

Regeringens proposition till Riksdagen med förslag till lag om ändring av lagen om skatt på motorfordon

PROPOSITIONENS HUVUDSAKLIGA INNEHÅLL

I denna proposition föreslås att lagen om skatt på motorfordon ändras. Det föreslås att till lagen fogas en bestämmelse enligt vilken användning av ett fordon undantagsvis kan tillåtas trots att skatt för fordonet inte har betalats. Avsikten är också att samtidigt slopa kravet på att ett intyg över betalning av egentlig fordonsskatt skall medföras när fordonet används. När det gäller s.k. fordon avsedda för två ändamål föreslås att skatten uppbärs till samma belopp som för person-

bilar. Det föreslås att man under vissa villkor som gäller gränser för avgasutsläpp inte mera skall uppbära tilläggsskatt för lastbilar och bussar som använder flytgas eller jordgas som bränsle. Vidare föreslås att bestämmelserna som gäller tillämpningsområdet för den egentliga fordonsskatten skall preciseras.

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

MOTIVERING

1. Nuläge och föreslagna ändringar

1.1. Bestämmelserna om förhindrandet av användning

Enligt 27 § lagen om skatt på motorfordon (722/1966) skall användningen av ett fordon hindras om till betalning förfallen egentlig fordonsskatt för fordonet inte har betalats. Användningen av fordonet hindras även i sådana fall då fordonets ägare är någon annan än den som lämnat skatten obetald. Möjligheten att förhindra användning gäller även annan skatt som debiteras med stöd av lagen om skatt på motorfordon än egentlig fordonsskatt, alltså även tilläggsskatt och med stöd av lagens 34 § fast skatt och konsumtionsskatt som uppbärs för fordon som registrerats i utlandet.

Regleringen i lagen bidrar i stor utsträckning till att en mycket liten andel av den egentliga fordonsskatten blir obetald. Det ligger även i fordonsköparens intresse att kontrollera att de skatter som debiterats för fordonet har betalats, detta för att användningen av fordonet eventuellt inte skall hindras. Att skatter som debiterats inflyter nästan till fulla beloppet beror delvis på att de

skattskyldiga är väl medvetna om att försummelse när det gäller betalningen av skatt för fordon leder till att användningen av fordonet kan hindras och att besiktningen med stöd av 35 § förordningen om besiktning av fordon (1702/1992) även kan avbrytas om skatt för fordonet inte har betalats. Det är inte heller meningen att i framtiden frångå denna redan länge tillämpade reglering som de skattskyldiga i allmänhet är väl förtrogna med. Enligt 14 § lagen om ett datasystem för vägtrafiken (819/1989) lämnas uppgifter om skatterester ut för godtagbara ändamål, dvs. även till den som t.ex. vid köp av ett fordon vill försäkra sig om att skatt för fordonet inte har lämnats obetald.

I princip kan det dock hända att det trots denna garderingsmöjlighet visar sig att skatt inte har betalats och att t.ex. fordonets köpare inte har kunnat få kännedom om detta trots att han har försökt ta reda på saken via datasystemet för vägtrafiken. Detta datasystem har dock på senare år utvecklats så att en dylik situation numera i praktiken är mycket exceptionell. Det kunde närmast bli fråga om efterbeskattnings när det gäller fordonets förra ägare. Riksdagens justitieombudsman har i sitt brev av den 10 juni 1998 föreslagit

att till lagen skall fogas en bestämmelse som motsvarar förfarandet i 52 § bilskattelagen (1482/1994) och som gör det möjligt att i enskilda fall tillåta att fordonet trots skatterester används, om fordonets köpare med fog kan anses ha fullgjort sin skyldighet att skaffa upplysningar.

Enligt motiveringen till regeringens proposition med förslag till bilskattelag (RP 321/1994 rd.) är utgångspunkten i den nämnda bestämmelsen i bilskattelagen att hindrande av fordonets användning kan bli oskäligt t.ex. om fordonet har överlåtits till en person som inte har känt till eller av omständigheterna kunnat dra den slutsatsen att skatt för fordonet eventuellt inte har betalats. Enligt motiveringen till lagrummet är kraven på skyldigheten att skaffa upplysningar således anmärkningsvärt stora. Bestämmelsen är över huvud taget inte ämnad för sådana situationer när den skattskyldige har lämnat sådan skatt obetald som han själv debiterats för. I dessa fall är det möjligt att ansöka om skattelättnad eller uppskov med skattebetalningen. Om ansökan godkänns befrias fordonet även från hindrande av användning. Enligt de uppgifter som finns tillgängliga har bilskattelagens 52 § tills vidare inte tillämpats en enda gång.

Bortsett från att dessa fall är sällsynta och trots att oskäliga situationer åtminstone till största delen kunde undvikas genom en tillräckligt vid tolkning av den skattelättnadsbestämmelse som redan finns i lagen, föreslås att till 27 § lagen om skatt på motorfordon skall fogas en bestämmelse enligt vilken fordonsförvaltningscentralen för en bestämd tid eller t.o.m. helt kunde tillåta att fordonet används, trots att skatt för fordonet inte har betalats. Som förutsättning för ett positivt beslut föreslås om särskilda skäl, såsom i motsvarande bestämmelse i bilskattelagen eller över huvud taget i skattelättnadsbestämmelserna i många skattelagar. Detta innebär att situationen på något sätt skall vara exceptionell och dessutom oskälig för den skattskyldige för att användningen av fordonet skall kunna tillåtas. Det föreslås dock att bestämmelsen även skall innehålla ett uttryckligt omnämnande om att användning kan tillåtas endast om det kan anses att fordonets ägare eller innehavare inte har känt till eller ens har kunnat känna till att skatten är obetald. I praktiken innebär detta att det inte är meningen att bestämmelsen skall tillämpas om det är fråga om skatt som den

skattskyldige själv har lämnat obetald. Avsikten är att bestämmelsen inte heller skall tillämpas om uppgifterna om skatterest har varit tillgängliga t.ex. i datasystemet för vägtrafiken, men fordonets köpare inte har använt sig av denna möjlighet att få uppgifter. Det att fordonet eventuellt har godkänts i besiktningen, trots att skatt för fordonet inte har betalats, innebär inte heller i sig att köparen eller en senare ägare bör anses kunna lita på att det inte finns obetald skatt. Således blir bestämmelsen tillämplig enbart om uppgifterna om obetald skatt av någon anledning skulle finnas tillgängliga i datasystemet först efter det att fordonet redan har bytt ägare och den nya ägaren inte heller på någon annan grund har haft anledning att misstänka att skatt eventuellt inte har betalats. Således kunde det främst bli fråga om misstag som beror på myndigheterna eller eventuellt också efterbeskattningssituationer. Det är inte meningen att möjligheten till befrielse från hindrande av användning skall tillämpas enbart av det skälet att den som tidigare varit skyldig att betala skatt för fordonet har försummat detta, på grund av betalningsoförmåga eller av någon annan anledning.

För tydlighetens skull föreslås dessutom en bestämmelse om att ett fordon, som har befriats från hindrande av användning, medan beslutet är i kraft kan besiktas även om skatt för fordonet inte har betalats. Då befrielse från hindrande av användning i sista hand baserar sig på särskilda skäl som är beroende av prövning och befrielsen till karaktären således är relativt nära skattelättnad, föreslås att ändring i fordonsförvaltningscentralens beslut om detta inte får sökas genom besvär. Så föreskrivs även i de egentliga skattelättnadsbestämmelserna.

Eftersom 4 § lagen om fordonsskatt (1111/1996) innehåller en hänvisning bl.a. till tillämpningen av lagen om skatt på motorfordon när det gäller hindrande av användning, är avsikten att de bestämmelser som nu föreslås skall tillämpas även på fordonsskatt.

Enligt 26 § lagen om skatt på motorfordon skall ett intyg över den senast betalda skatten för motorfordonet medföras i fordonet när det används och på anfordran visas upp för polis- eller tullmyndigheterna. Numera kan dessa myndigheter och även den som sköter besiktningen av fordonet direkt via datasystem kontrollera att skatten har betalats,

och därför är intyget onödigt vid övervakningen. Skyldigheten att medföra intyget leder till svårigheter när det gäller att utveckla skattebetalningen så att även sådana betalningssätt som inte ger något intyg skulle kunna användas. Nuvarande praxis förhindrar t.ex. att en hem- eller företagsdator används vid betalningen av den egentliga fordonsskatten, eftersom dessa datorer inte skriver ut något kvitto på skattebetalningen. När det gäller fordonsskattningen har man dock goda erfarenheter av de moderna betalningsmetoderna, som för de skattskyldiga är smidiga. Därför föreslås att skyldigheten att medföra ett intyg över skattebetalningen när fordonet används skall slopas även när det gäller den egentliga fordonsskattningen. Det föreslås att lagens 26 § skall upphävas. Enligt förslaget skall även straffbestämelsen i lagens 33 § 2 mom. ändras så att man i den slopar hänvisningen till 26 §, som skall upphävas.

1.2. Beskattning av bilar avsedda för två ändamål

Enligt 2 § lagen om skatt på motorfordon tillämpas vid klassificeringen av fordon de bestämmelser som utfärdats med stöd av vägtrafiklagen (267/1981). Dessa bestämmelser ingår i förordningen om fordonskonstruktion och utrustning (1256/1992). Enligt 3 § 4 mom. i förordningen är en paketbil (kategori N(1)) en för godstransport avsedd bil med en totalmassa av högst 3,5 ton. Förordningen har genom en förordning som trädde i kraft den 30 september 1998 (703/1998) ändrats så att i en ny 21 b § som fogats till förordningen ingår en definition på en s.k. bil avsedd för två ändamål, som en undergrupp till paketbilar. En bil avsedd för två ändamål är en bil i kategori N₁ med sittplatser för högst sex personer utöver föraren. Av den högsta tillåtna totalmassan på en bil avsedd för två ändamål skall massan av bilens last vara större än den sammanlagda massan av passagerarsäten (exklusive föraren) med en beräknad massa om 68 kg. Förordningens 63 § har samtidigt ändrats så att de säten som skall installeras i lastutrymmet på en bil avsedd för två ändamål får motsvara sätena i personbilar, dvs. fordon i kategori M₁. När det gäller bilar avsedda för två ändamål innehåller bestämmelsen således inte längre de begränsningar som tidigare gällde tillfälliga säten och deras stoppning.

Ändringarna i förordningen beror på genomförandet av direktiv 98/14/EEG om ändring av rådets direktiv 70/156/EEG om typgodkännande av motorfordon.

De nämnda ändringarna i förordningen om fordonskonstruktion och utrustning innebär i praktiken att en paketbil som klassificerats som en bil avsedd för två ändamål till sina persontransportsegenskaper fullständigt kan motsvara en personbil. När det gäller bilbeskattningen är det meningen att en bil avsedd för två ändamål skall beskattas utan tillämpning av den lindrigare skattemässiga behandling som gäller för paketbilar, om de villkor för enbart varutransportändamål som avses i 24 § bilskattelagen inte uppfylls. Även i den egentliga motorfordonsbeskattningen skulle det vara ändamålsenligt att för bilar avsedda för två ändamål uppbära skatt i enlighet med det faktiska användningssyftet och på samma grunder som för personbilar. Hittills har ett fordon av det här slaget klassificerats som hörande till M₁-kategorin, om fordonet haft flera sittplatser än det antal som kan placeras bredvid förarsätet, vilket innebär att förslaget om uppbörd av skatt som jämföras med den skatt som uppbärs för personbilar inte ändrar nuvarande praxis.

1.3. Bestämmelserna om tilläggsskatt

I 14 § lagen om skatt på motorfordon bestäms om påföljderna då man i fordon använder vissa bränslen som beskattas lindrigare än andra bränslen. För ett fordon som är avsett att drivas med motorbensin uppbärs tilläggsskatt, om fordonet drivs med ett lindrigare beskattat bränsle eller ett skattefritt bränsle. För fordon som skall drivas med dieselolja uppbärs tilläggsskatt om fordonet drivs med ett bränsle som beskattas lindrigare än dieselolja eller med ett skattefritt bränsle. Även för vissa fordon som skall drivas med motorpetroleum kan man av samma skäl bli tvungen att erlagga tilläggsskatt. Avsikten med tilläggsskatten är att hindra att man i fordon i stället för trafikbränslen använder lindrigare beskattade bränslen eller helt skattefria bränslen.

Enligt 14 § 2 mom. lagen om skatt på motorfordon skall för fordon som drivs med flytgas alltid erläggas tilläggsskatt. Bestämmelsen intogs i lagen sedan man vid övergången till 1980-talet hade börjat bygga om fordon för flytgasdrift för att få den ekonomiska nyttan av ett billigare bränsle än

motorbensen. Innan 14 § 2 mom. intogs i lagen 1981 var tolkningen den att tilläggs-skatt inte behövde erläggas vid användningen av flytgas, eftersom ett fordon som drevs med flytgas inte på det sätt som avsågs i 1 mom. kunde anses vara ett fordon avsett att drivas med motorbensen eller dieselolja, i vilket man börjat använda ett lindrigare beskattat bränsle. Saken avgjordes genom en bestämelse i lagens 14 § 2 mom. om att användningen av flytgas alltid skall vara tilläggs-skattebelagd.

Trots att situationen i fråga om naturgasen är oförändrad, dvs. att ett fordon som enbart använder naturgas som bränsle inte kan anses vara ett sådant fordon som är avsett att drivas med motorbensen eller dieselolja och för vilket tilläggs-skatt skall erläggas, beaktades endast användningen av flytgas i bestämmelserna om tilläggs-skatt eftersom det då inte fanns naturgas att tillgå för användning i trafiken.

T.ex. miljöaspekterna beaktades inte i samband med ovan nämnda författningsändringar, utan det var både ur de skattskyldigas och ur skattesystemets synvinkel enbart fråga om ekonomiska intressen.

Den tekniska utvecklingen har inneburit att gasdrivna fordon konstaterats ge betydande fördelar tack vare den låga utsläppsnivån. Gasdriften har betydelse speciellt som ersättande teknik för dieselmotorer i tunga fordon, även om också dieselmotorernas avgasutsläpp fortgående har kunnat minskas. Fördelarna vid användningen av flytgas och naturgas med avseende på den låga utsläppsnivån och utsläppens sammansättning har ansetts vara speciellt stora i tätortstrafik. T.ex. en buss med den modernaste motortekniken för gasformiga bränslen har en utsläppsnivå för kväveoxider och partiklar som är endast en bråkdel av motsvarande utsläpp från de moderna och bästa dieselmotorerna. Flytgas och naturgas är ungefär likvärdiga vad utsläppen beträffar.

I Finland har användningen av flytgas och naturgas länge varit föremål för forskning och utveckling trots att andra länder, främst beroende på utbudet på flytgas, lokalt har haft stora mängder fordon som drivits med flytgas i trafiken. Hos oss har endast några enstaka gasdrivna fordon varit i bruk. Tilläggs-skatt har dock inte erlagts för något av dessa fordon eftersom finansministeriet på ansökan har beviljat befrielse från denna skatt för alla gasdrivna lastbilar och bussar.

Den egentliga kommersiella användningen av dessa fordon har börjat den allra senaste tiden. Detta kan anses tala för att frågan om tilläggs-skatt regleras i lag i stället för att skattelättnader beviljas. Företagen i branschen har känt till praxisen med skattelättnader och därför kan det inte på sakliga grunder anses att tilläggs-skatten har hindrat eller försenat ibruktagandet av en ny teknik som är till fördel för miljön.

En viktig orsak till att lagen trots den etablerade praxisen med skattelättnader tills vidare inte har ändrats är att det länge helt har saknats bestämmelser om avgasutsläppen från gasdrivna fordon och speciellt om metoderna för mätning av dessa utsläpp. Även om avgasutsläppen från de bästa fordonen som drivs med flytgas och naturgas är lägre än avgasutsläppen från motsvarande dieseldrivna fordon, är det likväl skäl att genom skattelagstiftningen försäkra sig om att ur miljösynpunkt bästa möjliga teknik tas i bruk. På marknaden finns eventuellt också redan föråldrade flytgasdrivna fordon som inte nödvändigtvis har en lägre utsläppsnivå än de bästa dieseldrivna fordonen och som eventuellt till vissa delar t.o.m. kan vara sämre än dessa.

I bestämmelserna om avgasutsläpp fastställs utsläppsnivån och dessutom ett prov för mätning av utsläppen samt även ett referensbränsle som används vid provet. De första utsläppsgränserna för gasformiga bränslen inom Europeiska gemenskapen och förslag till bestämmelser om ett provningssystem finns i kommissionens förslag av den 3 december 1997 till Europaparlamentets och rådets direktiv om ändring av rådets direktiv 88/77/EEG om tillnärmning av medlemsstaternas lagstiftning om åtgärder mot utsläpp av gas- och partikelformiga föroreningar från dieselmotorer som används i fordon KOM/97/627 slutlig. Motsvarande eller nästan motsvarande provningssystem som lämpar sig för flyt- och naturgasdrivna fordon har dock funnits sedan 1997. Det s.k. ECE-reglementet 49-B/02 som enligt 48 § förordningen om fordons konstruktion och utrustning (1256/1992) används för godkännande av utsläppsnivån för tunga dieselmotorer kompletterades nämligen 1997 så, att det även innehåller provningsmetoder för flytgas- och naturgasmotorer och andra behövliga bestämmelser. Detta s.k. E-godkännande kan för närvarande anses vara den hos oss gällande metoden för fastställande av avgas-

utsläpp från dessa fordon. Om ovan nämnda direktivförslag godkänns och om bestämmelserna i förordningen om fordonens konstruktion och utrustning kompletteras på motsvarande sätt kommer utsläppsnivån för fordon som drivs med gasformiga bränslen att fastställas med avseende på tilläggsskattefriheten i enlighet med de bestämmelser som då ges.

Man försöker utveckla metoderna för provning av avgasutsläppen så att de allt bättre motsvarar fordonens verkliga användningssituationer. Detta innebär att provningsmetoderna blir allt mer dynamiska, dvs. de svarar mot olika belastningssituationer för motorn. I praktiken innebär detta att provet bli mera krävande även om själva utsläppsgrensarna inte skärps. Enligt det ovan nämnda direktivförslaget skall vid mätningen av utsläpp från flyt- och naturgasdrivna fordon redan nu användas ett dynamiskt s.k. ETC-prov, medan dieselmotorer, beroende på vissa tekniska detaljer, provas med en metod som ligger rätt nära den nuvarande metoden men som är avsevärt mindre krävande. Även den ovan nämnda mätmetoden för E-godkännande är ett exempel på den hittills använda statiska metoden. Om olika fordon får samma mätresultat med olika provningsmetoder kan man alltså i själva verket anta att utsläppen från det fordon som mätts med ett dynamiska prov är lägre i trafiken än de verkliga trafikutsläppen från det fordon som uppnått samma utsläppsnivå vid ett statiskt prov.

Utsläppsgrensarna i direktivförslaget är samma oberoende av vilket bränsle som fordonet drivs med. Även om gränsen för utsläppen av kväveoxider har föreslagits vara 5 g/kWh både för fordon som drivs med dieselolja och fordon som drivs med gasformiga bränslen är kravet till följd av ovan nämnda provningsmetoder strängare för fordon som drivs med gasformiga bränslen än för traditionella dieselmotorer. I jämförelse med den gällande s.k. EURO-2 nivån innebär förslaget att gränsvärdet för utsläpp av kväveoxider skärps för alla fordonstyper från det nuvarande gränsvärdet på 7 g/kWh. Enligt direktivförslaget skall även gränsvärdena för andra utsläppskomponenter än kväveoxid skärpas.

Utsläppen från tunga motorer som drivs med gasformiga bränslen är avsevärt lägre än vad som förutsätts enligt gällande bestämmelser om dieseldrivna fordon eller en-

ligt direktivförslaget. Även i fråga om motorer som drivs med gasformiga bränslen finns det flera utvecklingsstadier av vilka det nyaste, en teknik som karaktäriseras som tredje generationens gasdrivna fordon, är bäst med tanke på miljön. Med modern teknik uppnås en utsläppsnivå för kväveoxider som är 1—2 g/kWh eller i bästa fall ännu lägre.

En av avsikterna med denna proposition är att säkerställa att de flyt- eller naturgasdrivna fordon som tas i bruk har den bästa teknik som nu finns tillgänglig. För att detta mål skall kunna uppnås räcker det med att endast bestämmelser om gränsvärdet för kväveoxider intas i skattelagarna, även om det också finns andra reglerade utsläpp. Redan med ett krav på denna utsläppskomponent kan skatteförmånen inriktas på fordon med den modernaste och bästa tekniken.

På basis av vad som sagts ovan föreslås att beskattningen av fordon som drivs med bränslen i gasform skall förenhetligas så att användningen av alla gasformiga bränslen blir tilläggsskattebelagd, samtidigt som lastbilar och bussar som drivs med naturgas eller flytgas befrias från tilläggsskatt om fordonets utsläpp av kväveoxider är högst 2,5 g/kWh. Valet av detta gränsvärde grundar sig på att de modernaste och bästa gasdrivna motorerna för tunga fordon uppfyller detta krav oberoende av om fordonet har en s.k. stoikiometrisk motor eller en sk. lean burn-motor. Det föreslagna gränsvärdet åsidosätter inte någon av dessa tekniska lösningar men det är tillräckligt krävande för att säkerställa att endast fordon med den nyaste tekniken tas i bruk, dvs. främst fordon med tredje generationens gasmotorer.

Vid valet av gränsvärde har man tagit i beaktande också den i direktivförslaget ingående definitionen av fordon som hör till en speciell miljöklass. Enligt kommissionens förslag skulle gränsen för utsläpp av kväveoxider för dessa fordon vara 2 g/kWh. Vid beredningen har man föreslagit att gränsvärdet för utsläpp av kväveoxid i denna klass skulle vara 1—2,3 g/kWh. Avsikten med en speciell miljöklass skulle vara att definiera de fordon, vilkas användning kunde stödas genom ekonomiska styrmedel, såsom beskattningen.

I takt med att motortekniken och utsläppsgrensarna utvecklas skall de gränsvärden för kväveoxider som nu föreslås bli intagna i lagen i fortsättningen justeras på motsvaran-

de sätt. Förslaget innebär dock att ett fordon som vid ibruktagandet har befriats från tilläggsskatt bibehåller denna ställning under hela brukstiden även om gränsvärdet i lagen om skatt på motorfordon senare justeras. Om provningsmetoderna utvecklas på ovan antydda sätt så att de blir mera krävande än tidigare och om bestämmelserna om dessa blir tillämpliga även hos oss, inverkar detta i form av skärpta krav direkt också på fordon som drivs med gasformiga bränslen. Även här är avsikten att tidigare godkännanden om tilläggsskattefrihet förblir i kraft och att det inte krävs att fordon som redan tagits i bruk presterar resultat enligt de nya provningsmetoderna.

Eftersom det enligt vad som föreslagits ovan blir möjligt att ställa en viss miljöbaserad utsläppsgrens för tilläggsskattefriheten för lastbilar och bussar som drivs med gasformiga bränslen är det motiverat att föreskriva om saken på ett enhetligt sätt oberoende av om fordonet drivs med flytgas eller naturgas. Det föreslås således att i lagens 14 § 2 mom. först föreskrivs att båda dessa bränslen på samma sätt skall vara tilläggs-skattebelagda och sedan att tilläggsskattefrihet beviljas för båda bränslena på de ovan nämnda miljöbaserade villkoren.

1.4. Tillämpningsområdet för den egentliga fordonsskatten

Bestämmelserna om tillämpningsområdet för den egentliga fordonsskatten i lagen om skatt på motorfordon kan i sin nuvarande form i någon mån anses vara mångtydiga och svårförståeliga för fordonsanvändarna. I det inledande stycket i 5 § 1 mom. lagen om skatt på motorfordon bestäms för närvarande att den egentliga fordonsskatten för fordon som skall drivas med dieselolja, motorpetroleum eller elektricitet är så stor som det sägs i paragrafen. I lagens 1 § bestäms dock att motorfordonsskatt skall erläggas för begagnande av motorfordon med annan kraft

eller annat bränsle än oblandad bensin eller bensinalkohol. Med beaktande av bestämmelsen i 1 § har lagens 5 § i rättspraxis ansetts innebära att egentlig fordonsskatt uppbärs för alla fordon som drivs med något annat bränsle eller någon annan drivkraft än motorbensin. För att undanröja eventuella oklarheter och mångtydigheter föreslås att 5 § lagen om skatt på motorfordon justeras så att den i enlighet med lagens tillämpningsområde föreskriver att egentlig fordonsskatt skall erläggas för fordon som är avsedda att drivas med annan drivkraft eller annat bränsle än motorbensin. Förslaget ändrar inte nuvarande praxis utan det är avsett att göra bestämmelserna klarare. Den egentliga fordonsskatten skall alltså uppbäras för samma fordon som hittills.

2. Propositionens ekonomiska verkningar

De föreslagna ändringarna har inte några ekonomiska verkningar.

3. Beredningen av propositionen

I beredningen av propositionen har beaktats Riksdagens justitieombudsmans initiativ av den 10 juni 1998 om komplettering av bestämmelserna om hindrande av användning av fordon. Lagförslaget har beretts som tjänsteuppdrag vid finansministeriet.

4. Ikraftträdande

Lagen avses träda i kraft så snart som möjligt efter det att den har antagits och blivit stadfäst. Avsikten är att den bestämmelse med stöd av vilken intyget över betald skatt inte behöver medföras i fordonet skall kunna tillämpas redan från ingången av 1999.

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

Lag

om ändring av lagen om skatt på motorfordon

I enlighet med riksdagens beslut
upphävs i lagen den 30 december 1966 om skatt på motorfordon (722/1966) 26 §, sådan den lyder i lag 486/1981,
ändras i 5 § 1 mom. det inledande stycket och 1 punkten, 14 § 2 mom. och 33 § 2 mom., av dessa lagrum 5 § 1 mom. 1 punkten sådan den lyder i lag 1546/1992, sådan 14 § 2 mom. lyder i lag 486/1981 och 33 § 2 mom. sådant det lyder i lag 784/1990, samt
fogas till 27 §, sådan den lyder i lag 522/1994, nya 2—4 mom. som följer:

5 §

Den egentliga fordonsskatten är för fordon som helt eller delvis skall drivas med annan drivkraft eller annat bränsle än motorbensin följande:

1) för personbil och för bil avsedd för två ändamål för varje 100-tal kilogram eller del därav av totalvikten 150 mark, och för annan än ovan nämnda paketbil, för varje 100-tal kilogram eller del därav av fordonets totalvikt 27 mark,

14 §

Används i fordon flytgas eller naturgas som bränsle, skall för fordonet alltid erläggas tilläggsskatt. Befriade från tilläggsskatt är dock lastbilar eller bussar som drivs med flytgas eller naturgas och vilkas kväveoxidutsläpp då de första gången tas i bruk är högst 2,5 g/kWh, när utsläppen mäts enligt en metod som används inom ett sådant system för godkännande som överensstämmer med gällande bestämmelser om avgasutsläpp.

27 §

Fordonsförvaltningscentralen kan av särskilt tungt vägande skäl helt eller för en be-

stämd tid återkalla det hindrande av användningen av ett fordon som verkställt med stöd av 1 mom. eller bestämma att 1 mom. inte tillämpas på fordonet. Användning av fordonet kan tillåtas endast om det kan anses att fordonets ägare eller innehavare inte har känt till och inte heller har kunnat känna till att skatt inte har betalats för fordonet och det med beaktande av omständigheterna kan anses vara oskäligt att hindra användningen av fordonet. Om datasystemet för vägtrafiken har innehållit sådana uppgifter om försummad skattebetalning som fordonets köpare haft tillgång till, tillåts inte att fordonet används.

Om fordonsförvaltningscentralen har fattat ett beslut som avses i 2 mom., kan fordonet medan beslutet är i kraft godkännas i besiktningen trots att skatten inte har betalats.

Ändring i ett beslut som meddelats med stöd av 2 mom. får inte sökas genom besvär.

33 §

Den som underlåter att på behörigt sätt fullgöra den skyldighet som föreskrivs i 20 § skall för *motorfordonsskatteförseelse* dömas till böter.

Denna lag träder i kraft den 199 .
 Lagen tillämpas på sådan användning av

fordon som sker efter det att lagen har trätt i kraft och på sådana beslut om hindrande av användning som är i kraft eller som fattas den dag förordningen träder i kraft eller där-
efter.

Helsingfors den 27 november 1998

Republikens President

MARTTI AHTISAARI

Minister Jouko Skinnari

Lag

om ändring av lagen om skatt på motorfordon

I enlighet med riksdagens beslut
upphävs i lagen den 30 december 1966 om skatt på motorfordon (722/1966) 26 §, sådan den lyder i lag 486/1981,
ändras i 5 § 1 mom. det inledande stycket och 1 punkten, 14 § 2 mom. och 33 § 2 mom., av dessa lagrum 5 § 1 mom. 1 punkten sådan den lyder i lag 1546/1992, sådan 14 § 2 mom. lyder i lag 486/1981 och 33 § 2 mom. sådant det lyder i lag 784/1990, samt
fogas till 27 §, sådan den lyder i lag 522/1994, nya 2—4 mom. som följer:

Gällande lydelse

5 §

Den egentliga fordonsskatten är för *motorfordon* som skall drivas med dieselolja, motorpetroleum eller elektricitet, eller som drivs med flytgas följande:

1) för personbil, för varje 100-tal kilogram eller del därav av totalvikten 150 mark, och för paketbil, för varje 100-tal kilogram eller del därav av fordonets totalvikt 27 mark,

Föreslagen lydelse

5 §

Den egentliga fordonsskatten är för fordon som *helt eller delvis* skall drivas med *annan drivkraft eller annat bränsle än motorbensin* följande:

1) för personbil *och för bil avsedd för två ändamål* för varje 100-tal kilogram eller del därav av totalvikten 150 mark, och för *annan än ovan nämnda* paketbil, för varje 100-tal kilogram eller del därav av fordonets totalvikt 27 mark,

14 §

Används i bil flytgas som bränsle, skall för fordonet alltid erläggas tilläggsskatt.

Används i *fordon* flytgas *eller naturgas* som bränsle, skall för fordonet alltid erläggas tilläggsskatt. *Befriade från tilläggsskatt är dock lastbilar eller bussar som drivs med flytgas eller naturgas och vilkas kväveoxidutsläpp då de första gången tas i bruk är högst 2,5 g/kWh, när utsläppen mäts enligt en metod som används inom ett sådant system för godkännande som överensstämmer med gällande bestämmelser om avgasutsläpp.*

26 §

Då motorfordon begagnas skall intyg över den senast erlagda skatten för fordonet liksom även tillstånd att använda fordonet på ovan i 6 § 3 punkten åsyftat vis medföras och på anfordran företes för polis- eller tullmyndighet.

26 §

(upphävs)

Gällande lydelse

Föreslagen lydelse

27 §

Fordonsförvaltningscentralen kan av särskilt tungt vägande skäl helt eller för en bestämd tid återkalla det hindrande av användningen av ett fordon som verkstälts med stöd av 1 mom. eller bestämma att 1 mom. inte tillämpas på fordonet. Användning av fordonet kan tillåtas endast om det kan anses att fordonets ägare eller innehavare inte har känt till och inte heller har kunnat känna till att skatt inte har betalats för fordonet och det med beaktande av omständigheterna kan anses vara oskäligt att hindra användningen av fordonet. Om datasystemet för vägtrafiken har innehållit sådana uppgifter om försummad skattebetalning som fordonets köpare haft tillgång till, tillåts inte att fordonet används.

Om fordonsförvaltningscentralen har fattat ett beslut som avses i 2 mom., kan fordonet medan beslutet är i kraft godkännas i besiktningen trots att skatten inte har betalats.

Ändring i ett beslut som meddelats med stöd av 2 mom. får inte sökas genom besvär.

33 §

Den som underlåter att på behörigt sätt fullgöra den skyldighet som stadgas i 20 § eller 26 § skall för motorfordonsskatteförseelse dömas till böter.

Den som underlåter att på behörigt sätt fullgöra den skyldighet som föreskrivs i 20 § skall för motorfordonsskatteförseelse dömas till böter.

Denna lag träder i kraft den 199 .

Lagen tillämpas på sådan användning av fordon som sker efter det att lagen har trätt i kraft och på sådana beslut om hindrande av användning som är i kraft eller som fattas den dag förordningen träder i kraft eller där-
efter.