

Regeringens proposition till Riksdagen med förslag till lag om fordonsskatt

PROPOSITIONENS HUVUDSAKLIGA INNEHÅLL

I propositionen föreslås en lag om fordonsskatt. Lagen föreslås stadga om fordonsskatt som skall uppbäras för person- och paketbilar samt vissa andra bilar. Den föreslagna skatten ersätter den fordonsskatt som enligt lagen om fordonsskatt på vissa fordon uppbärs med skattemärke. Fordonsskatten i den föreslagna lagen uppbärs med debetsedlar i stället för med skattemärken. Arrangemanget motsvarar uppbörd av egentlig fordonsskatt med stöd av lagen om skatt

på motorfordon. Det nya förfarandet tas i bruk vid en tidpunkt som stadgas närmare genom förordning. Skatteperioden kan sannolikt börja sommaren 1997.

Propositionen ansluter sig till budgetpropositionen för 1997 och avses bli behandlad i samband med den.

Lagen avses träda i kraft den 31 januari 1997, dvs. innan skatteperioden enligt lagen om fordonsskatt på vissa fordon börjar.

ALLMÄN MOTIVERING

1. Nuläge och föreslagna ändringar

Lagen om fordonsskatt på vissa fordon (135/94) stiftades i anknnytning till den sänkning av bilskatten som genomfördes den 3 maj 1993. När regeringen den 30 april 1993 till riksdagen avlät en proposition med förslag till lag om ändring av lagen om bil- och motorcykelskatt (RP 42/1993 rd) fogades till statsrådets protokoll ett uttalande om att den minskning av bilskatteintäkter som sänkningen av skatten medför måste ersättas genom att en årlig skatt tas i bruk för alla bilar. Bilskatten sänktes då med 20 procentenheter. Effekten av detta på intäkterna av bilskatten kan enligt det nuvarande läget uppskattas till ca 1 miljard mark, vilket ungefär motsvarar den skatt som inflyter från fordonsskatten enligt nuvarande skattegrunder. Eftersom intäktsbortfallet i fråga om bilskatten är bestående, stadgades att också fordonsskatten skall vara permanent, i motsats till vad som gällde för den motsvarande skatt som uppbärs 1976 som en engångsåtgärd för att lätta upp statens dåvarande svåra finansiella läge.

Enligt lagen om fordonsskatt på vissa fordon uppbärs fordonsskatten genom ett skat-

temärke som fästs på fordonet. Skattepliktiga fordon är person- och paketbilar samt specialbilar vars största tillåtna totalmassa är högst 3 500 kilo. Skatten betalas genom att ägaren eller innehavaren av fordonet på eget initiativ skaffar ett skattemärke och fäster det på fordonet. Kontrollen av att skatten har betalats baserar sig på att skattemärket är synligt vid trafikövervakning och på att ett fordon inte kan godkännas i besiktningen om skatten inte är betald. Om ett fordon används utan ett tillbörligt skattemärke, blir följden att användningen av fordonet hindras. Efter detta måste skatten betalas till ett tredubbel belopp innan fordonet åter får användas. Om registreringstecken som omhändertagits av polisen inte inlöses på detta sätt inom sex månader, drivs skatten in genom utsökning på vanligt sätt. Detta är den enda punkten i det nuvarande systemet där myndigheterna blir tvungna att närmare utreda vem som är skattskyldig i fordonsskattningen och att vidta åtgärder gentemot den skattskyldiga.

Fordonsskatten är 500 mark för en bil som första gången antecknats i registret före den 1 januari 1994 och 700 mk för en bil som första gången antecknats i registret efter det-

ta datum. Den högre skatten för nya bilar beror på att en lägre bilskatt har uppburits för dem. För tydlighetens skull fastställdes den tidpunkt som avgör till vilket belopp skatten upp bärs inte till den dag då de nya grunderna för bilskatten trädde i kraft våren 1993, utan först till årsskiftet 1993–1994.

Skattestyrelsen sköter den allmänna ledningen och nödvändiga praktiska arrangemang som gäller fordonsskattningen. De huvudsakliga åtgärderna har gällt tryckningen av skattemärken och ordnandet av försäljningen av märkena. I båda fallen är det fråga om att ordna ett anbudsförfarande för privata tillhandahållare av tjänster enligt stadgandena om offentlig upphandling. Men egentliga åtgärder från myndigheternas sida har dock behövts främst vid ordnandet av försäljning av skattemärken på orter där den som sköter försäljningen av skattemärken i hela landet inte har haft en tillräckligt hög servicenivå och på vissa gränsstationer. Besiktningstillägena har gett ut nya skattemärken i de fall då vindrutan har gått sönder.

De kostnader för fordonsskattningen som skattestyrelsen 1995 betalade till utomstående uppgick till 13 764 336 mark totalt. Skattestyrelsens egna kostnader stannar antagligen under en miljon mark. Kostnaderna för fordonsskattningen är i förhållande till det skattebelopp som uppburits ungefär i samma klass som inom den övriga beskattningen, om också kostnaderna med de nuvarande skattebeloppen ligger en aning över beskattningens genomsnittliga kostnadsnivå. Skillnaden är dock inte signifikant.

När lagen om fordonsskatt på vissa fordon stiftades var den centrala utgångspunkten att den nya skatteformen, som gäller ett stort antal fordon, skulle göras så enkel som möjligt. En orsak till det var också den korta tid som fanns att förbereda ibruktagandet av den nya skatteformen. Man försökte minimera det administrativa arbetet och kostnaderna för det. Skatten skulle vara så klar som möjligt för användarna av fordonen. Betalningen av skatten måste gå att kontrollera på ett sådant sätt att staten inte skulle gå miste om skatteintäkter på grund av att skatten lämnats obetald. I jämförelse med vissa andra alternativ som lades fram på beredningsstadiet lyckades man också nå dessa mål till största delen. Skatten har influerat så gott som totalt, och inte har kostnaderna för denna skatteform heller blivit nämnvärt högre än de är i genomsnitt inom den övriga

beskattningen i förhållande till skatteintäkterna. Det har inte varit nödvändigt att inrätta någon egentlig myndighetsorganisation med uppgift att sköta denna skatt.

Att fordonsskatten är så enkel och klar såväl ur de skattskyldigas perspektiv som med tanke på kontrollen har i hög grad berott på att det stadgades att denna beskattningsform skulle vara fordonbestämd. Man definierade alltså inte först på vanligt sätt vem som är skyldig att betala fordonsskatt. Enligt lagen behöver den egentliga skattskyldigheten börja utredas först om skatten lämnas obetald och slutligen måste drivas in genom utsökning. Lagens åskådlighet och möjligheten att ordna beskattningen utan myndigheternas ingripande baserar sig på att skatten i första hand är inriktad på själva bilen. Å andra sidan har detta samtidigt inneburit att det på grund av lagens struktur har varit svårt att skriva in förfaranden som ökar smidigheten för de enskilda skattskyldiga, t.ex. betalning av skatten för en del av skatteperioden eller återbäring av skatten på vissa grunder. Särskilt svårt är det att till en beskattning som är utpräglat bunden till viss egendom foga olika undantagsarrangemang som är bundna till person.

Fordonsskatten har kritiserats av olika orsaker. Det har ansetts arbetsamt och besvärligt att de som använder fordonen själva skall köpa skattemärket och fästa det på fordonets vindruta, i synnerhet som det tidigare skattemärket samtidigt skall avlägsnas från vindrutan. Sättet att skaffa skattemärkena har kritiserats i viss mån, fastän märkena efter tillbörlig anbudstävling har sålts via försäljningskanaler som när en så stor del av landet som möjligt och servicen i vissa trakter dessutom har effektiverats genom andra arrangemang som myndigheterna har fått ta hand om.

I ett utlåtande som fogades till svaret på regeringens proposition med förslag till lag om ändring av lagen om fordonsskatt på vissa fordon förutsatte riksdagen att regeringen före slutet av mars 1996 vidtar behövliga åtgärder för att fordonsskatten skall kunna bäras upp för kortare tidsperioder än ett år och för att införa skatteåterbäring eller skattefrihet för fordon använda av invalider.

Finansministeriet tillsatte den 15 februari 1996 en arbetsgrupp med uppgift att utreda för- och nackdelarna med det nuvarande sättet att uppbära fordonsskatt och att utreda genomförbara alternativa förfaranden. Ar-

betsgruppen skulle bl.a. fästa särskild vikt vid arrangemang som kunde befria invalider eller fordon som används av dem från fordonsskatt. Arbetsgruppens promemoria blev klar i slutet av mars 1996 (finansministeriets arbetsgrupps-PM 1996:4). Arbetsgruppen granskade sammanlagt sju alternativ genom vilka ett belopp på ca 1 miljard mark, vilket motsvarar fordonsskatten, kunde uppbäras främst för person- och paketbilar. Arbetsgruppen ansåg en övergång från skatteuppbörd med skattemärken till skatteuppbörd med debetsedlar vara det smidigaste alternativet.

För att de arrangemang som riksdagen förutsatte i sitt uttalande skall kunna genomföras smidigt föreslås en omorganisering av fordonsskattningen på så sätt att man övergår till att debitera och uppbära skatten med debetsedlar. Detta kräver att en helt ny lag stiftas.

Skatteuppbörd också för kortare tidsperioder än ett år beroende på under vilken tid fordonet används, vilket förutsattes i riksdagens uttalande, kräver i princip att skyldigheten att betala skatt kopplas till den tid under vilken den skattskyldiga under skatteperioden finns upptagen i fordonregistret som ägare eller innehavare av fordonet. Eventuellt måste man också ta i bruk andra arrangemang som beaktar när ett fordon faktiskt inte används, t.ex. på samma sätt som det inom trafikförsäkringen går att meddela när ett fordon står. Om systemet utvecklas i den här riktningen innebär det bl.a. att ägarbyten beaktas i fordonsskattningen. Om det till denna skatteform i högre grad än nu fogas sådana mål för styrningen som gäller t.ex. olika miljökonsekvenser och medför en större differentiering av fordonsskattningen, ökar behovet av att så noggrant som möjligt definiera skattskyldigheten i anknytning till användningen av ett visst fordon. Samtidigt blir skattesystemet också tungrovt och komplicerat.

Bland annat för att uppbörden av fordonsskatten 1997 skall kunna ske utan att försvåras av den arbetsbörda och de eventuella anknytande oförutsebara faktorer som införandet av ett komplicerat skattesystem medför, föreslås att stadgandena om den nya skatten på det här stadiet görs betydligt enklare än det teoretiskt sett bästa eller riktiga skattesystemet. Ett centralt mål är att så mycket som möjligt utnyttja den skatteuppbördsteknik och de ADB-tillämpningar som

redan används.

Fordonsskattningen föreslås bli ordnad ungefär på samma sätt som den egentliga fordonsskattningen i fråga om dieselfordon vilken redan är i bruk. Enligt förslaget är den skattskyldig som när skatteperioden börjar finns upptagen i registret som fordons ägare eller innehavare. Om fordonet har en innehavare är denna skattskyldig, eftersom beskattningen på detta sätt inriktas främst på de faktiska användarna av fordonen. Enligt lagförslaget skall skatteplikten gälla samma fordon för vilka fordonsskatt också hittills har betalats. Skattepliktiga är således person- och paketbilar samt specialbilar vars största tillåtna totalmassa är högst 3 500 kilo. Också skattebeloppet föreslås vara detsamma som hittills.

Lagens procedurstadganden föreslås till de centrala delarna bli ordnade på så sätt att det i 4 §, som gäller förfaranden, hänvisas till procedurstadgandena i fråga om den egentliga fordonsskattningen enligt lagen om skatt på motorfordon (722/66). Denna lag tillämpas på debitering, uppbörd och andra förfaranden som gäller fordonsskatt. Bl.a. skall lagen om skatt på motorfordon tillämpas i fråga om ändringssökande, indrivning av skatt och hindrande av användning av fordon samt befrielse från skatt. Även andra procedurstadganden som gäller egentlig fordonsskatt skall i tillämpliga delar iakttas också vid fordonsskattningen. Avsikten är ändå att dessa stadganden skall vara sekundära i förhållande till den föreslagna lagen. Eftersom den nya skatteformen ännu inte har kunnat planeras i detalj när lagen bereds och det därför senare kan bli nödvändigt med noggrannare procedurstadganden som avviker från lagen om skatt på motorfordon, föreslås att det i lagen skrivs in ett befullmäktigande att genom förordning utfärda procedurstadganden som avviker från lagen om skatt på motorfordon. Genom förordning kan vid behov också bestämmas att lagen om skatt på motorfordon inte skall tillämpas, om en sådan precisering visar sig nödvändig t.ex. för att tolkningsproblem skall kunna undvikas.

Hänvisningen till lagen om skatt på motorfordon är avsedd att gälla endast förfaranden. Lagens materiella stadganden tillämpas inte. På samma sätt skall den omfattande fullmakten att utfärda stadganden genom förordning gälla enbart förfaranden och inte materiella skattegrunder eller andra grunder

om vilka enligt 61 § regeringsformen skall stadgas genom lag.

Precis som i fråga om den egentliga fordonsbeskattningen skall med stöd av den föreslagna lagen genom förordning eller beslut av finansministeriet bestämmas närmare om bl.a. skatteuppbörd, debetsedlar, betalningsställen och skattens förfallodagar.

De nödvändiga stadgandena på lägre nivå än lag skall i sak innehålla ungefär det samma som i fråga om egentlig fordonskatt har stadgats i förordningen om skatt på motorfordon (1758/95) och finansministeriets beslut om uppbörd, betalningsställen och betalning i fråga om egentlig fordonskatt (12/96). De viktigaste avvikelserna gäller vissa sätt att betala skatten och i anknytning till det skyldigheten att visa upp ett verifikat över skatten t.ex. vid trafikövervakning. På grund av det stora antalet skattskyldiga måste antagligen också sådana betalningssätt införas där inga verifikat skrivs ut åt de skattskyldiga. Det kan inte förutsättas att ett verifikat skall visas upp vid trafikövervakning, och därmed försämrats i praktiken kontrollen av att skatten betalats jämfört med den nuvarande egentliga fordonsbeskattningen.

Skatteperioden för fordonsbeskattningen föreslås vara ett kalenderår. Avsikten är att tillämpa den nya lagen för första gången 1997. De nödvändiga praktiska arrangemangen och i synnerhet ADB-tillämpningarna i fråga om debiteringen och uppbörden av skatten kommer med beaktande av den till buds stående tiden inte att vara klara i början av 1997 utan först på våren eller försommaren, enligt de nuvarande beräkningarna. Därför föreslås det bli stadgat genom förordning när skatteperioden för 1997 skall börja. Förfarandet skulle således vara det samma som i den nuvarande fordonsbeskattningen har tillämpats på fordonsskatten för 1995.

Det arrangemang som förutsattes i riksdagens uttalande, dvs. att skatten skall kunna uppbäras för kortare tidsperioder än ett år, föreslås bli genomfört i fråga om de fordon som mitt under en skatteperiod antecknas i fordonregistret för första gången. Skatten uppbärs bara till det belopp som räknat i dagar motsvarar det som återstår av skatteperioden, dock alltid minst 200 mk. Däremot skall skatt enligt förslaget inte betalas tillbaka t.ex. på grund av att ett fordon avregistreras eller annars inte används; annars blir systemet på det här stadiet alltför tung-

rott administrativt sett.

Invalider föreslås bli befriade från fordonskatt genom att det i lagen hänvisas till grunderna för återbäring av bilskatt enligt 51 § bilskattelagen (1482/94). På detta sätt går det att omedelbart utnyttja en rättspraxis som redan har uppstått vid tillämpningen av bilskattelagen och som skall anses hävdvunnen. Detta ökar avsevärt rättssäkerheten vid behandlingen av skatteåterbäringar. Avsikten är också att uppgifterna i fordonregistret över de återbäringar av bilskatt som beviljats under de tre senaste åren skall kunna utnyttjas i fordonsbeskattningen genom att ingen debetsedel sänds till dem som fortfarande innehar en bil för vilken bilskatten har återbetalts i tre år. På detta sätt minskar behovet av att på basis av ansökan behandla återbärdsärenden med flera tusen fall.

Vid sidan av de nya drag som nämnts jämfört med den nuvarande fordonsbeskattningen föreslås i den nya lagen vissa skattefrihetsstadganden som delvis motsvarar den praxis som redan tillämpas i fråga om skatt på motorfordon. Vissa fordon som används av främmande makters diplomatiska beskickningar samt av de anställda vid dem föreslås bli befriade från skatt. Detta kan jämföras med den skattefrihet som föreslås för fordon som används av Europeiska gemenskapens i Finland belägna institutioner. I enlighet med den tidigare lagen föreslås att museifordon skall befrias från skatt. Vidare är försvarsmaktens fordon befriade från skatt enligt den föreslagna lagen, om de inte har antecknats i det allmänna fordonregistret. Skattefriheten gäller alltså i detta fall fordon som är upptagna i försvarsmaktens eget register.

Myndigheternas behörighet föreslås bli reglerad på så sätt att den allmänna ledningen av fordonsbeskattningen ankommer på skattestyrelsen. Uppgifter i anknytning till debitering och indrivning av fordonsskatt skall enligt förslaget påföras fordonsförvaltningscentralen. I landskapet Åland sköts dessa uppgifter av länsstyrelsen i landskapet Åland, som också ansvarar för fordonregistret i landskapet. Också i stadgandet om myndigheterna föreslås ett befullmäktigande att vid behov utfärda närmare stadganden genom förordning.

Som ovan har anförts skall fordonsbeskattningen vad förfarandena beträffar ordnas på samma sätt som den egentliga fordonsbeskattning som redan är i bruk. I båda fallen

är det fråga om årlig beskattning. För att den nya skatten, som gäller ett stort antal fordon, skall kunna tas i bruk redan 1997 bör förfarandet vara så enkelt som möjligt och i mån av möjlighet likna den skatteform som redan är i bruk. I lagens struktur märks detta genom att det i vissa centrala stadganden hänvisas till exempelvis lagen om skatt på motorfordon. Lagtekniskt sett hade det också varit möjligt att skriva in stadgandena om den nya skatten i den nuvarande lagen om skatt på motorfordon i stället för att stifta en separat lag. Men eftersom lagen om skatt på motorfordon i många avseenden är i behov av en revidering, hade följden av en sådan lagstiftningsteknik eventuellt varit en lagstiftning som är svårare att få grepp om än den nu föreslagna. Avsikten är att reformera lagen om skatt på motorfordon i dess helhet inom de närmaste åren. Vid det tillfället är det ändamålsenligt att slå ihop den lag som nu föreslås med lagen om skatt på motorfordon till en enda lag.

2. Propositionens verkningar

Syftet med propositionen är att genom en skatt som debiteras med debetsedlar få in skatteintäkter till samma belopp som hade influtit med skattemärken enligt lagen om fordonsskatt på vissa fordon. Intäkterna av fordonsskatten uppskattas till 1 110 milj. mark, när den justerade beräkningen i den andra tilläggsbudgeten för 1996 beaktas. Eftersom grunderna och skattebasen för den nya skatten är ungefär desamma som förut, vore skatteintäkterna desamma som hittills utan vissa inskränkningar i skattebasen.

Intäkterna av den nya skatten minskar ändå i någon mån i och med att skatten återbetalas till invalider och fordon som registreras för första gången beskattas för endast en del av skatteperioden. I promemorian från den arbetsgrupp som behandlat fordonsskatten beräknades beloppet av skatteutgiften för invaliderna till 9 milj. mark per år. Det faktum att skatten för nya bilar uppbärs endast för återstoden av skatteperioden sänker skatteintäkterna med uppskattningsvis 32 milj. mark, om skatten uppbärs för en skatteperiod som omfattar ett helt kalenderår. År 1997 blir beloppet antagligen cirka hälften av denna uppskattning, eftersom skattesänkningen gäller högst hälften av de nya fordon som säljs det året. Intäkterna av fordonsskat-

ten uppskattas sålunda till 1 085 milj. mark 1997.

Jämfört med det nuvarande arrangemanget kommer skatten att inflyta något försenad även om skatteperioden börjar vid samma tid som den kunde börja enligt ett system som bygger på skattemärken. Orsaken till det är att en del av de skatter som uppbärs med debetsedlar i praktiken betalas senare än förfallodagen, efter betalningspåminnelser och andra indrivningsåtgärder. När skatter uppbärs med debetsedlar uteblir någon del av den debiterade skatten vanligen helt och hållet. På det här stadiet går det dock inte att närmare uppskatta beloppet av skatterester och obetalda skatter. Det kan ändå noteras att t.ex. den egentliga fordonsskatten inflyter bättre än de skatter som debiterats med debetsedlar vanligtvis gör, eftersom i systemet ingår kontroll i samband med besiktningen av att skatten har betalats och hindrande av användning om det t.ex. vid trafikövervakning framgår att skatten är obetald. Det faktum att skatten betalas i så hög utsträckning påverkas troligen i väsentlig grad av att de som använder dieselbilar är väl medvetna om dessa påföljder. För att ett gott indrivningsresultat skall nås är avsikten att fordonsskattningen i detta avseende skall motsvara den årliga beskattningen av dieselbilar, om än vissa av påföljderna av underlåtelse att betala skatten i praktiken är en aning lindrigare och i synnerhet möjligheten att i samband med trafikövervakning kontrollera att skatten betalats är sämre än den har varit i fråga om dieselbilar.

Den nya skatteformen innebär ökat administrativt arbete. Skatteförvaltningen sänder årligen ut cirka fem miljoner debetsedlar totalt. Fordonsbeskattningen innebär att antalet debetsedlar ökar med ca 2,2 miljoner. Om betalningspåminnelser måste sändas ut och utsökningar verkställas på detta antal i samma relation som i fråga om den genomsnittliga uppbörden av kvarskatt med debetsedlar inom inkomstbeskattningen, behövs drygt 400 000 betalningspåminnelser och utsökning av ca 300 000 skattskyldigas fordonsskatter. Om fordonsskatten relativt sett betalas inom utsatt tid i samma grad som den egentliga fordonsskatten, blir antalet påminnelser och andra indrivningsåtgärder mindre än så. Då behövs endast ca 120 000 betalningspåminnelser och utsökning av drygt 60 000 skattskyldigas fordonsskatt. Det må påpekas att antalet sålda skattemär-

ken i den nuvarande fordonsbeskattningen är ca 60 000 mindre än den skattepliktiga bilpark som finns upptagen i registret. Också det tyder på att man i fråga om ett relativt stort antal debetsedlar måste använda sig av indrivning eller andra åtgärder, om fordons-skatten uppbärs med debetsedlar.

Årligen sker i medeltal ca 3 000 förändringar per vardag i ägandet av fordon. I tiden mellan skatteperiodens början och datakörningen av debiteringsuppgifterna rymms ett rätt stort antal fall som måste korrigeras på olika sätt. En del av korrigeringarna kan antagligen göras med hjälp av programmet, men man måste vara beredd på ökat arbete för myndigheterna.

Den nya skattens verkningar i fråga om organisationen kan inte närmare uppskattas på det här stadiet, eftersom planeringen av de praktiska åtgärder som skatteformen kräver till många delar fortfarande pågår eller just håller på att inledas. Därför har det inte gått att i lagförslaget noggrant definiera vilka myndigheter som sköter vilka åtgärder, utan detta får delvis bestämmas senare genom förordning. Propositionen medför dock ett behov av tilläggsresurser eller en omfördelning av resurser inom såväl skatteförvaltningen som fordonsförvaltningscentralen. Behovet av resurser påverkas bl.a. av den mängd arbete som behandlingen av ansökningsärenden kräver.

De skattskyldiga slipper det arbete som det innebär att avlägsna det gamla skattemärket, skaffa ett nytt och fästa det på bilens vindruta. Den debetsedel som sänds till de skattskyldiga betalas på statens postgirokonton precis som de andra debetsedlarna. Liksom i fråga om den övriga beskattningen blir de skattskyldiga även i detta fall tvungna att betala girerings- eller behandlingskostnader, som i regel varierar mellan 0 och 8 mark per prestation beroende på penninginrättning och betalningssätt. Om de skattskyldiga åsamkas en gireringskostnad på uppskattningsvis tre mark i genomsnitt, innebär detta en kostnad på drygt 6 miljoner mark totalt för de skattskyldiga. De skattskyldiga står också för eventuella utsokningskostnader.

Beräknat enligt den ovan uppskattade maximala mängden av indrivningar genom utsokning skulle dessa kostnader uppgå till drygt 20 miljoner mark. För varje skattskyldig som inte har betalat skatten skall utsokningsavgiften vara 70 mark. Motsvarande skall ansökaren av utsokningens dvs. fordonsförvaltningscentralen enligt nuvarande grunder betala 60 mark i kostnader för varje skattskyldig som konstaterats vara obemedlad. Sålunda kan indrivning genom utsokning orsaka betydande kostnader även för fordonsförvaltningscentralen.

Verkningarna av inkomstfördelningen förändras inte för hushållen och de övriga skattskyldiga jämfört med den fordonsbeskattning som tillämpats hittills, med undantag för förmånerna till invaliderna och ägarerna eller innehavarna av nya bilar som registreras för en del av året. I övrigt är skattebasen och skattebeloppet desamma som hittills.

Propositionen har inga verkningar på miljön. Inte heller har propositionen några trafikpolitiska mål eller verkningar. Den årliga skatten ökar dock den andel av kostnaderna som inte påverkas av hur mycket man kör, och det kan inte anses vara en utveckling i miljö- eller trafikpolitiskt sett gynnsam riktning. Propositionen medför ändå inga ändringar i det rådande läget.

3. Beredningen av propositionen

Propositionen har beretts som tjänsteuppdrag vid finansministeriet. Olika alternativ för uppbörd av fordonsskatt utreddes av en arbetsgrupp som behandlade fordonsskatten och vars promemoria blev klar den 29 mars 1996 (finansministeriets arbetsgrupps-PM 1996:4).

4. Andra omständigheter som inverkat på propositionens innehåll

Propositionen ansluter sig till budgetpropositionen för 1997 och avses bli behandlad i samband med den.

DETALJMOTIVERING

1. Lagförslaget

1 §. *Lagens tillämpningsområde.* I paragrafen föreslås en definition av lagens tillämp-

ningsområde. Enligt förslaget skall fordonsskatt betalas till staten för ett fordon som är registrerat i Finland. Stadgandet kompletteras genom 2 § 2 mom., enligt vilket skatt

skall betalas också för fordon vilka man underlåtit att anteckna i fordonsregistret.

Med registrering och registreringsplikt avses här förfarandet enligt förordningen om registrering av fordon (1703/92). T.ex. är användning av ett fordon med provnummerskyltar enligt 47 § förordningen om registrering av fordon inte registrering som leder till skattskyldighet, och inte heller användning av ett fordon med förflyttningsskyltar enligt 49 § nämnda förordning. Den registrering av fordon för bilinteckning som avses i förordningens 12 kap. är inte heller sådan registrering som innebär att den nu föreslagna lagen skall tillämpas på fordonet. Avsikten är således att lagen skall tillämpas på fordon som har antecknats i fordonsregistret eller borde ha antecknats i registret enligt t.ex. förordningens 4 och 12 kap.

2 §. *Skattepliktiga fordon.* Paragrafen reglerar för vilka fordon fordonsskatt skall betalas. Paragrafen gäller vilka kategorier av fordon som är skattepliktiga, och den motsvarar 2 § om skattepliktiga fordon i lagen om fordonsskatt på vissa fordon. Den nu föreslagna lagen baserar sig dock på uppbörd av skatt utifrån registrering, medan den ovan nämnda gamla lagen utgår från användningen av fordonet. Enligt den nya lagen spelar det ingen roll om det fordon som antecknats i registret används eller inte. Den faktiska användningen av fordonet har betydelse endast om användningen innebär att fordonet på grund av detta borde ha antecknats i registret. I detta fall kan skatt uppbäras också för ett oregistrerat fordon eller för ett fordon som registrerats utomlands. Fordonsskatt uppbärs således t.ex. om en bil som är registrerad utomlands används av en person som är fast bosatt i Finland och som enligt vägtrafikstadgandena inte har rätt att i Finland använda en bil som är registrerad utomlands.

I 1 mom. nämns som en skattepliktig fordonsgrupp specialbilar vars största tillåtna totalmassa är högst 3 500 kilo. I förordningen om fordons konstruktion och utrustning (1256/92), som bl.a. stadgar om fordonskategorier, finns det inte längre någon kategori som kallas specialbil. Behovet av att ändå nämna också denna kategori beror på att det i fordonsregistret alltså finns specialbilar som följer de klassificeringsgrunder som tillämpades innan den nämnda förordningen trädde i kraft. Numera hänförs dessa fordon till övriga fordonsgupper, var-

vid de blir skattepliktiga om de räknas som person- eller paketbilar. Specialbilarna nämns som en egen kategori för att fordon som har antecknats vara sådana skall beskattas på samma grunder som motsvarande fordon som efter revideringen av förordningen om registrering av fordon 1992 hänförs till exempelvis personbils kategorin.

3 §. *Skattskyldighet.* I paragrafen föreslås stadganden om skattskyldigheten. Enligt förslaget är den skattskyldig som när skatteperioden börjar finns antecknad i registret som ägare eller innehavare av ett fordon. I sak motsvarar stadgandet ungefär 11 § lagen om skatt på motorfordon. Det nämnda stadgandet i lagen om skatt på motorfordon har enligt rättspraxis tolkats på så sätt att ändringar i ägandet som har skett innan skatteperioden började men som inte har uppdaterats i registret har beaktats främst som rättelser när skattskyldigheten har fastställts. Dessa rättelser kan antagligen till största delen skötas med hjälp av ADB enligt de uppgifter som uppdateras i fordonsregistret.

Fordon införs i registret också under skatteperioden. Största delen av dem är nya fordon som registreras i Finland för första gången, men i någon mån återinförs fordon som av olika anledningar har avregistrerats. I dessa fall föreslås den vara skattskyldig som i samband med den första registreringen eller omregistreringen antecknas som ägare eller innehavare av fordonet. Ett fordon kan under skatteperioden också ändras på ett sådant sätt att det blir skattepliktigt. I det fallet är ägaren eller innehavaren vid ändringstidpunkten skattskyldig.

Om fordonet har såväl ägare som innehavare antecknade i registret, är det innehavaren som är skattskyldig. Om skatten försummas vidtas i dessa fall inga indrivningsåtgärder gentemot ägaren, men om användningen av fordonet har hindrats på grund av innehavarens försummelse gäller denna påföljd också ägaren och andra till vilka fordonet eventuellt överläts. Denna regel följer 27 § lagen om skatt på motorfordon, som tillämpas enligt de grunder som utreds under följande paragraf.

I 2 mom. föreslås stadganden för den händelse att fordon används i trafik utan att vara tillbörligt antecknade i fordonsregistret. Om skatt skall betalas för ett fordon som inte har en ägare eller innehavare antecknad i registret, är den skattskyldig som borde ha varit upptagen i registret som ägare eller

innehavare. Om detta inte kan påvisas debiteras skatten hos den i vars bruk fordonet skall anses ha varit när skatteperioden började eller under skatteperioden. Syftet med stadgandet är att säkerställa att skatten alltid kan debiteras även om registreringen av fordonet har försumrats. Om t.ex. en i Finland fast bosatt person i strid med vägtrafikstadgandena i trafik använder ett fordon som är registrerat utomlands, kan det anses att fordonet för denna användning borde ha varit registrerat i Finland. Användaren av fordonet bör således enligt det föreslagna 2 mom. åläggas att betala fordonsskatt.

4 §. *Tillämpning av lagen om skatt på motorfordon.* I paragrafen finns ett med tanke på lagens struktur centralt förslag om att procedurstadgandena för egentlig fordonsskatt i lagen om skatt på motorfordon skall tillämpas på fordonsskatten. Den allmänna hänvisningen gäller enbart procedurstadgandena i den nämnda lagen, inte de materiella stadgandena i fråga om egentlig fordonsskatt. Sålunda stadgas i den nu föreslagna lagen om grunderna för skattskyldigheten och skattens storlek samt t.ex. för vilka fordon skatt skall uppbäras. De centrala stadgandena i lagen om skatt på motorfordon som skall tillämpas är, i den ordning paragraferna kommer, 9 § (befrielse från skatt och anstånd med skattebetalningen), 24 a § (tillämpning av lagen om skatteuppbörd), 25 § (tillsynsmyndigheter), 27 § (hindrande av användning av fordon), 29 § (rättelse), 30 § (efterbeskattning och skattehöjning), 31 § (dödsbonds ansvar), 32 § (ändringsökande), 32 c § (återbetalning av överbetalda belopp) och 33 § (straffstadganden). Av dessa finns stadganden om ändringsökande, indrivning av skatt och hindrande av användning av fordon samt befrielse från skatt uppräknade som exempel i 4 § 1 mom. Att dessa exempel nämns separat kan anses göra lagen klarare för de skattskyldiga. Vidare stadgas i paragrafen att lagen om skatt på motorfordon också i övrigt skall tillämpas på förfarandet inom fordonsskattningen, om inte något annat stadgas i lagen om fordonsskatt eller med stöd av den. Hänvisningen till lagen om skatt på motorfordon är således avsedd att vara sekundär. Lagen om skatt på motorfordon kan vid behov förbigås genom den lag som nu stiftas eller med stadganden på lägre nivå än lag som utfärdats med stöd av denna lag.

Som komplettering till det ovan sagda

föreslås i 2 mom. ett stadgande om att det genom förordning kan bestämmas att lagen om skatt på motorfordon inte skall tillämpas på fordonsskatt.

Även om det i lagen eller dess procedurstadganden inte hänvisas till lagen om skatttillägg och förseningsränta (1556/95) är avsikten att tillämpa också denna lag på fordonsskatten. Tillämpningen av lagen följer dess 1 §, som stadgar att lagen allmänt tillämpas på skatter som skall betalas till staten. Därför är det inte nödvändigt att i lagen om fordonsskatt hänvisa till sådana dröjsmålsåtgärder enligt lagen om skatttillägg och förseningsränta som beror på att skattebetalningen försumrats.

5 §. *Skatteperiod.* I paragrafen skall enligt förslaget stadgas att skatteperioden för fordonsskatten är ett kalenderår, dvs. samma som skatteperioden för egentlig fordonsskatt. En enhetlig skatteperiod gör det möjligt att senare till en viss grad kombinera bl.a. debitering och uppbörd av skatter enligt dessa två lagar. Härigenom kan man kanske spara in på kostnaderna och minska det administrativa arbetet.

På grund av den tid som de nödvändiga administrativa och datatekniska arrangemangen kräver kan fordonsskatten 1997 inte uppbäras för en skatteperiod som omfattar ett kalenderår. Det går ännu inte att närmare beräkna när arrangemangen är klara, men en preliminär uppskattning är att år 1997 kan fordonsskatten eventuellt uppbäras på sommaren. Därför föreslås att det genom förordning stadgas när skatteperioden för 1997 skall börja.

6 §. *Beloppet av fordonsskatten.* I paragrafen regleras fordonsskattens belopp. Skattebeloppen föreslås vara desamma som hittills. För fordon som har tagits i bruk före den 1 januari 1994 är skatten 500 mark. För fordon som har tagits i bruk nämnda dag eller senare är skatten 700 mark.

Jämfört med den nuvarande lagen är skillnaden att det avgörande enligt den nya lagen är tidpunkten för när fordonet tas i bruk första gången, oberoende av om det sker i Finland eller utomlands. Enligt gällande lag är det första ibruktagandet i Finland avgörande. Denna uppgift registreras dock inte i trafikdatasystemet. Skatten skall dock verkställas enligt uppgifterna i trafikdatasystemet.

7 §. *Skatteuppbörden.* Paragrafen gäller skatteuppbörd för skatteperioden eller en del av den. Utgångspunkten är att skatten upp-

bärs för hela skatteperioden till det ovan nämnda beloppet, utan skattesänkningar på grund av att fordonet har varit avregistrerat eller annars inte använts. Sålunda är man inte berättigad till återbäring av skatten om fordonet förstörs eller säljs under skatteperioden. Vid försäljning kan det faktum att skatten betalats beaktas redan i priset på fordonet. Syftet med det föreslagna stadgandet är att hålla skattesystemet så enkelt som möjligt av de orsaker som nämns i den allmänna motiveringen.

Fordon införs i registret också under skatteperioden. I 2 mom. föreslås stadganden om dessa fall. Utan att skattesystemet krånglas till särskilt mycket och i synnerhet utan att skattskyldigheten behöver baseras på något annat än skatteperiodens början kan skatten i dessa fall debiteras till ett belopp som motsvarar det som relativt sett återstår av skatteperioden när fordonet införs i registret. Om skattskyldigheten för ett fordon som antecknas i registret för första gången eller som omregistreras börjar under en skatteperiod, uppbärs dock endast den relativa del av skatten som motsvarar den del av skatteperioden som räknat i dagar, återstår när skattskyldigheten börjar. Skatten är dock minst 200 mark. Skatt som skall betalas för en del av skatteperioden debiteras till ett belopp som avrundas neråt till jämna mark. Detta arrangemang är avsett att gälla fordon som efter att skatteperioden har börjat registreras för första gången eller omregistreras enligt 4 kap. förordningen om registrering av fordon. Om skatt däremot måste debiteras under skatteperioden t.ex. i en situation som avses i 3 § 2 mom., är det meningen att skatten skall uppbäras till fullt belopp jämte eventuella höjningar.

8 §. *Skattefriheten.* I paragrafen nämns vilka fordon som är befriade från skatt. Sådana är enligt 1 punkten under villkor av ömsesidighet motorfordon som i Finland används av främmande makts härvarande beskickning eller konsulat vars chef är utländsk konsul eller av en med dem jämförbar utländsk representation eller en till dem hörande person som inte är finsk medborgare. Stadgandet motsvarar 6 § 5 punkten lagen om skatt på motorfordon och följer Wienfördraget om diplomatiska förbindelser (FördrS 4/70) och Wienfördraget om konsulära förbindelser (FördrS 50/80).

Fordon som tillhör Europeiska gemenskapernas i Finland belägna institutioner före-

slås i 2 punkten vara befriade från skatt. Museifordon är enligt 3 punkten skattefria, precis som de också har varit i den nuvarande fordonsbeskattningen och i den egentliga fordonsbeskattningen enligt lagen om skatt på motorfordon.

I 4 punkten stadgas om skattefrihet för vissa av försvarsmaktens fordon. Enligt förslaget skall militärfordon som finns antecknade i försvarsmaktens militärfordonsregister vara fria från skatt. Försvarsmakten äger eller innehar drygt 2 000 militärfordon som faller inom lagens tillämpningsområde. Att försvarsmaktens fordon föreslås bli beviljade skattefrihet medan staten i övrigt betalar skatt för sina fordon beror på att en del av försvarsmaktens fordon främst står i förvar men ändå används i liten omfattning bl.a. för att de skall kunna hållas i användbart skick och underhållas. Detta särskilda förhållande kan lätt beaktas tekniskt genom att skattefriheten begränsas till fordon som finns antecknade i försvarsmaktens register enligt militärfordonsförordningen (560/92). Om försvarsmakten har fordon som finns antecknade i det allmänna fordonsregistret, skall skatt betalas för dem precis som för statens övriga bilar. Beviljandet av skattefrihet innebär också att det inte finns något behov av att i lagen ge försvarsmakten en skattemyndighets ställning i fråga om det register som försvarsmakten själv för.

I 5 punkten föreslås fordon som finns införda i exportregistret bli befriade från fordonsskatt. Grunden för detta är den ringa användningen av exportregistrerade fordon i Finland. Exportregistrering skall i sig ses som en sådan fordonsregistrering för vilken fordonsskatt bör betalas enligt 2 §. Användningen av sådana fordon i Finland begränsar sig dock till högst några dagar i samband med exporten, och därför kan det anses oskäligt att uppbära en skatt som är avsedd att var årlig.

9 §. *Återbäring av skatt i vissa fall.* Paragrafen gäller den befrielse från fordonsskatt för invalider som riksdagen förutsätter i sitt uttalande. För att en så god rättssäkerhet som möjligt skall kunna uppnås genom att den hävdvunna rättspraxis som har uppstått vid tillämpningen av motsvarande skattefrihetsstadgande i bilskattelagen utnyttjas och för att en del av skattefrihetsfallen skall kunna behandlas utifrån de uppgifter om återbäring av bilskatt som redan finns i fordonsregistret, föreslås att befrielse från fordons-

skatt beviljas på samma grunder som tillämpas på skatteåterbäring enligt bilskattelagen. I lagen föreslås en direkt hänvisning till 51 § bilskattelagen, vars materiella stadganden om förutsättningarna för skatteåterbäring sålunda skall tillämpas. De gäller invaliditetsgrad, arten av invaliditet och vissa förutsättningar för skatteåterbäring i fråga om fordonets användningsändamål. Detta uttrycks i lagen genom att de invalider som avses i 51 § bilskattelagen nämns som berättigade till skattefrihet. Befrielse från fordonsskatt beviljas för en person- eller paketbil som ägs eller permanent innehas av en invalid och huvudsakligen är i hans eller hennes personliga bruk. Med permanent innehav avses här innehav som har antecknats i fordonsregistret. Skattefrihet kan alltså komma på fråga bara om en invalid är skattskyldig för fordonet i fråga. Skattefriheten är inte avsedd att gälla andra fordon som en invalid eventuellt använder. Skattefriheten kan gälla endast ett fordon åt gången.

Procedurstadganden som gäller skattefrihetsfrågor ingår i den föreslagna 9 §. Paragrafen skall dock senare kompletteras genom en förordning främst till de delar som gäller utnämning av behöriga myndigheter. På förfarandet tillämpas inte 51 § bilskattelagen.

Den i 1 mom. avsedda skattefriheten beviljas på ansökan. Om ansökan gäller en bil för vilken den sökande under de tre senaste kalenderåren har beviljats återbäring av bilskatten enligt 51 § bilskattelagen, kan detta ses som utredning över att förutsättningarna för skattefrihet uppfyllts. Då behövs ingen separat ansökan. Skatten kan lämnas odebiterad eller återbetalas utan ansökan utifrån fordonets registeruppgifter, om den nämnda mottagaren av återbäring av bilskatten alljämt äger bilen. Om en invalid eller någon annan person har beviljats återbäring av bilskatten enligt det allmänna stadgandet om skattelättnad i 50 § bilskattelagen, berättigar detta inte till skattefrihet i fordonsbeskattningen, utan i dessa fall skall vid behov göras en ansökan, och vid behandlingen av den konstateras om grunder för skatteåterbäring eventuellt föreligger.

Arligen byter närmare vart tredje fordon ägare. Det råder omsättning också på invalidbilar, och den blir antagligen större när tidsfristen på tre år för delvis återkrav av bilskatt har löpt ut. För att en bil som är skattefri för en invalid ändå skall bli skattepliktig om den under skatteperioden överläts

på någon annan än den som beviljats skattefrihet, föreslås att skatt skall debiteras vid överlåtelse. Eftersom de som mitt under en skatteperiod köper ett annat fordon än ett helt nytt eller ett som varit avregistrerat inte definierats som skyldiga att betala fordonskatt, är enda möjligheten att skatten betalas av den som överlåter fordonet. Enligt förslaget skall i lagen stadgas att en skatt som motsvarar det som vid överlåtelsestidpunkten eller det som skall anses vara överlåtelsestidpunkt återstår av skatteperioden uppbärs av den som beviljats skattefrihet, om fordonet under skatteperioden överläts i någon annans än en i 1 mom. avsedd persons bruk på ett sådant sätt att överlåtelsen bör antecknas i fordonsregistret. Skattebeloppet uträknas enligt 7 § 2 mom. Bl.a. skall stadgandet om ett minimibelopp på 200 mk tillämpas. Om tidpunkten för överlåtelsen inte kan utredas exakt, kan myndigheterna enligt den föreslagna paragrafen vid behov uppskatta vilken tidpunkt som skall anses vara avgörande vid uträkningen av beloppet av den skatt som skall återkrävas.

Om anteckningarna i fordonsregistret på ovan nämnt sätt utnyttjas vid behandlingen av skattefrihetsärenden kan antalet ansökningar minskas avsevärt, kanske med 5 000–7 000. Ändå kan en betydande mängd ansökningar om återbäring av fordonskatt till invalider komma att lämnas in för behandling. I det här skedet har det inte gått att utreda vilken myndighet som har sakkunskap och tillräckliga resurser att behandla ansökningarna. Därför kan det ännu inte anges vem som skall behandla ansökningarna. Genom förordning stadgas senare om den myndighet som behandlar de ansökningar som avses i denna paragraf och debiterar skatten i de fall som nämns i 3 mom. Det bör påpekas att det inte nödvändigtvis behöver vara fråga om samma myndighet.

10 §. *Myndigheter.* I paragrafen stadgas om myndigheternas behörighet i fråga om fordonsbeskattningen. Enligt förslaget handhar skattestyrelsen den allmänna ledningen av fordonsbeskattningen. Fordonsförvaltningscentralen verkställer debiteringen av skatten och vidtar åtgärder i anknytning till indrivning av skatten.

Beskattningen av fordon som är registrerade i landskapet Åland sköts av länsstyrelsen i landskapet Åland, som också för fordonsregister i landskapet och därigenom innehar ungefär motsvarande ställning där som for-

donsförvaltningscentralen.

Om myndigheternas behörighet i fråga om fordonsbeskattningen kan enligt det föreslagna 3 mom. vid behov stadgas närmare genom förordning.

11 §. *Godkännande av fordon vid besiktning.* Paragrafen gäller godkännande av fordon vid besiktning, om betalningen av skatten har försummats. Stadgandet kompletterar 27 § lagen om skatt på motorfordon, med stöd av vilken användningen av ett fordon i sådana fall kan hindras helt och hållet.

En viktig åtgärd som föreslås när det gäller kontrollen av att fordonsskatten har betalats och en förbättring av indrivningsresultatet är att obetald fordonsskatt skall utgöra ett hinder för årsbesiktning av fordonet. Också när det gäller egentlig fordonsskatt kontrolleras i samband med besiktningen att skatten är betald. Om detta stadgas i 8 § förordningen om skatt på motorfordon (1758/95). Avsikten är dock inte att tillämpa denna förordning på fordonsbeskattningen, eftersom den nu föreslagna lagen förutsätter en egen förordning. I 11 § föreslås stadganden om hur kontrollen av att fordonsskatten har betalats skall genomföras vid årsbesiktningen. Avsikten är att man i de fall då betalningen av skatten har försummats i princip skall förfara på samma sätt som om fordonet observeras ha en brist som medför att det på nytt måste visas upp för den som sköter besiktning av fordon. Det ankommer dock inte på den som sköter besiktningen att omedelbart hindra användningen av ett fordon på grund av att skatten har lämnats obetald. Lagen föreslås stadga att fordonet inte godkänns i årsbesiktningen om fordonsskatten inte är betald. Den som mottar fordonet för besiktning bestämmer att fordonet på grund av att skatten är obetald skall genomgå efterbesiktning inom den tid som i vägtrafiklagstiftningen stadgas för efterbesiktning. Om fordonsskatten inte heller då är betald, beläggs fordonet med körförbud enligt vad som stadgats om detta med stöd av vägtrafiklagen.

I enlighet med det grundläggande stadgandet om hindrande av användning av fordon i 27 § lagen om skatt på motorfordon hindras användningen av fordonet även om fordonets ägare eller innehavare är någon annan än den som har varit skyldig att betala skatten i fråga. Det kan antas att en stor del av de fall där i denna paragraf avsedda fullmakter som gör kontrollen av skatten smidi-

gare tillämpas, på ett eller annan sätt har samband med ändringar i ägandet eller innehavet av fordonet. Dessa ändringar skall inte som sådana anses utgöra de särskilda skäl som avses i paragrafen och på basis av vilka användningen av ett fordon kan tillåtas trots observerade brister, utan det skall dessutom förutsättas att den skattskyldiga på ett skäligt sätt vinnlägger sig om att sköta sina plikter. Om det är uppenbart att någon anhåller om tilläggstid bara för att inte behöva betala skatten, skall ingen sådan beviljas. Avsikten är inte heller att på detta sätt bevilja betalningstid t.ex. på grund av tillfälliga betalningssvårigheter. På egentligt anstånd med skattebetalningen tillämpas vid behov vad som stadgas i lagen om skatt på motorfordon. Ett beslut om anstånd medför bl.a. att hindrandet av användningen av fordonet skjuts fram, eftersom en ny förfallodag bestäms för skatten. Härvid är åtgärderna enligt denna paragraf över huvud taget inte nödvändiga.

12 §. *Detaljerade stadganden.* I paragrafen regleras hurudana stadganden som skall utfärdas genom förordning. I samband med paragraferna ovan har redan nämnts vissa helheter som skall regleras genom förordning. I denna paragraf föreslås en allmän förteckning över de frågor som utöver detta är avsedda att regleras genom förordning. Sådana frågor är främst arrangemang som gäller skatteuppbörd, innehållet på debetsedel, sättet att betala skatt och ordnandet av skattekvittning. De nödvändiga stadgandena är ungefär desamma som stadgandena om egentlig fordonsskatt i förordningen om skatt på motorfordon.

13 §. *Detaljerade bestämmelser.* I denna paragraf föreslås stadganden om finansministeriets befogenheter att besluta om uppbörd, betalningsställen och betalning i fråga om fordonsskatt. Precis som i fråga om motsvarande beslut av finansministeriet om uppbörd, betalningsställen och betalning i fråga om egentlig fordonsskatt, som utfärdats med stöd av lagen om skatt på motorfordon, är avsikten att genom ministeriets beslut utfärda föreskrifter om bl.a. fordonsskattens förfallodag, skatteuppbörd i fråga om fordon som införs i registret under skatteperioden, debitering av skatt i samband med rättelser och andra motsvarande åtgärder, betalningsställen och betalningspåminnelser. Beslutet skall i hög grad motsvara föreskrifterna i det nämnda ministeriebeslutet.

14 §. *Ikraftträdande.* I paragrafen ingår lagens ikraftträdelsestadgande. Enligt det är lagen avsedd att träda i kraft den 31 januari 1997. Tidpunkten är vald så att lagen är i kraft innan skatteperioden för fordonsskatt börjar enligt 4 § lagen om fordonsskatt på vissa fordon. Fastän skatteperioden enligt den föreslagna lagen är ett kalenderår, kan lagen inte tillämpas i praktiken från ingången av 1997. På det sätt som utreds ovan i samband med 5 § 2 mom. har man förberett sig på detta genom att i det lagrummet reglera att det genom förordning skall stadgas om skatteperiodens början i fråga om 1997 års fordonsskatt. Lagens ikraftträdande kan inte skjutas fram till tidpunkten för skatteperiodens början enligt den lag som upphävs genom 14 § eller efter denna tidpunkt, eftersom fordonen i så fall vid den tidpunkten måste förses med skattmärken enligt den lag som föreslås bli upphävd eller användningen av fordonen hindras.

I paragrafens 2 mom. stadgas att lagen om fordonsskatt på vissa fordon skall upphävas. Lagen upphävs när denna lag träder i kraft. Den lag som kommer att upphävas skall dock alltjämt tillämpas enligt 4 mom. på alla åtgärder som inte har slutförts. Sådana kan i princip vara debitering av skatt i fall av försummelse, ändringssökande och indrivning.

Det föreslås bli särskilt omnämnt att också lagens stadganden om hindrande av användning trots upphävandet skall tillämpas tills skatten har betalats. För tydlighetens skull stadgas att 8 § också till övriga delar skall tillämpas även efter att lagen har upphävts. Detta gäller bl.a. förbudet att godkänna ett fordon vid besiktningen om skatten är obetald. I praktiken kan detta komma på fråga främst om man har varit tvungen att separat debitera skatten på fordonet till ett tredubbel belopp och skatten ändå har lämnats obetald.

2. **Ikraftträdande**

Lagen föreslås träda i kraft den 31 januari 1997. Lagen bör träda i kraft före början av skatteperioden enligt 4 § lagen om fordonsskatt på vissa fordon, dvs. före den 1 februari 1997, för att den lag som föreslås bli upphävd inte skall behöva tillämpas 1997. År 1997 tillämpas lagen om fordonsskatt på så sätt att om skatteperiodens början stadgas genom förordning.

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

Lag

om fordonsskatt

I enlighet med riksdagens beslut stadgas:

1 §

Lagens tillämpningsområde

På fordon som är registrerade i Finland betalas fordonsskatt till staten enligt denna lag.

2 §

Skattepliktiga fordon

Fordonsskatt betalas för person- och paketbilar (kategorierna M₁, N₁, M₁G och N₁G) som antecknats i fordonsregistret samt för specialbilar vars största tillåtna totalmassa är högst 3 500 kilo. Fordonsskatt betalas också för fordon som borde ha varit antecknade i fordonsregistret.

På klassificering av fordon och största tillåtna totalmassa tillämpas de grunder som fastställts med stöd av vägtrafiklagen (276/81).

3 §

Skattskyldighet

Den som äger ett fordon eller är antecknad som innehavare i registret är skyldig att betala fordonsskatt för fordonet. Skattskyldig är den som äger eller innehar fordonet vid skatteperiodens början eller som under skatteperioden blir ägare eller innehavare av ett fordon som antecknas i registret för första gången, har varit avregistrerat eller blivit skattepliktigt under skatteperioden. Om fordonet har såväl ägare som innehavare antecknade i registret, är innehavaren skattskyldig.

Om ett fordon inte har registrerats eller om uppgifterna i registret är felaktiga, är den skattskyldig som borde ha stått som ägare i registret. Om detta inte kan påvisas, debiteras skatten hos den i vars bruk fordo-

net skall anses ha varit vid skatteperiodens början eller under skatteperioden.

4 §

Tillämpning av lagen om skatt på motorfordon

På uppbörd av fordonsskatt enligt denna lag tillämpas vad som stadgas om debitering och uppbörd av egentlig fordonsskatt i lagen om skatt på motorfordon (722/66), om inte något annat stadgas i denna lag eller i förordning som utfärdats med stöd av den. Lagen om skatt på motorfordon och författningar som utfärdats med stöd av den tillämpas också på ändringssökande, indrivning av skatt och hindrande av användning av fordon på grund av att skatten försumrats, befrielse från skatt samt i tillämpliga delar också i övrigt på förfarandet enligt fordonsbeskattningen, om inte något annat stadgas i denna lag eller med stöd av den.

Genom förordning stadgas att lagen om skatt på motorfordon inte skall tillämpas på fordonsskatt.

5 §

Skatteperiod

Skatteperioden för fordonsskatt är ett kalenderår.

Om skatteperiodens början i fråga om 1997 års fordonsskatt stadgas genom förordning.

6 §

Beloppet av fordonsskatten

Fordonsskatten är 500 mark för fordon som har tagits i bruk före den 1 januari 1994 och 700 mark för fordon som har tagits i bruk nämnda dag eller senare.

7 §

Skatteuppbörden

Fordonsskatt uppbärs för hela skatteperioden till ett belopp som avses i 6 §, utan skattesänkning på grund av att fordonet avregistrerats eller annars inte har använts.

Om skattskyldigheten för fordon som första gången antecknas i registret, omregistreras eller under skatteperioden ändrats till att bli skattepliktigt, börjar under skatteperioden, uppbärs dock endast den relativa del av skatten som motsvarar den del av skatteperioden som, räknat i dagar, återstår när skattskyldigheten börjar. Skatt uppbärs då i jämna mark, men är minst 200 mark.

8 §

Skattefrihet

Fria från fordonsskatt är

1) under villkor av ömsesidighet motorfordon som i Finland används av främmande makts härvarande beskickning eller sådant konsulat, vars chef är utsänd konsul, eller av en med dem jämförbar utländsk representation eller en till dem hörande person som inte är finsk medborgare,

2) fordon som tillhör Europeiska gemenskapernas i Finland belägna institutioner,

3) museifordon,

4) militärfordon som antecknats i försvarsmaktens register, samt

5) fordon som antecknats i exportregistret.

9 §

Återbäring av skatt i vissa fall

I 51 § bilskattelagen (1482/94) avsedda invalider beviljas befrielse från fordonsskatt för person- eller paketbilar som är i deras ägo och huvudsakliga personliga bruk. Skattefriheten kan gälla endast ett fordon åt gången.

Den i 1 mom. avsedda skattefriheten beviljas på ansökan. Om ansökan gäller en bil för vilken den sökande under de tre senaste kalenderåren har beviljats återbäring av bilskatten, kan den skattefrihet som beviljats i bilbeskattningen ses som utredning över att de i 1 mom. nämnda förutsättningarna uppfyllts. Skatten kan lämnas odebiterad eller

återbetalas utan ansökan, om den nämnda mottagaren av återbäring av bilskatten alljämt äger bilen.

Om fordonet under skatteperioden överläts i någon annans än den i 1 mom. avsedda personens bruk på ett sådant sätt att överlåtelsen bör antecknas i fordonsregistret, uppbärs hos den som beviljats skattefrihet skatt som motsvarar den tid som vid överlåtelse-tidpunkten eller den tidpunkt som skall ses som överlåtelse-tidpunkt återstår av skatteperioden. Skattebeloppet uträknas enligt vad som stadgas i 7 § 2 mom.

Genom förordning stadgas om den myndighet som behandlar de ansökningar som avses i denna paragraf och debiterar skatten i de fall som avses i 3 mom.

10 §

Myndigheter

Den allmänna ledningen av fordonsbeskattningen sköts av skattestyrelsen. Fordonsförvaltningscentralen ombesörjer debiteringen av skatten och står för åtgärder i anknytning till indrivning av skatten.

Beskattningen av fordon som är registrerade i landskapet Åland sköts av länsstyrelsen i landskapet Åland.

Om myndigheternas behörighet i fråga om fordonsbeskattningen kan vid behov stadgas närmare genom förordning.

11 §

Godkännande av fordon vid besiktning

Om fordonsskatten är obetald, godkänns fordonet inte vid årsbesiktningen. Den som utför besiktningen bestämmer att fordonet på grund av att skatten är obetald skall genomgå efterbesiktning inom den tid som i vägtrafiklagstiftningen stadgas för efterbesiktning. Om skatten inte heller då är betald, beläggs fordonet med körförbud enligt det förfarande som stadgats med stöd av vägtrafiklagen.

12 §

Detaljerade stadganden

Genom förordning stadgas närmare om

förfarandet vid fordonsbeskattning. Vid sidan av vad som stadgas i denna lag kan genom förordning stadgas bl.a. om skatteuppbörd, debetsedlar, betalning av skatt och skattekvittning.

13 §

Detaljerade bestämmelser

Detaljerade bestämmelser om uppbörd av fordonsskatt, skattens förfallodag, betalningsställen och betalning av skatten samt andra bestämmelser som kompletterar denna lag och sådan förordning som utfärdas med stöd av 12 § ges av vederbörande ministerium.

14 §

Ikraftträdande

Denna lag träder i kraft den 31 januari 1997.

Genom denna lag upphävs lagen den 18 februari 1994 om fordonsskatt på vissa fordon (135/94) jämte ändringar.

Lagen tillämpas första gången på skatteperiod som börjar år 1997 enligt vad som stadgas i förordning.

På sådan debitering och indrivning av skatt samt på sådant ändringssökande gällande skatt, som anhängiggjorts före denna lags ikraftträdande, tillämpas den upphävda lagen. Även de stadganden med stöd av vilka användningen av ett fordon har hindrats tillämpas alltjämt efter det att denna lag har trätt i kraft, till dess att skatten är betald. Detsamma gäller lagens 8 § också till övriga delar.

Helsingfors den 4 oktober 1996

Republikens President

MARTTI AHTISAARI

Finansminister *Sauli Niinistö*

