köras till ett av denne anvisat ställe för uppbevarning.

I vissa speciella situationer kan det vara skäligt att bevilja lindring av användningsförbud. Sådana situationer är omöjliga att definiera på förhand, och i detta avseende har saken stora likheter med beviljande av skattelättnad. Även om man bör förhålla sig med viss återhållsamhet till undantag av detta slag, bör man även i fordonsbeskattningen bereda sig på användningen av detta instrument för skälighetsjämkning.

Fordonsförvaltningscentralen föreslås av synnerligen vägande skäl helt och hållet eller för en bestämd tid kunna återkalla ett användningsförbud eller bestämma att bestämmelsen om användningsförbud inte skall tillämpas på fordonet. Användning av fordonet kan tillåtas endast om en domstol har beslutat om inledning av skuldsanering eller skuldreglering i fråga om den som lämnat skatten obetald, eller om det kan anses att fordonets ägare eller innehavare inte har känt till och inte har kunnat känna till att skatten är obetald och det med beaktande av omständigheterna kan anses vara oskäligt att förbjuda att fordonet används. Om köparen av ett fordon har haft tillgång till registeruppgifter om försummelse av skattebetalning, tilläts inte användning av fordonet utan särskilda skäl. Avsikten är att befrielse från användningsförbud inte skall användas t.ex. som ett alternativ till uppskov med skattebetalning när sökandens speciella omständigheter eventuellt skulle förutsätta beviljande av betalningsuppskov.

Den ökade flexibiliteten kan i praktiken leda till situationer av missbruk av olika slag. Förutsättningen för att missbruk skall kunna förhindras och att skattesystemet skall kunna fungera är att man bibehåller kopplingen mellan betalningsförsummelse och användningsförbud. Bibehållandet av användningsförbudet kommer att ha betydelse för de föreslagna ändringarna, speciellt med tanke på inflytandet av skatteintäkterna. Redan ett faktum att skatten påförs den som är fordonets innehavare innebär att skattekringgående skulle möjliggöras, om inte betalningsförsummelse skulle vara förenat med användningsförbud. Eftersom i praktiken vilken medellös person eller firma som helst kan antecknas som fordonets innehavare, är bibehållandet av användningsförbud i anslutning till försummelse att betala fordonsskatt en absolut förutsättning för att systemet skall fungera.

I fråga om fordon som varit periodbeskattat enligt 26 § föreslås i paragrafens 3 mom. att obetald skatteprestation som hänför sig till en periodbeskattningstid inte skall medföra användningsförbud för fordonets nästa ägare. Vid periodbeskattning skickas ingen sammanställningsfaktura över följande skattepe-

riods debetsedlar, om skatten för den föregående perioden är obetald. Vid periodbeskattningen överförs obetald skatt snabbare till indrivning genom utmätning än vid den normala skatteuppbörden. Dessutom medför även betalningsförsummelse hävning av periodbeskattningsavtalet. Av denna anledning finns det inget behov av användningsförbud inom periodbeskattningen. Med beaktande av att periodbeskattningen dessutom alltid sker i efterhand, är det inte möjligt för en ny ägare att vid tidpunkten för köpet vara medveten om att periodskatt eventuellt kommer att lämnas obetald. God soliditet är en förutsättning för att ett företag skall godkännas som periodbeskattat, varför det inte är sannolikt att det kommer att förekomma några betalningsstörningar.

I paragrafens 5 mom. föreslås på motsvarande sätt som i 4 mom. ett undantag från användningsförbudet. Har fordonsskatt med stöd av 5 § 5 mom. debiterats en person som tillgripit fordonet olovligt, medför detta inte användningsförbud för ägaren eller innehavaren på grund av obetald skatt.

59 §. *Besiktning av fordon.* Det föreslås att besiktningsförrättaren vid utförandet av periodisk besiktning skall vara skyldig att kontrollera att ett fordon inte är belagt med användningsförbud på grund av försummelse att betala fordonsskatt. Användningsförbud innebär på motsvarande sätt enligt 52 § fordonslagen att ett fordon inte får godkännas vid en periodisk besiktning. Enligt den föreslagna 59 § betraktas ett fordon som belagt med användningsförbud när försummelse att betala fordonsskatt finns antecknad i ett fordonregister, såvida det inte lämnas en tillförlitlig utredning över att skatten har betalats eller uppvisas ett beslut om upphävande av användningsförbud enligt 58 § 2 mom.

I paragrafens 3 mom. föreslås ingå närmare bestämmelser om vilket slag av bevisning över skattebetalning som kan läggas fram i fall det i fordonstrafikregistret finns anteckning om obetald fordonsskatt. Som tillförlitlig utredning föreslås kunna betraktas verifikat från penninginrättning över betald skatt. Som utredning kan även betraktas ett kontoextrakt som visas upp tillsammans med inbetalningskortet eller ett verifikat som skrivits ut av en betalningsautomat eller någon annan

dataterminal och som visas upp tillsammans med inbetalningskortet. För att en verifikatutskrift skall kunna godkännas måste där finnas bankens arkivsignum. Som verifikat godkänns inte s.k. förhandsregistreringskvitto, utan betalningen skall ha lämnat kontot när kvittot skrevs ut.

Om Fordonsförvaltningscentralen har fattat ett i 58 § 2 mom. avsett beslut om återkallande av användningsförbud, kan fordonet besiktas under den tid beslutet är i kraft även om skatten är obetald.

Paragrafen har samma sakinhåll som de bestämmelser som i samband med totalreformen av fordonslagstiftningen togs in i fordonsskattelagen och lagen om skatt på motorfordon.

60 §. *Kringgående av skatt.* Har ett förhållande eller en åtgärd givits sådan rättslig form som inte motsvarar sakens egentliga natur eller syftemål, skall vid beskattningen förfaras som om den riktiga formen hade använts i saken. Även i fordonsskattelagen föreslås intas den i skattelagstiftningen sedvanliga bestämmelsen om förbud mot kringgående av skatt.

Om det är uppenbart att vid beskattningen bör förfaras så som avses i 1 mom., skall vid verkställandet av beskattningen alla omständigheter som kan påverka sakens bedömning prövas omsorgsfullt samt den skattskyldige beredas möjlighet att lämna utredning om de konstaterade sakförhållandena. Om den skattskyldige härvid inte lämnar utredning om att den rättsliga form som har givits förhållandet eller åtgärden motsvarar sakens egentliga natur eller syftemål eller att åtgärden inte uppenbarligen har vidtagits i syfte att uppnå befrielse från skatt, skall vid verkställandet av beskattningen förfaras så som avses i 1 mom.

I samband med ibruktagandet av nya tjänsteformer är det motiverat att ta in en paragraf som uttryckligen förbjuder skattekringgående. För att eliminera missbruk av nya tjänsteformer samt utnyttjande av eventuella klypphål för skattesmit, är det nödvändigt att fordonsskattelagen innehåller en explicit bestämmelse som förhindrar kringgående av skatt. Den föreslagna paragrafen är i överensstämmelse med det allmänna beskattningsförfarandet.

61 §. *Skattelättnad.* I paragrafen föreslås att skattelättnadsärenden överförs från skattestyrelsen till Fordonsförvaltningscentralen för undvikande av onödigt administrativt arbete och för att göra behandlingen snabbare. Fordonsförvaltningscentralen kan av särskilda skäl på ansökan och på de villkor som den bestämmer helt eller delvis bevilja befrielse från eller uppskov med betalning av fordonskatt som betalats eller skall betalas jämte därpå beräknad ränta. Fordonsförvaltningscentralen eller i 2 mom. nämnd annan myndighet som avgör ansökan om skattelättnad eller betalningsuppskov har rätt att från andra skattemyndigheter få uppgifter som behövs för att avgöra ett skattelättnadsärende. Tullstyrelsen föreslås avgöra ansökningar som gäller befrielse från eller uppskov med fast skatt och konsumtionsskatt som avses i 38 §.

I 2 mom. föreslås att En förvaltningsrättslig domstol som behandlar ett myndighetsavgörande enligt denna lag kan med stöd av denna paragraf och av särskilda skäl i en av domstolen behandlad sak även bevilja befrielse från betalning av skatt som avses i denna lag eller ränta på sådan skatt. Detta betyder för det första att en förvaltningsrättslig domstol vid behandlingen av ett besvärssärende kan besluta att efter egen prövning bevilja skattelättnad med stöd av denna paragraf. För det andra kan domstolen även behandla besvär över Fordonsförvaltningscentralens eller finansministeriets beslut i ansökan som gäller skattelättnad. Motiven för detta förslag har behandlats utförligt i propositionens allmänna motivering.

Skattelättnadsärenden har vid skattestyrelsen vanligen avgjorts i enlighet med Fordonsförvaltningscentralens utlåtande. Det har rört sig om relativt små skattebelopp, och även i övrigt har lättnad beviljats endast av särskilt vägande skäl. Dessutom skulle beslutsmakten i principiellt viktiga fall alltjämt ligga hos finansministeriet, i enlighet med nuvarande praxis. Överföringen av skattelättnadsärenden till Fordonsförvaltningscentralen i egenskap av skatteuppbördsmyndighet skulle även vara i överensstämmelse med den utveckling som skett inom det allmänna beskattningsförfarandet. Avsikten med bestämmelsen är inte att ändra skattelättnadsgrunderna, utan att förtydliga förfarandet.

Lättnad t.ex. i form av en betalningsplan kan komma i fråga t.ex. vid skuldsanering eller företagssanering.

Vid Fordonsförvaltningscentralen är utgångspunkten att användning av fordon bör förhindras, om skatten är obetald. Som en följd av detta är inflödet av fordonsskatt exceptionellt bra, och därför är det inte ändamålsenligt att frånga denna allmänna princip. I praktiken förekommer det emellertid vissa situationer som påkallar att man i speciella fall bör kunna avstå från att driva in debiterad fordonsskatt eller ge uppskov med skattebetalningen. Bestämmelserna om skattelättnad och betalningsuppskov föreslås ges en generell avfattning på samma sätt som i andra skattelagar. Befrielse från skatt eller uppskov med betalningen av skatt föreslås kunna beviljas av särskilda skäl. Med beaktande av bl.a. att försummelse att betala fordonsskatt leder till att användningen av fordonet förhindras, bör den föreslagna skattelättnadsbestämmelsen tillämpas ytterst återhållsamt. Avsikten är inte att skattelättnader och betalningsuppskov skall beviljas bara på den grunden att den skattskyldiges betalningsförmåga inte förslår för betalning av skatten.

## 10 kap. Särskilda bestämmelser

62 §. *Minsta belopp som uppbärs, debiteras och återbärs.* I paragrafen föreslås ingå bestämmelser om minsta belopp som uppbärs, debiteras och återbärs. Dessa bestämmelser föreslås med avvikelse från nuläget tas in direkt i fordonsskattelagen. De föreslagna skattebeloppen motsvarar de belopp som tillämpas inom det allmänna beskattningsförfarandet. Det minsta fordonsskattebelopp som debiteras för en skatteperiod är 17 euro. Skatt återbärs, om det belopp som skall återbäras är 5 euro eller mer. En återbäring på mindre än 5 euro kan överföras för att gottgöras vid följande debitering. Det minsta skattebelopp som debiteras är 10 euro. Fordringar eller sammanräknade fordringsbelopp till ett belopp som understiger detta belopp uppbärs endast av särskilda skäl, som att den skattskyldige upprepade gånger eller avsiktligt har gjort oriktiga prestationer.

63 §. *Offentlighet och utlämnande av uppgifter som gäller fordonsskatt.* Eftersom försummelse att betala fordonsskatt leder till att fordonet beläggs med användningsförbud, kan uppgift om obetald skatt få konsekvenser för rättsställning eller beslutsfattande även i fråga om andra personer än den ursprungliga skattskyldige. Uppgift om obetald skatt kan inverka t.ex. på en potentiell köparens beslutsfattande. Andra än den skattskyldige själv torde däremot inte ha något behov av att få uppgifter om redan betalda fordonsskatter eftersom dessa inte längre kan leda till exempelvis användningsförbud. Det föreslås sålunda att informationen om debiterad fordonsskatt skall vara offentlig tills uppgiften om att fordonsskatten har betalats har antecknats i fordonregistret. Även den skattskyldiges namn, den obetalda skattens belopp och debiteringstidpunkten föreslås vara offentliga under samma tid. Även dessa uppgifter kan vara nödvändiga t.ex. för att möjliggöra för en potentiell köpare att bedöma situationen. Fordonsförvaltningscentralen föreslås även kunna utfärda intyg över att fordonsskatt för ett fordon inte är obetald.

Ovan anförda uppgiftsoffentlighet kan betraktas som tillräcklig med avseende på andra än den skattskyldiges informationsbehov. Andra än den skattskyldige själv torde inte ha något behov av att få uppgifter om t.ex. redan betalda fordonsskatter. Vissa uppgifter som gäller fordonsskatt kan vara s.k. känsliga uppgifter som inte får utlämnas. Dessa gäller i regel undantagsåtgärder såsom skattebefrielse på grundval av handikapp, skattelättnader, indrivningsåtgärder och liknande. Uppgifterna kan gälla t.ex. personens hälsotillstånd eller någon omständighet som hänför sig till hans betalningsförmåga. Det föreslås därför att övriga uppgifter som gäller fordonsskatt skall vara sekretessbelagda med undantag för de ovan nämnda uppgifterna om obetald skatt. För tydlighetens skull föreslås att det i paragrafen intas ett omnämnande om att detta inte begränsar utlämnande av offentliga fordonregisteruppgifter i samband med utlämnande av offentliga skatteuppgifter. Även dessa uppgifter kan om man så önskar användas för att dra långt gående konklusioner om fordonsskattningen av fordonet under olika tider.

Ovan nämnda uppgifter om den skattskyldige kan i vissa fall vara sådana att de inte får utlämnas från fordonregistret. Det kan t.ex. vara fråga om ett skyddsförbud enligt 20 § 2 mom. lagen om fordonstrafikregistret, vilket innebär att uppgifter om personen inte får utlämnas. Förbudet kan gälla även uppgifter om huruvida en person är antecknad som ägare till ett visst fordon. Enligt förslaget skall en sådan begränsning tillämpas även i fall att lagen föreskriver en större grad av offentlighet för fordonsskatter än för de uppgifter som kan lämnas ut från fordonregistret. Avsikten är att detta dock inte skall förhindra utlämnandet av uppgifter om huruvida fordonsskatten för ett visst fordon är obetald eller ej. Begränsningen föreslås kunna gälla endast sådana fall där det föreligger sådana skäl som avses i det nämnda lagrummet.

För att Fordonsförvaltningscentralen inte skall behöva utreda uppgifternas användningssyfte föreslås att det i lagen tas in en bestämmelse om att envar har rätt att från Fordonsförvaltningscentralen få offentliga uppgifter som gäller fordonsskatt i form av utskrift eller intyg eller i elektronisk form, utan hinder av 16 § 3 mom. lagen om offentlighet i myndigheternas verksamhet (621/1999). I övrigt tillämpas de bestämmelser om utlämnande av uppgifter som ingår i den ovan nämnda lagen. För uppgifter som lämnats debiteras avgift enligt lagen om grunderna för avgifter till staten (150/1992).

I praktiken skickar Fordonsförvaltningscentralen även på eget initiativ och avgiftsfritt uppgifter om obetald bränsleavgift till fordonets nya ägare för att meddela denne om att fordonet är belagt med användningsförbud. På grund av skattens fordonsvisa karaktär och speciellt för undvikande av användningsförbud t.ex. vid köp av fordon, är det nödvändigt att uppgifter om skattebetalning finns att tillgå så smidigt och enkelt som möjligt. I detta sammanhang kan konstateras att kunder som begär uppgifter om obetalda fordonsskatter även har möjlighet att få andra uppgifter som gäller fordonet eller vem som äger det, i den utsträckning och på de villkor som anges i lagen om fordonstrafikregistret. Det är motiverat att utlämnandet av sådana uppgifter sker med stöd lagen om fordonstrafikregistret, som är den lag som gäller den

egentliga registerverksamheten, och inte med stöd av en skattelag.

64 §. *Ersättning för dataöverföring samt dröjsmålsränta för penninginrättningar.* På betalning av dataöverföringsersättning till penninginrättningar och penninginrättningarnas skyldighet att betala dröjsmålsränta för försenad överföring eller redovisning av skattemedel tillämpas vad som avtalas mellan Fordonsförvaltningscentralen och penninginrättningarna i fråga.

65 §. *Elektronisk underskrift.* I paragrafen föreslås ingå bestämmelser om elektronisk underskrift. Handling som utställs ur beskattningssystemet kan undertecknas maskinellt. Omnämmande om detta skall finnas i handlingen.

66 §. *Straffstadganden.* Om straff för lagstridigt undandragande av fordonsskatt och för försök därtill föreskrivs i 29 kap. 1—3 § strafflagen.

I paragrafen föreslås även möjlighet för polisen att utdela böter enligt strafforderförfarande till en person som i trafiken påträffas med att framföra ett fordon för vilken skatt som förfallit till betalning är obetald. Den som framför ett fordon för vilken skatt som förfallit till betalning är obetald, föreslås dömas till böter för fordonsskattförseelse. Samma straff föreslås för fordonets ägare eller innehavare, som överlåtit sådant fordon att framföras av annan.

67 §. *Uppbörd av fast skatt och konsumtionsskatt i vissa fall.* När en proposition om ändring av skattebelopp som avses i 40 eller 41 § eller om ändring av sådan befrielse eller nedsättning av dessa skatter som avses i 43 eller 44 § har avlåtits till riksdagen, kan statsrådet genom förordning föreskriva att skatten skall uppbäras enligt propositionen från det att propositionen avläts. Om riksdagen inte godtar propositionen, återbärs överuppburen skatt. Motivet för denna bestämmelse är att det t.ex. vid internationella trafikförhandlingar kan uppstå lägen där det kan bli nödvändigt att genomföra snabba ändringar i en eller annan riktning av beskattningen av fordon som är registrerade i den stat som är motpart vid förhandlingarna. Det kan vara nödvändigt att börja tillämpa ändringarna snabbare än vad som är möjligt genom att ändra lagen. Det föreslås därför att saken skall kunna re-

glasas genom statsrådsförordning redan när proposition om ändring av lagen ges till riksdagen.

68 §. *Övergångsbestämmelser.* I paragrafen föreslås övergångsbestämmelser som speciellt gäller vid övergången till ny skatteperiod. Den första skatteperioden år 2004 börjar för alla skattepliktiga fordon den 1 januari 2004. 2004 års skatteperiod upphör den kalenderdag som motsvarar dagen då fordonet senast överläts eller dagen före fordonets första registrering eller omregistrering. Om motsvarande dag saknas i den månad då skatteperioden borde upphöra, betraktas den sista dagen i månaden som dagen för skatteperiodens upphörande. Om en skatteperiod som fastställs på detta sätt skulle upphöra före den 31 mars 2004, skjuts skatteperiodens upphörande fram med ett år.

Debetsedlar för samtliga fordon skickas ut i början av år 2004, varefter de fordonsvisa faktureringsstidpunkterna sprids ut jämnt över hela kalenderåret. Om t.ex. ett fordon har registrerats första gången 31.1.2003, innebär den nya lagens ikraftträdande att den första skatteperioden för fordonet förlängs till över 12 månader. Den första skatteperioden är då 1.1.2004—31.1.2005 och de följande skatteperioderna 31.1—30.1. Om en fordonsägare har köpt ett begagnat fordon t.ex. 15.6.2002, är den första skatteperioden efter lagens ikraftträdande 1.1.2004—15.6.2004 och den andra skatteperioden är 16.6.2004—15.6.2005.

I 2 mom. föreslås ingå bestämmelser om val av antal betalningsrater under övergångstiden. Fordonsskatten debiteras under övergångstiden för alla fordon på en gång vid den beskattning som verkställs för skatteperioden som börjar 1.1.2004. Om den skattskyldige ber om det före den dag då skatten förfaller till betalning, kan Fordonsförvaltningscentralen dela upp beloppet av den skatt som skall debiteras, att betalas i två, tre eller fyra rater, beroende på längden av den skatteperiod som börjar 1.1.2004. Skatt för skatteperioder som är kortare än 6 månader (mindre än 183 dagar) betalas i en rat. Skatt för skatteperioder som är längre än 6 månader men kortare än 9 månader (183—274 dagar) kan betalas i två rater. Skatt för skatteperioder som är längre än 9 månader men kortare än 12 månader



(275—366 dagar) kan delas upp att betalas i två eller tre rater, och skatt för skatteperioder som är längre än 12 månader (över 367 dagar) kan betalas i två eller fyra rater. Den skattskyldige kan välja antalet rater under den kommande skatteperioden i samband med den första debetsedeln, genom att välja vilken summa han betalar. Under övergångsperioden tillämpas inte bestämmelserna i 18 § om betalning av skatt i rater.

Under övergångstiden varierar skatteperiodens längd mellan 3 och 15 månader. Av denna anledning är det inte möjligt att erbjuda alla samma alternativ i fråga om betalningsrater. Under övergångstiden kan den skattskyldige välja betalningsraterna så att skatten kan betalas med tre eller sex månaders intervall. På grund av variationen i de individuella skatteperiodernas längd under övergångstiden kan skattebeloppen inte vara lika stora i varje rat. För bensindrivna grundskattepliktiga fordon innebär förfarandet under övergångstiden inte några större förändringar jämfört med det nuvarande systemet, eftersom fordonsskatten under det nuvarande systemet skall betalas i en rat. Av ändamålsenlighetskäl är antalet rater beroende av övergångstidens längd. Av denna anledning kan den sista raten för vissa dieseldrivna fordon som ligger just på gränsen vara utskrivna på ett större belopp än de andra raterna. Genom detta förfarande strävar man emellertid att förhindra att det uppstår debetsedlar på belopp som ligger under minimigränsen, vilket för sin del förhindrar en ökning av beskattningskostnaderna under övergångstiden.

På förfallodagarna för övergångsperiodens första skatterat tillämpas inte bestämmelserna i 23 § om fastställande av förfallodagarna. Av praktiska skäl föreslås Fordonsförvaltningscentralen ges befogenhet att fastställa övergångsperiodens förfallodagar.

69 §. *Ikraftträdande.* I paragrafen föreslås ingå bestämmelser om lagens ikraftträdande. Denna lag träder i kraft den 1 januari 2004. Fordonsskatt enligt denna lag påförs samtliga fordon från den 1 januari 2004.

Genom denna lag upphävs lagen om fordonsskatt (1111/1996) och lagen om skatt på motorfordon (722/1966) jämte senare ändringar. De lagar som var i kraft när denna lag trädde i kraft och de bestämmelser som ut-

färdats med stöd av dem tillämpas dock på de i de nämnda lagarna avsedda skatter som hänför sig till tiden före den 1 januari 2004. På ändringssökande, skattelättnad eller skatteuppskov som anhängiggjorts efter det att denna lag har trätt i kraft tillämpas bestämmelserna i denna lag, om ärendet anhängiggörs efter det att denna lag har trätt i kraft. Detta betyder att den materiella lagstiftning som var i kraft när denna lag trädde i kraft fortfarande tillämpas på händelser som hänför sig till tiden innan lagen trädde i kraft, men att ovan nämnda förfarandebestämmelser i den nya lagen tillämpas om saken anhängiggörs efter det att lagen har trätt i kraft. Det föreslås således att skattestyrelsen slutför behandlingen av de ärenden om skattelättnad och skatteuppskov som är anhängiga vid skattestyrelsen.

På skattelättnad och skatteuppskov som gäller tilläggsskatt som hänför sig till tiden före den 1 januari 2004 tillämpas de bestämmelser som var i kraft när denna lag trädde i kraft. Denna bestämmelse är nödvändig på grund av att det annars inte skulle vara möjligt att inom ramen för den nya lagstiftningen behandla skattelättnads- och skatteuppskovaärenden som gäller tilläggsskatt.

Bestämmelserna i 13 § 2 mom. lagen om skatt på motorfordon tillämpas inte på skatteåterbärningar som hänför sig till den 1 januari 2002 eller tiden efter detta. Förslaget beror på de tills vidare inofficiella tillsynsåtgärder som Europeiska gemenskapernas kommission har riktat mot detta förfarande.

Fordonsförvaltningscentralen kan innan lagen träder i kraft vidta sådana åtgärder för att ingå avtal om periodbeskattning och biträdande skatteuppbördsuppgifter som verkställigheten av lagen förutsätter. Dessa åtgärder bör vara genomförda genast då lagen träder i kraft.

## 2. **Ikraftträdande**

Den nya fordonsskattelagen avses träda i kraft den 1 januari 2004. Datasystemen har anpassats för lagens ikraftträdelse. Det har inte längre gjorts några förberedelser för verkställande av motorfordons- och fordonsbeskattningen för skatteperioderna 2004 en-

ligt de lagar som föreslås upphävas. Den lagstiftning som skall upphävas föreslås tillämpas på fordonsskatt och egentlig fordonsskatt från tiden före ingången av år 2004, med undantag för bestämmelserna om ändringssökande och skattelättnad. Detta får dock inte

leda till en försämring av den skattskyldiges ställning.

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

## Fordonsskattelag

I enlighet med riksdagens beslut föreskrivs:

### 1 kap.

#### Allmänna bestämmelser

##### 1 §

#### *Lagens tillämpningsområde*

Till staten skall i enlighet med denna lag betalas fordonsskatt för fordon som är registrerade i Finland eller används i Finland samt såsom fordonsskatt uppburen fast skatt och konsumtionsskatt för utomlands registrerade fordon som används tillfälligt i Finland.

##### 2 §

#### *Tillämpningen av andra lagar*

Om inte något annat föreskrivs i denna lag, tillämpas i tillämpliga delar vad som föreskrivs i lagen om skatteuppbörd (611/1978) eller med stöd av den, samt bestämmelserna i lagen om skattetillägg och förseningsränta (1556/1995) och lagen om indrivning av skatter och avgifter i utsökningsväg (367/1961).

Om inte något annat föreskrivs i denna lag, tillämpas på klassificering av fordon och största tillåtna totalmassa samt fordonsregistreringsskyldighet fordonslagen (1090/2002) och förordningar givna med stöd av den, samt förordningen om registrering av fordon (1598/1995) och de grunder som fastställts i vägtrafiklagen (267/1981) och med stöd av den. På fordon som är registrerade eller borde ha registrerats i landskapet Åland tillämpas på motsvarande sätt bestämmelserna i Ålands landskapslagstiftning.

Om inte något annat föreskrivs i denna lag, tillämpas på användning och utlämnande av beskattningssuppgifter i tillämpliga delar vad som föreskrivs i lagen om fordonstrafikregisteret (541/2003).

### 2 kap.

#### Fordonsskatt

##### 3 §

#### *Fordonsskattens struktur*

Med fordonsskatt avses skatt som består av en grundskatteandel eller en drivkraftsskatteandel eller en sammanräknad andel av grundskatt och drivkraftsskatt. Fordonsskatten inbegriper även fast skatt och konsumtionsskatt som uppbärs för fordon som registrerats någon annanstans än i Finland.

##### 4 §

#### *Skattepliktiga fordon*

Fordonsskatt skall betalas för fordon i kategorierna M och N som är införda i fordonsregistret. För fordon som är registrerade någon annanstans än i Finland betalas fast skatt och konsumtionsskatt enligt 38-44 § i denna lag. Fordonsskatt skall betalas även för ett fordon som borde ha varit infört i fordonsregistret.

Motorredskap som byggts på bilchassi betraktas inte som ett sådant fordon som avses i 1 mom., om det är ett fordon i kategori N<sub>2</sub> eller N<sub>3</sub> som utrustats med speciella redskap för utförande av arbete och om det inte är avsett för transport av annat gods än sådana arbetsredskap och förnödenheter som behövs i arbetet.

Ett fordon som i fordonsregistret inte är klassificerat enligt kategori M eller N eller någon annan fordonskategori anses vid beskattningen höra till en sådan i vägtrafiklagstiftningen angiven fordonskategori som motsvarar fordonets beskaffenhet.

## 5 §

*Skattskyldig*

Den som i registret har antecknats som fordonets ägare eller den som har antecknats som innehavare är skyldig att betala fordonsskatt för fordonet för den tid för vilken han varit antecknad i registret som fordonets ägare eller innehavare. Om såväl ägare som innehavare finns antecknade i registret, är det innehavaren som är skattskyldig. Finns det fler än en skattskyldig, är de solidariskt ansvariga för betalningen av skatten.

Om ett oregistrerat fordon används i trafik eller om uppgifter som antecknats i registret är oriktiga, är den skattskyldig som enligt förordningen om registrering av fordon borde ha varit antecknad som ägare i registret. Om det inte kan påvisas vem som är ägare, eller om ett oregistrerat fordon har använts utan ägarens eller innehavarens samtycke, är den skattskyldig i vars användning fordonet skall anses ha varit.

Som skattskyldig enligt 1 mom. betraktas även en fordonsägare som inte har registrerat sig trots att fordonets föregående ägare har gjort en sådan anmälan som avses i 19 § förordningen om registrering av fordon. Om en fordonsägare har försummat registreringen, och den ägare som registrerat fordonet i sitt namn har åtagit sig att svara för skatten, fastställs skattskyldigheten enligt 6 §. Om en ägare som registrerar ett fordon i sitt namn inte åtar sig att svara för skatten, fastställs skattskyldigheten enligt 1 mom.

I fråga om solidariskt ansvariga skattskyldiga debiteras skatten hos den person som i registret är antecknad som den som i första hand är fordonets ägare eller innehavare. Om skatten inte kan uppbäras hos den som är antecknad som den som i första hand är skattskyldig, eller om det finns något annat särskilt att ändra debiteringen, skall skatten debiteras hos någon annan solidariskt ansvarig skattskyldig.

Den som på brottslig väg har fått ett fordon i sin besittning är skyldig att betala skatt för den tid för vilken fordonets ägare eller innehavare har beviljats skattebefrielse enligt 19 1 mom. 1 punkten.

## 6 §

*Åtagande att svara för skatt*

När ett fordon överlåts, kan mottagaren åta sig att svara för skatten även för den tid som fordonet har varit i en sådan persons ägo som försummat att göra sådan registreringsanmälan om överlåtelse av äganderätt som avses i 11 förordningen om registrering av fordon. Om förfarande och skatteuppbörd vid åtagande att svara för skatt föreskrivs i 16 §.

Om mottagaren åtar sig att svara för skatten enligt 1 mom. och betalar skatten, befrias överlåtaren från skattskyldighet. Om mottagaren meddelar att han inte åtar sig att svara för skatten, betraktas mottagaren och den som överlåtit fordonet som skattskyldiga för den tid fordonet varit i mottagarens respektive överlåtarens ägo på det sätt som föreskrivs i 5 och 8 §.

## 7 §

*Överföring av skattskyldighet*

En skattskyldig kan genom avtal överföra skattskyldigheten på en annan person. Ett sådant avtal skall upprättas skriftligt med användning av en blankett som fastställts av Fordonsförvaltningscentralen. Den som övertar skattskyldigheten svarar för skatten enligt de grunder som gäller för den som ursprungligen var skattskyldig. Om det är uppenbart att överföring av skattskyldighet har skett i syfte att undgå skattebetalning, kan skatten debiteras som om överföringen inte hade skett.

Fordonsförvaltningscentralen kan på de villkor som den bestämmer godkänna eller förkasta överföring av skattskyldighet. Om den som övertagit skattskyldigheten inte betalar skatten på föreskrivet sätt, kan Fordonsförvaltningscentralen bestämma att den som överfört skattskyldigheten och den som övertagit skattskyldigheten solidariskt skall svara för skatten.

## 8 §

*Skattskyldighetens begynnande och upphörande*

Skattskyldigheten begynner

1) den dag då ett fordon första gången registreras eller omregistreras,

2) dagen efter att ett i registret infört fordon ägar- eller innehavaruppgifter ändras så att skatten skall debiteras hos en ny skattskyldig,

3) den dag då ett skattefritt fordon ändringsregistreras eller ändringsbesiktigas som skattepliktigt, eller

4) dagen efter den dag då förutsättningarna för skattebefrielse upphörde.

Om tidpunkten för skattskyldighetens begynnande inte kan utredas i sådana fall som avses i 5 § 2 mom., kan skattskyldighetens begynnande fastställas enligt uppskattning till tidigast 12 månader före den dag då Fordonsförvaltningscentralen fick kännedom om att fordonet använts på det sätt som avses i 5 2 om.

Skattskyldigheten upphör den dag då

1) fordonet avregistreras,

2) uppgifterna om fordonets ägare eller innehavare ändras så att skatt skall debiteras hos en ny skattskyldig,

3) ett skattepliktigt fordon ändringsregistreras eller ändringsbesiktigas som skattefritt, eller

4) förutsättningarna för skattebefrielse uppkommer.

Om i ett fall som avses i 3 mom. 1 punkten den dag då registreringsskyltarna återställs infaller före avregistreringsdagen, upphör skatteperioden den dag då registreringsskyltarna återställs.

Förutsättningen för skattskyldighetens upphörande i fall som avses i 3 mom. 2 och 4 punkterna är att det har gjorts en sådan registreringsanmälan om grunden för skattskyldighetens upphörande som avses i förordningen om registrering av fordon. Om det på ett tillförlitligt sätt kan visas att grunden för skattskyldighetens upphörande har uppstått vid en tidigare tidpunkt än den då anmälan gjordes, kan skattskyldigheten anses ha upphört vid den tidpunkten.

Överlåtaren svarar för skatten för överlåtel-

sedagen, och innehavaren svarar för skatten för den sista dag som han är fordonets innehavare.

## 9 §

*Fordonsskattens belopp*

I fordonsskatt uppbärs per dag ett belopp som består av en grundskatteandel med tillägg för en drivkraftsskatteandel. Skattebeloppet för en skatteperiod beräknas genom att summan av grund- och drivkraftsskattebeloppen per dag multipliceras med antalet dagar i skatteperioden.

Skatten påförs på grundval av de uppgifter som har anmälts eller som borde ha anmälts till registermyndigheten.

## 10 §

*Grundskatt*

Grundskatt påförs för person- och paketbilar (kategorierna  $M_1$ ,  $N_1$ ,  $M_1G$  och  $N_1G$ ) samt för specialbilar vilkas största tillåtna totalmassa är högst 3 00 kilogram.

Grundskattebeloppet per dag är 26 cent för fordon som tagits i bruk före den 1 januari 1994 och 35 cent för fordon som tagits i bruk nämnda dag eller senare.

## 11 §

*Drivkraftsskatt*

För fordon som utnyttjar annan kraftkälla eller annat bränsle än motorbensin påförs drivkraftsskatt. Drivkraftsskattebeloppet per dag är:

1) för personbilar (kategorierna  $M_1$  och  $M_1G$ ) och bilar avsedda för två ändamål (kategori  $N_1$ ), samt för fordon vars användnings- syfte på grund av obesiktigade ändringar närmast motsvarar personbilar 6,7 cent för varje påbörjat hundratal kilogram totalmassa,

2) för paketbilar (kategorierna  $N_1$  och  $N_1G$ ), husbilar (kategori  $M_1$ ) och servicebilar (kategorierna  $M_1$ ,  $N_1$ ,  $N_2$ ,  $N_3$ ,  $M_1G$ ,  $N_1G$ ,

N<sub>2</sub>G och N<sub>3</sub>G) 0,9 cent för varje påbörjat hundratal kilogram totalmassa,

3) för lastbilar (kategorierna N<sub>2</sub>, N<sub>3</sub>, N<sub>2</sub>G och N<sub>3</sub>G) med vilka inte används släpvagn 1,0 cent för varje påbörjat hundratal kilogram totalmassa upp till en totalmassa om 12 000 kilogram och 2,2 cent för varje påbörjat hundratal kilogram totalmassa som överstiger denna massa, om fordonet har två axlar. Skatten är 1,3 cent för varje påbörjat hundratal kilogram totalmassa om fordonet har tre axlar, 1,2 cent om fordonet har fyra axlar, och 1,1 cent om fordonet har fem eller flera axlar,

4) för lastbilar (kategorierna N<sub>2</sub>, N<sub>3</sub>, N<sub>2</sub>G och N<sub>3</sub>G) som är utrustade för och används för dragning av påhängsvagn 3,8 cent för varje påbörjat hundratal kilogram totalmassa om fordonet har två axlar, 2,3 cent om fordonet har tre axlar, 2,0 cent om fordonet har fyra axlar, och 1,8 cent om fordonet har fem eller flera axlar,

5) för lastbilar (kategorierna N<sub>2</sub>, N<sub>3</sub>, N<sub>2</sub>G och N<sub>3</sub>G) som är utrustade för och används för dragning av egentlig släpvagn eller släpkärra 3,8 cent för varje påbörjat hundratal kilogram totalmassa om fordonet har två axlar, 2,5 cent om fordonet har tre axlar, 2,3 cent om fordonet har fyra axlar, och 2,0 cent om fordonet har fem eller flera axlar.

Skatten för fordon som är införda i registret som specialbilar är densamma som skatten för motsvarande fordon i kategori M eller N. För en specialbil fastställs fordonskategorin närmare enligt de fordonsklassificeringsbestämmelser som skulle tillämpas, om fordonsregisteringskategori skulle ändras vid skatteperiodens ingång.

En lastbil som är utrustad för dragning av släpvagn anses användas för dragning av släpvagn, om inte annat anmäls. Om en lastbil som är utrustad för dragning av släpvagn inte används för dragning av släpvagn, skall fordonets ägare eller innehavare anmäla om detta i samband med lastbilens första registrering eller omregistrering eller innan användningen av släpvagn upphör. På motsvarande sätt skall på förhand anmälas om en lastbil, för vilken gjorts anmälan om upphörande av användning av släpvagn, börjar användas för dragning av släpvagn. Anmälan görs på fastställd blankett vid ett besiktning-

ställe som utför registrering eller till Fordonsförvaltningscentralen.

## 12 §

### *Skattefria fordon*

Fria från fordonsskatt är

1) fordon som registrerats med C- eller CD-tecken enligt 36 § 1 mom. c eller d punkten förordningen om registrering av fordon,

2) fordon som ägs eller disponeras av Europeiska gemenskapernas i Finland belägna institutioner, eller som på grundval av något annat internationellt avtal är skattefria,

3) fordon som har besiktigats och registrerats som museifordon enligt 24 § fordonslagen,

4) räddningsbilar och ambulanser,

5) bussar (kategorierna M<sub>2</sub> och M<sub>3</sub>),

6) militärfordon som uteslutande ägs och disponeras av försvarsmakten och inte är införda i fordonsregistret,

7) fordon som i enlighet med 38 § förordningen om registrering av fordon är exportregistrerade för utförsel ur landet,

8) fordon som används tillfälligt i Finland på det sätt som föreskrivs i 51 § förordningen om registrering av fordon,

9) fordon som i enlighet med 46 § förordningen om registrering av fordon används med provnummerskyltar med de begränsningar som gäller tillfällig användning av provnummerskyltar,

10) fordon för vilka beviljats förflyttningstillstånd enligt 48 § förordningen om registrering av fordon, och

11) motorfordon i vilka huvudsakligen används trä- eller torvbaserat bränsle.

## 3 kap.

### **Uppbörd av fordonsskatt**

## 13 §

### *Skatteperiod*

Fordonsskatt uppbärs för en skatteperiod som omfattar 12 månader, om inte något annat följer av 14 § 3 mom. Fordonsskatten debiteras som dagsbaserad skatt för den tid for-

donet varit i den skattskyldiges ägo eller besittning.

## 14 §

*Skatteperiodens början och upphörande*

Skatteperioden börjar

- 1) den dag då skattskyldighet som avses i 8 § begynner,
- 2) dagen efter den föregående skatteperiodens utgång,
- 3) den dag då det anmäls till registret att fordonet ändrats till skattepliktigt, eller
- 4) den dag då fordonet ändringsregistreras eller ändringsbesiktigas som skattepliktigt.

Om mottagaren åtar sig att svara för skatten enligt 6 §, börjar hans skatteperiod dagen efter den dag då den föregående i registret antecknade ägarens skatteperiod upphör.

Skatteperioden upphör den sista dagen av en 12 månaders period som börjar en sådan dag som avses i 1 eller 2 mom., eller

- 1) den dag då skattskyldighet som avses i 8 § upphör,
- 2) dagen före nästa skatteperiods början,
- 3) den dag då det anmäls till registret att fordonet ändrats till skattefritt,
- 4) den dag då fordonet ändringsregistreras eller ändringsbesiktigas som skattefritt, eller
- 5) den dag från och med vilken en i 35 § avsedd rätt till skattebefrielse på grundval av handikapp är i kraft.

## 15 §

*Debitering av fordonsskatt*

Fordonsskatt debiteras utan dröjsmål, när skatteperioden har börjat eller när en sådan ändring av fordonets beskaffenhet som påverkar beskattningen eller någon annan uppgift som behövs för beskattningen har antecknats i registret eller på annat sätt kommit till Fordonsförvaltningscentralens kännedom. Debiteringen verkställs utan att den skattskyldige hörs.

## 16 §

*Uppbörd av skatt vid åtagande att svara för skatten*

Om den som överlåtit fordonet har försummat att göra registreringsanmälan, och överlåtarens i 6 § avsedda skatt inte har debiterats hos överlåtaren, uppbärs skatten i första hand såsom åtagen skatt hos den mottagare som har registrerat fordonet i sitt namn. På beloppet av den åtagna skatten tillämpas i sådana fall inte bestämmelserna i 62 § om det minsta belopp som påförs. Debiteringen verkställs utan att höra mottagaren av fordonsöverlåtelsen. Om mottagaren meddelar Fordonsförvaltningscentralen att han inte åtar sig att svara för skatten, inställs debiteringen. Skatten uppbärs därefter hos överlåtaren och mottagaren utgående från den tid fordonet varit i överlåtarens respektive mottagarens ägo.

Om i 1 mom. avsedd skatt inte har betalats senast på förfallodagen, kan Fordonsförvaltningscentralen debitera skatten hos den som överlåtit fordonet. Mottagaren kan dock efter debiteringen genom anmälan till Fordonsförvaltningscentralen åta sig att svara för skatten.

## 17 §

*Uppbörd av fordonsskatt när skattegrunden ändras*

Om beloppet av den i 10 § avsedda grundskatten eller den i 11 § avsedda drivkraftsskatten ändras så att den skatt som skall uppbäras för ett fordon för den återstående skatteperioden är större eller mindre än den skatt som har debiterats, kan beloppet enligt de nya skattegrunderna uppbäras eller återbäras i samband med nästa debitering som gäller fordonet, eller avdras från eller läggas till återbäring som skall betalas till den skattskyldige.

Om uppbörd av den del av skattens belopp som har ändrats inte kan ske i samband med annan debitering eller som avdrag från återbäring, skall den uppbäras eller återbäras separat.

## 18 §

*Betalning av skatt i rater och tillägg för betalningssätt*

Skattebelopp som har debiterats kan av Fordonsförvaltningscentralen på skattskyldigs begäran före den första förfallodagen i en skatteperiod delas upp för betalning i två eller fyra rater. Till beloppet av varje rat läggs i sådana fall ett betalningssättstillägg på 5 euro per rat. Ett betalningssätt tillämpas tills den skattskyldige begär ändring av betalningssätt. Begäran skall framställas före skatteperiodens början.

Om en i registret antecknad ny skattskyldig i samband med att hans skattskyldighet börjar betalar en del av den i debetsedeln angivna skatten som är uppdelad på rater, anses han ha gjort en sådan begäran som avses i 1 mom.

Skatt som skall debiteras med anledning av debiteringsrättelse, efterbeskattning eller beslut på ändringssökan uppbärs i en rat.

## 19 §

*Skatteuppbörd i vissa fall*

Fordonsskatt behöver inte betalas för den tid då fordonet

- 1) är anmält till polisen som olovligen tillgripet,
- 2) är beslagttaget av polisen eller den myndighet som handhar bilskatten,
- 3) är utmätt och i utskökningsmyndighets besittning,
- 4) omhändertagits som skrotfordon av kommunen, eller
- 5) intygats vara förstört eller nedskrotat.

I fall som avses i 1 mom. rättas debiteringen av skatt. Rättelse görs utan ansökan, om Fordonsförvaltningscentralen känner till grunden för rättelsen. Betald skatt återbärs till den skattskyldige på det sätt som föreskrivs i 32 §.

Om ett fordon tas i bruk på nytt, debiteras skatten från den dag då den i 1 mom. avsedda grunden upphörde. Om skatteperioden ännu inte har upphört, uppbärs skatten för den återstående tiden av skatteperioden.

## 20 §

*Ändring av fordons registeruppgifter under skatteperioden*

Om ett fordon under skatteperioden ändringsregistreras eller ändringsbesiktigas så att det fordonsskattebelopp som skall betalas ändras, debiteras fordonsskatten enligt det högre beloppet från den dag då ändringen skedde respektive återbärs fordonsskatt från dagen efter den dag då ändringen skedde.

## 21 §

*Sändning av debetsedel och annat meddelande eller beslut*

Fordonsförvaltningscentralen sänder debetsedel, annat meddelande eller beslut under den adress som anmälts till fordonsregistret eller den adress för fakturering av fordonsskatt som skriftligen anmälts till Fordonsförvaltningscentralen. Om inte annat visas, anses tillkännagivande av en handling ha skett den sjunde dagen efter det att Fordonsförvaltningscentralen har lämnat handlingen till befordran av posten eller någon annan avtalspartner som handhar liknande uppgifter.

Om den skattskyldige inte har fått någon debetsedel, skall han be att få en sådan av Fordonsförvaltningscentralen så att skatten kan betalas på förfallodagen.

Om det finns skäl att befara att mottagarens adress är oriktig, kan handlingen sändas som bevislig delgivning.

## 22 §

*Uppgifter i debetsedeln*

Utöver de uppgifter som används vid verkställandet av beskattningen och de uppgifter som behövs för skattebetalningen kan i debetsedeln antecknas uppgifter om obetalda tidigare fordonsskatter för samma fordon och på dessa beräknade dröjsmålsföljder, samt uppgifter om hos vem skatten för ifrågavarande tid har debiterats. I debetsedeln antecknas även beloppet av den skattskyldiges skatter som överförts från föregående skatteperiod för att uppbäras eller återbäras.



På debetsedlar tillämpas inte bestämmelserna i 44 och 45 § förvaltningslagen (434/2003).

## 23 §

*Förfallodagar*

Skatten förfaller till betalning när 42 dagar har förflutit från skatteperiodens början eller från beskattningsbeslutet, beroende på vilken av dessa tidpunkter som infaller senare. Som förfallodag för debitering enligt 18 § 2 mom. kan Fordonsförvaltningscentralen fastställa även någon annan dag.

Skatt som skall betalas i mer än en rat förfaller till betalning med tre eller sex månaders intervall från förfallodagen för den första raten på det sätt som anges i debetsedeln.

## 24 §

*Betalning av fordonsskatt*

Skatten skall betalas till en penninginrättning eller till ett verksamhetsställe som tar emot betalningar, på det sätt som föreskrivs i lagen om skatteuppbörd eller med stöd av den. I samband med betalningen av skatten skall inbetalningskortets referensnummer anges.

Om fordonsskatten inte betalas inom den tid som anges i 23 §, uppbärs hos den skattskyldige förseningsränta som räknas ut enligt grunderna i lagen om skattetillägg och förseningsränta (1556/1995).

## 25 §

*Betalningspåminnelse*

Fordonsförvaltningscentralen kan sända den skattskyldige en betalningspåminnelse om skatt som har förfallit till betalning. Betalningspåminnelse sänds dock inte, om det finns särskilda skäl att avstå från att sända den.

## 26 §

*Periodisering av skatteuppbörden*

Fordonsförvaltningscentralen kan som periodbeskattad godkänna en skattskyldig som dagligen under 12 månader i genomsnitt bedöms svara för skatten för minst 50 fordon. Som periodbeskattad kan av särskilda skäl godkännas även en skattskyldig som svarar för ett mindre antal fordon än detta.

Till en skattskyldig som godkänts som periodbeskattad sänds efter utgången av beskattningsperioden en sammanställning av debetsedlarna för de fordon för vilka den periodbeskattade har varit skattskyldig under perioden. Skatten uppbärs per dag för de fordon som under perioden har varit införda i registret.

Fordonsförvaltningscentralen kan på de villkor som den bestämmer ingå avtal med en periodbeskattad om

- 1) de uppgifter som upptas i debetsedeln,
- 2) skattens förfallodag,
- 3) beskattningsperiodens längd,
- 4) säkerhet för tryggnad av skattefordran,
- 5) minibeloppet för den skatt som skall debiteras, samt
- 6) andra frågor som är nödvändiga vid verkställandet av periodbeskattningen.

Om en periodbeskattad inte iakttar avtalsvillkoren eller om avtalsförutsättningarna på annat sätt upphör, kan Fordonsförvaltningscentralen häva avtalet utan att höra den skattskyldige. Efter det att avtalet har hävts debiteras fordonsskatten fordonssvis på det sätt som föreskrivs i denna lag.

## 4 kap.

**Återbäring av skatt**

## 27 §

*Förutsättningar för återbäring av skatt*

- Skatt återbärs om under skatteperioden
- 1) fordonet avregistreras eller registreringsskyltarna för ett intecknat fordon återställs,
  - 2) en ny skattskyldig antecknas i registret,

3) uppgifter som antecknats i fordonsregistret ändras så att fordonet blir skattefritt eller skattebeloppet sänks, eller

4) den skattskyldige befrias från skyldigheten att betala skatt.

### 28 §

#### *Återbäringens belopp*

Betald skatt återbärs från dagen efter det att en i 27 § avsedd återbäringsgrund har uppstått. Återbäringens belopp beräknas per dag i enlighet med 10 och 11 §. På återbäring som avses i 27 § betalas inte ränta.

### 29 §

#### *Återbäringsberättigad*

Återbäring betalas till den skattskyldige. Återbäring kan med den skattskyldiges skriftliga samtycke betalas till någon annan än den skattskyldige.

I fråga om solidariskt ansvariga skattskyldiga återbärs skatten till den hos vilken skatten har debiterats.

### 30 §

#### *Återbäring av grundlös prestation*

Den som visar att han har betalt fordonsskatt av misstag har rätt att hos Fordonsförvaltningscentralen ansöka om att återfå det betalda beloppet. Som misstag betraktas inte att skatt har betalats i syfte att användningen av fordonet inte skall förhindras eller under omständigheter där detta syfte kan anses vara uppenbart.

Om två eller flera har betalt fordonsskatt för ett och samma fordon, återbärs den överbetalda skatten på ansökan till den som inte är skattskyldig.

### 31 §

#### *Överföring av skatteåterbäring*

Om Fordonsförvaltningscentralen skall både återbära skatt till en skattskyldig och

debitera denne skatt, överför Fordonsförvaltningscentralen utan att höra den skattskyldige återbäringen för att användas som betalning för skatten. Överföring kan göras även om den skatt för vars betalning återbäringen överförs inte har förfallit till betalning. Om det inte finns någon skatt som har debiterats, överförs återbäringen i väntan på följande debitering.

På överförd skatteåterbäring tillämpas bestämmelserna i 32 §.

Besked om att återbäringsbelopp har överförts för att användas som betalning för skatt skall ges den skattskyldige i följande debetsedel.

### 32 §

#### *Betalning av återbäring*

Återbäring betalas på ansökan till ett av mottagaren angivet bankkonto eller genom betalningsanvisning, om inte återbäringen har använts på det sätt som anges i 31 eller 33 §.

Har ansökan om återbäring inte gjorts inom 12 månader efter det att återbäringsgrunden har uppstått, betalas skatteåterbäringen utan särskild ansökan, om skatten har betalats av den skattskyldige. Har någon annan än den skattskyldige betalt den skatt som skall återbäras, skall betalaren skriftligen ansöka om skatteåterbäring hos Fordonsförvaltningscentralen.

### 33 §

#### *Kvittning*

Om de förutsättningar för kvittning som anges i lagen om skatteuppbörd är uppfyllda och kvittning kan anses vara ändamålsenlig, kan kvittning verkställas mellan skatter som uppbärs av Fordonsförvaltningscentralen och skatter som uppbärs av någon annan myndighet. På kvittning tillämpas bestämmelserna i lagen om skatteuppbörd.

## 34 §

*Stöd för kombinerade transporter*

Av fordonsskatt som betalats för lastbil återbetalas 50 euro för varje sådan järnvägs-transport av lastbilen som ingår i ett led i en internationell transport och som ägt rum i Finland och för vars del gäller att sträckan mellan utgångspunkten och ändpunkten fågelvägen är minst 100 kilometer. På återbärningen tillämpas bestämmelserna i lagen om vissa internationella kombinerade transporter (440/2000).

## 5 kap.

**Skattebefrielse som beviljas personer med handikapp**

## 35 §

*Skattebefrielse på grundval av handikapp*

Befrielse från grundskatt beviljas

1) en person som beviljats sådant parkeringstillstånd för handikappade som avses i 28 b § vägtrafiklagen,

2) en person som transporterar en person med handikapp som beviljats sådant tillstånd som avses i 1 mom., eller

3) en person som beviljats återbärning av bilskatt enligt 51 § bilskattelagen (1482/1994) eller i 50 § bilskattelagen avsedd befrielse från skatt på grund av men till följd av egen eller familjemedlems sjukdom, skada eller handikapp.

Skattebefrielse på grundval av en och samma persons handikapp kan beviljas för endast ett fordon i taget, och en skattskyldig kan få skattebefrielse på grundval av handikapp för endast ett fordon i taget.

## 36 §

*Förfarande vid ansökan om skattebefrielse*

Ansökan om skattebefrielse på grundval av handikapp skall göras skriftligt hos Fordonsförvaltningscentralen.

Av ansökan skall framgå den skattskyldiges och den handikappade personens namn,

adress och personbeteckning samt fordonets registreringstecken och motiven till ansökan. Till ansökan skall fogas kopia av eventuellt bilskatteåterbäringsbeslut eller parkeringstillstånd. Fordonsförvaltningscentralen kan kräva att bilagorna inlämnas som styrkta kopior eller att handlingarna uppvisas i original.

Skattebefrielse kan beviljas utan ansökan, om Fordonsförvaltningscentralen känner till grunden för skattebefrielsen.

## 37 §

*Tiden för vilken skattebefrielsen gäller*

Skattebefrielsen är i kraft så länge som det inte sker några förändringar i förutsättningarna för skattebefrielse.

## 6 kap.

**Andra än i Finland registrerade fordon**

## 38 §

*Fast skatt och konsumtionsskatt*

För sådana fordon med annan drivkälla än motorbensin samt lastbilsläpvnagnar som är registrerade utomlands och som införts till Finland för tillfälligt bruk skall i fordonsskatt betalas fast skatt för varje dygn som fordonet används i Finland. Fordonet anses ha använts i Finland från det dygn då det fördes in på finskt territorium, till utgången av det dygn då det fördes ut från finskt territorium. Därtill uppbärs konsumtionsskatt på grundval av den sträcka som körts i Finland.

## 39 §

*Skyldighet att betala fast skatt och konsumtionsskatt*

Skyldig att betala skatt som avses i 38 § är fordonets ägare eller innehavare. Om skatt inte kan uppbäras hos fordonets ägare eller innehavare, kan skatten debiteras hos den för vars räkning eller uppdrag fordonet används i Finland.

## 40 §

*Den fasta skattens belopp*

Fast skatt påförs enligt följande:

Fast skatt	Euro per dygn
Paketbil	13,00
Buss	15,00
Lastbil	25,00
Lastbilssläpvagn	15,00

## 41 §

*Konsumtionsskattens belopp*

Konsumtionsskatt betalas för varje kalenderdygn, ankomst- och avfärdsdagen medräknade, enligt följande:

Konsumtionsskatt	Euroa/ km	Euro/dygn minst
Paketbil	0,10	33,00
Buss	0,15	60,00
Lastbil	0,60	225,00
Lastbilssläpvagn	0,20	85,00

För lastbilssläpvagn uppbärs konsumtionsskatt för samma sträcka som för dragbilen, om inte någon annan bevisning lämnas med avseende på sträckan.

## 42 §

*Debitering av skatt*

Fast skatt och konsumtionsskatt debiteras och uppbärs på förhand när fordonet förs in i landet. Beskattningen skall rättas, om det vid utförelsen av fordonet ur landet konstateras att fordonet körts en längre eller kortare sträcka eller använts en längre eller kortare tid i Finland än vad som förutsattes då skatten uppbärs. Vid tilläggsdebitering med anledning av rättelse kan tilläggsbeloppet höjas med högst 50 euro.

## 43 §

*Befrielse av vissa utomlands registrerade fordon från fordonsskatt*

På grundval av ömsesidighet beviljas befrielse från eller nedsättning av skatt som avses i 38 § för utomlands registrerade fordon som införts till Finland för tillfälligt bruk, enligt följande:

1) befrias från fast skatt och konsumtionsskatt fordon registrerade i Armenien, Azerbajdzjan, Georgien, Iran, Kazakstan, Kirgisien, Lettland, Litauen, Moldavien, Republiken Slovakien, Tadzjikistan, Tunisien, Republiken Tjeckien, Turkmenistan, Ukraina, Uzbekistan eller Estland, lastbilar och lastbilssläpvagnar registrerade i Libyen samt i Turkiet registrerade bussar och sådana lastbilar som är i trafik mellan Finland och Turkiet,

2) befrias från fast skatt fordon registrerade i Schweiz och Ryska federationen,

3) befrias från konsumtionsskatt fordon registrerade i Bosnien-Hercegovina, Kroatien, Norge eller Slovenien, samt

4) nedsätts konsumtionsskatten för fordon registrerade i Schweiz så att skatten nedsätts till 0,03 euro per kilometer för paketbilar, 0,05 euro per kilometer för bussar och lastbilar samt 0,02 euro per kilometer för lastbilssläpvagnar.

På fordon registrerade i Schweiz tillämpas inte bestämmelserna om konsumtionsskattens minsta belopp. Ett fordon som är registrerat i Schweiz är befriat från konsumtionsskatt, om den sträcka som körts i Finland är högst 50 kilometer.

## 44 §

*Fordon som är befriade från fast skatt och konsumtionsskatt*

Fritt från fast skatt är ett utomlands registrerat motorfordon vars registreringsland tillträtt den konvention rörande beskattning av landsvägsfordon i privat bruk i internationell trafik som trädde i kraft genom förordningen av den 14 september 1956 (495/1956) eller den konvention rörande beskattning av fordon, som används vid internationell befordran av resande, vilken trädde i kraft ge-

nom förordningen av den 10 februari 1967 (104/1967), eller den konvention rörande beskattning av fordon som används vid internationell godsbefordran som trädde i kraft genom förordningen av den 10 februari 1967 (106/1967), och vilket fordon används tillfälligt i Finland enligt de villkor som nämns i vederbörande konvention och inom gränserna för den. Fria från ovan i 38 § föreskrivna skatter är med stöd av en överenskommelse med en främmande stat under villkor av ömsesidighet sådana utomlands registrerade paketbilar, lastbilar, bussar och lastbilsläpvgagnar som tillfälligt används i Finland. Skattefriheten beviljas för en lika lång tid som ett i Finland registrerat fordon beviljas motsvarande förmån i den främmande staten, dock för högst ett år efter införseln.

Fordon som är registrerat i en medlemsstat i Europeiska gemenskapen är befriat från fast skatt och konsumtionsskatt.

Fordon som är registrerade i Ryssland är befriade från konsumtionsskatt.

7 kap.

#### **Skatteförhöjning, skatterättelse till skatteta- garens fördel och efterbeskattning**

45 §

##### *Skatteförhöjning*

Om en skattskyldig har underlåtit att göra registreringsanmälan om överlåtelse av äganderätt och någon ny ägare inte har antecknats i registret, höjs skatten enligt följande:

1) om den skattskyldige inte efter uppmaning som getts i samband med debiteringen för den första skatteperioden uppfyller sin anmälningsskyldighet, debiteras skatten för den följande skatteperioden med högst 50 procents förhöjning, och

2) om den skattskyldige efter uppmaning som getts i samband med debiteringen för den andra skatteperioden ännu inte uppfyller sin anmälningsskyldighet, debiteras skatten för de följande skatteperioderna med högst 100 procents förhöjning.

Skatt som skall debiteras genom efterbeskattning kan höjas till högst det trefaldiga

beloppet, om den skattskyldiges förfarande vid skatteundandragande kan anses som grovt.

46 §

##### *Skatterättelse till skatteta- garens fördel*

Om skatt har lämnats odebiterad eller debiterats till för lågt belopp, eller har återburits till en skattskyldig utan grund eller till ett alltför stort belopp, kan beskattningen rättas inom fem år efter utgången av den skatteperiod då skatten debiterades eller borde ha debiterats eller då beslutet om skatteåterbäring fattades.

Utän hinder av den tid som föreskrivs i 1 mom. kan Fordonsförvaltningscentralens beslut som gäller ändring av beskattning rättas inom 60 dagar räknat från den dag då den som har rätt att söka ändring fick kännedom om Fordonsförvaltningscentralens beslut.

Den skattskyldige behöver inte höras med anledning av en rättelse, om rättelsen innebär att skattskyldigheten ändras så att skattskyldigheten för en annan person avlyfts i samma sammanhang.

47 §

##### *Efterbeskattning*

Om ett fordon helt eller delvis har lämnats obeskattat eller skatt har återburits utan grund med anledning av att anmälan eller annan uppgift eller handling inte har lämnats in eller är bristfällig eller oriktig, påför Fordonsförvaltningscentralen den odebiterade eller återburna skatten för betalning.

Om skattens belopp skall beräknas på ett fordon som inte är infört i registret, skall skatten på basis av de omständigheter som är kända uppskattas till det belopp som sannolikt skulle betalas för ett registrerat fordon av motsvarande slag. Skatten kan alltid påföras åtminstone på basis av de uppgifter som antecknats om fordonet då det senast var infört i registret.

Innan efterbeskattning verkställs skall den skattskyldige beredas tillfälle att avge bemötande i saken. Efterbeskattning skall verkställas inom två år efter utgången av det år under

vilket den omständighet som ligger till grund för efterbeskattningen kom till skattemyndighetens kännedom. Efterbeskattning verkställs dock senast fem år efter utgången av det år för vilket skatten borde ha debiterats.

## 8 kap.

### Förhandsavgörande, rättelse och ändrings-sökande

#### 48 §

##### *Förhandsavgörande*

Fordonsförvaltningscentralen kan på ansökan meddela förhandsavgörande om tillämpningen av bestämmelser som gäller fordonsskatt. Förhandsavgörande ges den för vilken det är viktigt att veta hur lagen tillämpas på hans fordon, och meddelas för en tid om högst två år. För meddelande av förhandsavgörande debiteras avgift enligt lagen om grunderna för avgifter till staten (150/1992).

Om en sökande åberopar ett förhandsavgörande, skall det med bindande verkan iakttas vid beskattningen av den sökande för den tid för vilken det meddelats. På ändringssökande som gäller förhandsavgörande tillämpas bestämmelserna i 50 §. Ändring får dock inte sökas i beslut om att förhandsavgörande inte meddelas.

#### 49 §

##### *Rättelse till den skattskyldiges fördel*

Om fordonsskatt har debiterats till ett alltför stort belopp, kan den skattskyldige inom den tid som anges i 46 § be Fordonsförvaltningscentralen rätta debiteringen. Rättelseyrkan skall göras skriftligt. Fordonsförvaltningscentralen kan även på eget initiativ rätta debiteringen till den skattskyldiges fördel.

#### 50 §

##### *Anförande av besvär hos förvaltningsdomstol*

I skatteuppbördsmyndighets beslut med

stöd av denna lag har den som saken gäller eller skatte- eller tullombudet rätt att söka ändring hos Helsingfors förvaltningsdomstol inom den tid som anges i 46 §. I beslut som gäller rättelseyrkan får utan hinder av denna tid sökas ändring inom 60 dagar från den dag då den som har rätt att söka ändring fick kännedom om beslutet. Ändring skall sökas skriftligt och besvärsskriften skall tillställas Fordonsförvaltningscentralen före besvärstidens utgång.

Till Helsingfors förvaltningsdomstol rikta- de besvär över debitering av skatt eller över beslut som gäller återbäring av eller befrielse från skatt behandlas av skatteuppbördsmyndigheten som rättelseyrkande. Godkänns inte besvären i sin helhet, behandlas den icke godkända delen av Helsingfors förvaltningsdomstol.

#### 51 §

##### *Anförande av besvär hos högsta förvaltningsdomstolen*

Ändring i förvaltningsdomstols beslut får sökas genom besvär hos högsta förvaltningsdomstolen, om högsta förvaltningsdomstolen beviljar besvärstillstånd.

Besvärstillstånd kan beviljas,

1) om det för lagens tillämpning i andra liknande fall eller för en enhetlig rättspraxis är av vikt att ärendet avgörs av högsta förvaltningsdomstolen,

2) om det på grund av ett uppenbart fel som inträffat i ärendet finns särskilda skäl för högsta förvaltningsdomstolen att avgöra ärendet, eller

3) om det föreligger vägande ekonomiska eller andra skäl att bevilja besvärstillstånd.

Besvärstillstånd kan även beviljas så att det gäller endast en del av det överklagade förvaltningsdomstolsbeslutet.

Besvär skall anföras inom 60 dagar från delfäendet av förvaltningsdomstolens beslut. Besvärsskriften skall inom besvärstiden tillställas högsta förvaltningsdomstolen eller Helsingfors förvaltningsdomstol.

## 52 §

*Ränta som skall betalas med anledning av ändringssökande*

Om skatt med anledning av ändringssökande har avlyfts eller sänkts, skall till vederbörande återbetalas det överbetalda beloppet jämte årlig ränta från skattebetalningsdagen till återbetalningsdagen enligt 11 § förordningen om skatteuppbörd (903/1978).

Ränta betalas dock inte på grundval av rättelse, om skatteåterbäringen beror på att den skattskyldige har underlåtit att göra anmälan om någon omständighet som hänför sig till skattskyldighetens upphörande eller till avbrytande av skatteuppbörd enligt 19 §, eller om andra sådana liknande omständigheter som han känner till och som gäller skattskyldighet eller fordonets skattepliktighet.

Om skatt påförs eller skattens belopp höjs med anledning av ändringssökande, driver Fordonsförvaltningscentralen in skatten jämte ränta enligt lagen om skattetillägg och förseningsränta.

## 53 §

*Förande av statens talan*

Statens talan i ärenden som gäller ändringssökande och rättelse förs av skatteombudet vid Nylands skatteverk. Statens talan i ärenden som gäller fast skatt och konsumtionsskatt som avses i 38 § förs av Tullstyrelsens tullombud.

Skatteombudet och tullombudet hörs och beslut delges dem så att de bereds tillfälle att ta del av ett beslut och de handlingar som ligger till grund för beslutet.

## 54 §

*Omröstning i förvaltningsdomstolar*

Om det föreligger olika åsikter vid avgörandet av ett ärende vari ändring har sökts med stöd av denna lag, gäller som beslut den åsikt som flertalet skall anses ha omfattat. Vid lika röstetal vinner den åsikt som är fördelaktigare för den skattskyldige eller, om

denna grund inte kan tillämpas, den åsikt som ordföranden har omfattat.

## 55 §

*Verkställighet*

Skattskyldig eller annan person som ansvarar för skatten är skyldig att betala skatt som förfallit till betalning oberoende av om ändring i skatten söks.

Indrivning av fordonsskatt kan verkställas utan dom eller beslut, med iakttagande av bestämmelserna i lagen om indrivning av skatter och avgifter i utsökningsväg.

## 9 kap.

**Myndigheter och tillsyn**

## 56 §

*Myndigheter*

Skatteuppbördsmyndighet i fråga om fordonsskatten är Fordonsförvaltningscentralen, dock så att tullen fungerar som skatteuppbördsmyndighet i fråga om den fasta skatten och konsumtionsskatten. Skatteuppbördsmyndighet i landskapet Åland är länsstyrelsen på Åland, på vilken tillämpas vad som i denna lag föreskrivs om Fordonsförvaltningscentralen.

Verkställandet av skattedebiteringen samt skatteuppbörden och andra åtgärder i anslutning till beskattningen liksom behandlingen av ansökningsärenden och andra ärenden som gäller fordonsskattningen handhas av Fordonsförvaltningscentralen och tullen, samt i fråga om fordon som är registrerade i landskapet Åland, av länsstyrelsen på Åland. Fordonsförvaltningscentralen behandlar dock även sådana ärenden om skatteuppskov och skattelättnad som gäller skatter som uppbärs av länsstyrelsen på Åland. En skatteuppbördsmyndighet kan genom avtal överföra uppgifter av biträdande art vid skatteuppbörden att utföras av utomstående instanser. Skatteuppbördsmyndigheten skall samtidigt ge nödvändiga anvisningar och utbildning för uppgifternas handhavande.

## 57 §

*Tillsyn*

Tillsynen över fordonsbeskattningen ankommer på Fordonsförvaltningscentralen samt polis-, gränsbevaknings- och tullmyndigheterna. De myndigheter som anges i lag eller förordning skall tillse att ett fordonskattepliktigt fordon inte används i trafiken eller förs ut ur landet, om skatt som förfallit till betalning inte har betalats för fordonet. Fordonsförvaltningscentralen kan ge andra myndigheter anvisningar om utförandet av tillsynen.

## 58 §

*Användningsförbud*

Om skatt eller den del av skatten som förfallit till betalning inte har betalats, får fordonet inte användas i trafik (användningsförbud). Användningen skall förhindras, även om fordonets ägare eller innehavare är någon annan än den som har underlåtit att betala fordonsskatten. Fordonets registreringsskyltar och registerutdrag skall omhändertas av tillsynsmyndighet. Fordonet får dock med skriftligt tillstånd utfärdat av en representant för polis-, tull- eller gränsbevakningsmyndighet köras till ett av denne anvisat ställe för uppbevarning.

Fordonsförvaltningscentralen kan av synnerligen vägande skäl helt och hållet eller för en bestämd tid återkalla ett användningsförbud eller bestämma att användningsförbud inte skall tillämpas på fordonet. Användning av fordonet kan tillåtas endast

1) om en domstol har beslutat om inledning av skuldsanering eller skuldreglering i fråga om den som lämnat skatten obetald, eller

2) om det kan anses att fordonets ägare eller innehavare inte har känt till och inte har kunnat känna till att skatten är obetald och det med beaktande av omständigheterna kan anses vara oskäligt att förbjuda att fordonet används.

Om uppgifter om försummad skattebetalning har varit tillgängliga för fordonets köpare i ett register som gäller fordon, återkallas användningsförbudet inte utan särskilda skäl.

Obetald skatteprestation som hänför sig till en periodbeskattningstid medför inte användningsförbud för fordonets nästa ägare.

Har fordonsskatt med stöd av 5 § 5 mom. debiterats en person som tillgripit fordonet olovligen, medför detta inte användningsförbud för ägaren eller innehavaren på grund av obetald skatt.

## 59 §

*Besiktning av fordon*

Vid utförandet av en periodisk besiktning enligt fordonslagen skall besiktningsförrättaren kontrollera att fordonsskatten är korrekt betald. Om fordonsskatt som förfallit till betalning är obetald, godkänns fordonet inte vid en periodisk besiktning.

Om datasystemet inte innehåller någon anteckning om att skatten har betalats och det inte framläggs någon annan bevisning om att skatten har betalats, avbryts besiktningen av fordonet tills skatten jämte förseningsräntor har betalats helt och hållet. Tillsynsmyndigheterna kan förhindra att fordonet används under den tid som fordonsbesiktningen är avbruten.

Som bevisning enligt 2 mom. kan betraktas ett verifikat från en penninginrättning över betald skatt, eller ett kontoutdrag som visas upp tillsammans med debetsedeln, eller ett verifikat som skrivits ut av en betalningsautomat eller annan dataterminal och som visas upp tillsammans med debetsedeln.

Om Fordonsförvaltningscentralen har fattat ett i 58 § 2 mom. avsett beslut om återkallande av användningsförbud, kan fordonet besiktigas under den tid beslutet är i kraft, trots att skatten är obetald.

## 60 §

*Kringgående av skatt*

Har ett förhållande eller en åtgärd givits sådan rättslig form som inte motsvarar sakens egentliga natur eller syftemål, skall vid beskattningen förfaras som om den riktiga formen hade använts i saken.

Om det är uppenbart att vid beskattningen bör förfaras så som avses i 1 mom., skall vid



verkställandet av beskattningen alla omständigheter som kan påverka sakens bedömning prövas omsorgsfullt samt den skattskyldige beredas möjlighet att lämna utredning om de konstaterade sakförhållandena. Lämnar den skattskyldige inte härvid utredning om att den rättsliga form som har givits förhållandet eller åtgärden motsvarar sakens egentliga natur eller syftemål eller att åtgärden inte uppenbarligen har vidtagits i syfte att uppnå befrielse från skatt, skall vid verkställandet av beskattningen förfaras så som avses i 1 mom.

## 61 §

*Skattelättnad*

Fordonsförvaltningscentralen kan av särskilda skäl på ansökan och på de villkor som den bestämmer helt eller delvis bevilja befrielse från eller uppskov med betalning av fordonsskatt som betalats eller skall betalas jämte därpå beräknad ränta. Fordonsförvaltningscentralen eller i 2 mom. nämnd annan myndighet som avgör ansökan om skattelättnad eller betalningsuppskov har rätt att av andra skattemyndigheter erhålla uppgifter som behövs för att avgöra ett skattelättnadsärende. Tullstyrelsen avgör ansökningar om skattebefrielse eller skatteuppskov som gäller i 38 § avsedd fast skatt och konsumtionsskatt.

Finansministeriet kan överta avgörandet av ett i 1 mom. avsett ärende av principiell betydelse. En förvaltningsrättslig domstol som behandlar ett myndighetsavgörande enligt denna lag kan med stöd av denna paragraf och av särskilda skäl i en av domstolen behandlad sak även bevilja befrielse från betalning av i denna lag avsedd skatt eller därpå beräknad ränta.

## 10 kap.

*Särskilda bestämmelser*

## 62 §

*Minsta belopp som uppbärs, debiteras och återbärs*

Det minsta fordonsskattebelopp som debiteras för en skatteperiod är 17 euro. Skatt

återbärs, om det belopp som skall återbäras är fem euro eller mer. En återbäring på mindre än fem euro kan överföras för att gottgöras vid följande debitering.

Det minsta skattebelopp som uppbärs är 10 euro. Fordringar eller sammanräknade fordringsbelopp till ett belopp som understiger detta belopp uppbärs endast av särskilda skäl, bland annat om den skattskyldige har gjort upprepade eller avsiktliga felbetalningar.

## 63 §

*Offentlighet och utlämnande av uppgifter som gäller fordonsskatt*

Uppgifter om debiterad fordonsskatt är offentliga. Uppgiften om att fordonsskatt är obetald efter förfallodagen är offentlig tills uppgiften om att fordonsskatten har betalats har antecknats i fordonsregistret. Den skattskyldiges namn, den obetalda skattens belopp och debiteringstidpunkten är även offentliga från det att skatten har debiterats till dess att uppgiften om att skatten har betalats har antecknats i fordonsregistret. Övriga uppgifter som gäller fordonsskatt är sekretessbelagda. Offentliga fordonsregisteruppgifter får med stöd av lagen om fordonstrafikregistret utlämnas i samband med skatteuppgifter. I fråga om utlämnandet av uppgifter tillämpas även bestämmelserna i 20 § lagen om fordonstrafikregistret.

Envar har rätt att av Fordonsförvaltningscentralen erhålla offentliga uppgifter som gäller fordonsskatt, antingen som utskrift eller intyg eller i elektronisk form, utan hinder av 16 § 3 mom. lagen om offentlighet i myndigheternas verksamhet (621/1999).

Fordonsförvaltningscentralen kan utfärda intyg över att fordonsskatt för fordonet inte är obetald. För uppgifterna debiteras avgift enligt lagen om grunderna för avgifter till staten.

## 64 §

*Dataöverföringsersättning samt penninginrättningars skyldighet att betala dröjsmålsränta*

På betalning av dataöverföringsersättning

till penninginrättningar och penninginrättningarnas skyldighet att betala dröjsmålsränta för försenad överföring eller redovisning av skattemedel tillämpas vad som avtalas mellan Fordonsförvaltningscentralen och penninginrättningarna i fråga.

## 65 §

*Elektronisk underskrift*

Handling som utställs ur beskattningssystemet kan undertecknas maskinellt. Omnämmande om detta skall finnas i handlingen.

## 66 §

*Straffstadganden*

Om straff för lagstridigt undandragande av fordonsskatt och för försök därtill föreskrivs i 29 kap. 1—3 § strafflagen.

Den som framför ett fordon för vilken fordonsskatt som förfallit till betalning är obetald, skall för fordonsskatteförseelse dömas till böter. Likaledes skall dömas fordonets ägare eller innehavare, som överlåtit sådant fordon att framföras av annan.

## 67 §

*Uppbörd av fast skatt och konsumtionsskatt i vissa fall*

När en proposition om ändring av skattebelopp som avses i 40 eller 41 § eller om ändring av sådan befrielse eller nedsättning av dessa skatter som avses i 43 eller 44 § har avlåtit till riksdagen, kan statsrådet genom förordning föreskriva att skatten skall uppbäras enligt propositionen från det att propositionen avläts. Om riksdagen inte godtar propositionen, återbärs överuppburen skatt.

## 68 §

*Övergångsbestämmelser*

Den första skatteperioden år 2004 börjar för alla skattepliktiga fordon den 1 januari 2004. 2004 års skatteperiod upphör den kalenderdag som motsvarar dagen då fordonet

senast överläts eller dagen före fordonets första registrering eller omregistrering. Om motsvarande dag saknas i den månad då skatteperioden borde upphöra, betraktas den sista dagen i månaden som dagen för skatteperiodens upphörande. Om en skatteperiod som fastställs på detta sätt skulle upphöra före den 31 mars 2004, skjuts skatteperiodens upphörande fram med ett år. Skatten debiteras för alla fordon på en gång vid den beskattning som verkställs för den skatteperiod som börjar den 1 januari 2004.

Beloppet av den skatt som skall debiteras kan på skattskyldigs begäran före skattens förfallodag av Fordonsförvaltningscentralen delas upp för betalning i två, tre eller fyra rater, beroende på längden på den skatteperiod som börjar den 1 januari 2004. Skatt för skatteperioder som är kortare än 6 månader betalas i en rat. Skatten för skatteperioder som är längre än 6 månader men kortare än 9 månader kan betalas i två rater. För skatteperioder som är längre än 9 månader men kortare än 12 månader kan skatten delas upp för betalning i två eller tre rater, och för skatteperioder som är längre än 12 månader i två eller fyra rater. Under övergångsperioden tillämpas inte bestämmelserna i 18 § om betalning av skatt i rater.

Med avvikelse från bestämmelserna i 23 § fastställs förfallodagarna för övergångsperiodens första rat av Fordonsförvaltningscentralen.

## 69 §

*Ikraftträdande*

Denna lag träder i kraft den 1 januari 2004.

Genom denna lag upphävs lagen om fordonsskatt (1111/1996) och lagen om skatt på motorfordon (722/1966) jämte senare ändringar. De lagar som var i kraft när denna lag trädde i kraft och de bestämmelser som utfärdats med stöd av dem tillämpas dock på de i de nämnda lagarna avsedda skatter som hänförs till tiden före den 1 januari 2004. På ändringssökande, skattelättnad eller skatteuppskov som anhängiggjorts efter det att denna lag har trätt i kraft tillämpas bestämmelserna i denna lag, om ärendet anhängiggörs efter det att denna lag har trätt i kraft.

På skattelättnad och skatteuppskov som gäller tilläggsskatt som hänför sig till tiden före den 1 januari 2004 tillämpas de bestämmelser som gällde när denna lag trädde i kraft.

Bestämmelserna i 13 § 2 mom. lagen om skatt på motorfordon tillämpas inte på skatte-

återbäringar som hänför sig till den 1 januari 2002 eller tiden efter detta.

Fordonsförvaltningscentralen kan innan lagen träder i kraft vidta sådana åtgärder för att ingå avtal om periodbeskattning och uppgifter av biträdande art vid skatteuppbörden som verkställigheten av lagen förutsätter.

Helsingfors den 24 oktober 2003

**Republikens President**

**TARJA HALONEN**

Finansminister *Antti Kalliomäki*