

FINANSUTSKOTTETS BETÄNKANDE 36/2003 rd

Regeringens proposition med förslag till for- donsskattelag

INLEDNING

Remiss

Riksdagen remitterade den 4 november 2003 en proposition med förslag till fordonsskattelag (RP 111/2003 rd) till finansutskottet för beredning.

Lagmotion

I samband med propositionen har utskottet behandlat följande motion:

— LM 125/2003 rd — Raimo Vistbacka /saf m.fl.: Lag om ändring av 6 § lagen om fordonsskatt (remitterad 16.10.2003)

Beredning i delegation

Ärendet har beretts av finansutskottets skatte-delegation.

Sakkunniga

Skattedelegationen har hört

- äldre regeringssekreterare Heikki Kuitunen och konsultativ tjänsteman Merja Sandell, finansministeriet
- lagstiftningsråd Pertti Normia, inrikesministeriet
- trafikråd Kari Saari, kommunikationsministeriet

- enhetsdirektör Olli Lindroos, Fordonsförvaltningscentralen
- överingenjör Olavi Koskinen, Vägförvaltningen
- direktör Reijo Virtanen, Tullstyrelsen
- landshövding Peter Lindbäck, Länsstyrelsen på Åland
- referendarieråd Marina Äimä, högsta förvaltningsdomstolen
- verkställande direktör Pentti Rantala, Autoalan Keskusliitto ry
- verkställande direktör Pekka Puputti, Bilimportörerna rf
- verkställande direktör Matti Peltola, Koneyrittäjien liitto
- direktör Timo Sipilä, Centralförbundet för lant- och skogsbruksproducenterna MTK rf
- direktör Pasi Moisio, Finlands Lastbilsförbund rf
- kommunikationsdirektör Nina Nizovsky, Suomen Taksiliitto
- chefsjurist Juha Koponen, Skattebetalarnas Centralförbund
- verkställande direktör Jarmo Nupponen, Olje- och Gasbranschens Centralförbund.

Skriftligt utlåtande har inkommit från

- justitieministeriet
- försvarsministeriet
- finansministeriet och
- Bussförbundet.

PROPOSITIONEN OCH LAGMOTIONEN

Propositionen

Regeringen föreslår 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. Det nuvarande systemet som regleras i två olika skattelagar föreslås nu ingå i en lag. Lagen ska 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 2004 och tillämpas första gången i den fordonsbeskattning som verkställs 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.

Lagmotionen

Lagmotion LM 125/2003 rd innehåller ett parallellförslag till regeringens proposition med förslag till lag om ändring av 6 § lagen om fordonsskatt (RP 53/2003 rd). I lagmotionen föreslås att fordonsskatten ska sänkas med 1 euro.

UTSKOTTETS ÖVERVÄGANDEN

Allmän motivering

Utskottet tillstyrker lagförslaget, men med följande ändringar och anmärkningar.

Teknisk bakgrund. Utgångspunkten för översynen av fordonsskattelagstiftningen är synnerligen teknisk. Bakgrunden utgörs av en omfattande reform av datasystemen. Avsikten är att införa modern beskattnings- och betalningspraxis även inom fordonsbeskattningen. Det nya systemet gör det möjligt att bland annat räkna ut skatt per dag, välja antalet skatterater och automatiskt överföra små återbärningar så att de blir betalningar av kommande skatt. Dessutom blir det möjligt med elektronisk fakturering och periodbeskattning baserad på samlingsfakturer för företag som äger eller besitter många bilar. Syftet med de nya förfarandena är att både kunderna och förvaltningen ska kunna göra arbets- och kostnadsbesparingar.

Förenhetligad lagstiftning och nya förfaranden. Den tekniska översynen kombineras med en reform av skattelagstiftningen. Den nuvarande

regleringen är spridd på olika ställen, har tillkommit vid olika tidpunkter och är delvis överlappande. Avsikten är nu att göra denna reglering klarare. Det föreslås att bestämmelser som finns i flera olika lagar och förordningar samlas i två huvudlagar. Den ena avses innehålla grunderna för fordonsbeskattningen och den andra närmast bestämmelser om påföljdssystemet.

Även denna reform är huvudsakligen teknisk till sin natur. Avsikten är att skapa en rättslig grund för de ovan beskrivna nya förfarandena. Dessutom är det meningen att skapa klarhet i begreppen genom att den nuvarande fordonsskatten och egentliga fordonsskatten ska motsvaras av de nya begreppen *grundskatt* och *drivkraftsskatt*. Dessa ska tillsammans kallas *fordonskatt*. Den påföljdsartade avgift som föreslås i RP 112/2003 rd kallas fortfarande för *bränsleavgift*, men den nuvarande tilläggsskatten frångås helt.

Den mest betydande ändringen för den skattskyldige är att grundskatten och drivkraftsskatten blir dagsbaserade. Var och en betalar således skatt endast för den tid han eller hon själv äger

eller innehar fordonet. Detta har varit ett allmänt önskemål från Fordonsförvaltningscentralens kunder och den nya ordningen har framför allt ansetts vara mer rättvis.

Det viktigaste för företagen är möjligheten till periodbeskattning och den tillhörande elektroniska kommunikationen. Periodbeskattning ska enligt förslaget vara möjligt för de företag som i genomsnitt per dag under en tolv månaders period svarar för skatten för minst 50 fordon. Fordonsförvaltningscentralen har emellertid skickat ett meddelande om betalningssätt och en ansökningsblankett till alla företag som svarar för skatten för minst 20 bilar. Centralens tillämpningspraxis är således mer flexibel än vad som sägs i lagförslaget.

Allmän bedömning och miljöaspekter. Utskottet instämmer med de synpunkter som framförts också i samband med sakkunnigutfrågningen att reformen skapar klarhet och är motiverad. Vilken betydelse reformarbetet får på längre sikt beror emellertid på hur väl arbetet svarar mot de ändringsbehov som uppkommer när EU harmoniserar trafik- och bränslebeskattningen. Enligt motiveringen till propositionen har strävan varit att beakta dessa synpunkter. ADB-systemet har planerats så att miljöfaktorer som bygger på uppgifter i fordonsregistret i framtiden kan beaktas. Däremot har systemet inte kapacitet för sådan fordonsbeskattning där skatten fastställs t.ex. på grundval av antalet körkilometer.

Problem. Trots sin tekniska allmänkaraktär innehåller propositionen vissa enskilda problempunkter som tagits upp under sakkunnigutfrågningen.

(a) Förfarandemässiga faktorer. Största delen av påpekandena gäller förfaranden och utskottet föreslår på grundval av dem flera ändringar. Dessa motiveras närmare i detaljmotiveringen.

Flera påpekanden har vid närmare granskning visat sig vara omotiverade. Exempelvis har systemet för skattehöjning kritiserats, medan utskottet anser systemet vara motiverat eftersom det tillsammans med vägtrafikövervakningen motsvarar gemenskapens krav för att hindra an-

vändningen av billigare bränslen än dieselolja. På detta sätt går det att undvika till exempel de alternativ där övervakningen gäller distributionskanalen. Enligt uppgift kommer skattehöjningarna på samma sätt som till exempel efterbeskattningen i praktiken enbart att gälla dem som avsiktligt och medvetet bryter mot lagen. De stränga påföljderna kommer således inte att vara till någon verklig skada för vanliga bilister. Innan påföljdssystemet ändras är det skäl att noga överväga dess roll med anledning av EG-domstolens dom den 27 november 2003 i mål C-185/00, som gäller Finland.

Utskottet har särskilt beaktat Fordonsförvaltningscentralens synpunkter i sina förslag om beskattningsförfarandet. Uppskattningsvis 95 % av fordonsbeskattningen sköts enbart maskinellt och endast ca 5 % av fallen är föremål för enskild prövning. Antalet transaktioner per år kommer att mer än fördubblas, uppskattningsvis till 8,5 miljoner transaktioner. Bestämmelserna om beskattningsförfarandet måste därmed vara sådana att massförfarandet kan ske effektivt. Eftersom beskattningen i praktiken bygger på de skattskyldigas egna registeranmälningar anser utskottet att förfarandebestämmelserna med nedan föreslagna ändringar även uppfyller rättssäkerhetskraven. Rättssäkerheten garanteras dessutom av att den skattskyldige alltid flexibelt kan låta kontrollera beskattningens riktighet till exempel med hjälp av ett rättelseförfarande.

(b) Ändringar i sak. Utskottet föreslår tre ändringar av innehållet i propositionen.

Den första ändringen gäller statens bilar. De bör även i fortsättningen vara befriade från dieselskatt och därmed bör skattefriheten även gälla den nya drivkraftsskatten. Utskottet föreslår dessutom att skattefriheten utvidgas så att den även gäller den nya grundskatten. Därmed skulle de statsägda bilar som är befriade från dieselskatt bli helt befriade från fordonsskatt. Utskottet föreslår att även biogasbilar ska vara befriade från drivkraftsskatt. Det tredje förslaget gäller beskattningen av lastbilar med två axlar som är utrustade för dragning av påhängsvagnar, egentliga släpvagnar eller släpkärror. Det före-

slås att skatten ska sänkas från 3,8 till 3,1 cent för varje påbörjat hundratal kilogram totalmassa. Dessa förslag motiveras närmare i detaljmotiveringen.

I övrigt behöver skattenivån inte ändras, menar utskottet. En allmän utgångspunkt för propositionen har varit att den inte ska innehålla ändringar av skattenivån eller skattskyldigheten eller andra ändringar av grundläggande karaktär, med undantag av den allmänna höjningen av grundskatten med 10 euro. Således tillstyrker utskottet propositionen med undantag av vad som ovan sades om dragbilar med två axlar, även om orsakerna till grundskatt att två olika storlekar i praktiken numera saknar betydelse.

Utskottet anser inte heller sådana ändringar vara möjliga att lastbilar avsedda för transport av skogsmaskiner befrias från fordonsskatt. Denna befrielse har motiverats med skälighet eftersom dessa bilar ofta används så pass lite. En skattelättnad är enligt utskottet inte möjlig eftersom bilarna klassificeras som lastbilar och omfattas av det absoluta minimiskattekravet enligt gemenskapens s.k. Eurovinjettdirektiv (1999/62/EG). Utskottet hänvisar ändå till skattelättnadsbestämmelsen i 61 § i lagförslaget, enligt vilken Fordonsförvaltningscentralen av särskilda skäl helt eller delvis kan befria den skattskyldige från skyldigheten att betala fordonsskatt.

Under sakkunnigutfrågningen har det dessutom föreslagits att lagens 4 § kompletteras med trafiktraktorer som används för varutransporter på allmänna vägar. På detta sätt skulle den skattemässiga behandlingen av lastbilar och trafiktraktorer bli neutral. Enligt uppgift är en sådan ändring inte tekniskt genomförbar i detta sammanhang. Utskottet har därför inte tagit närmare ställning till saken.

Skatteplikten avses heller inte gälla bilar som utgör omsättningstillgångar i bilhandeln. Inte heller denna ändring är nu tekniskt genomförbar. Det skulle dessutom krävas närmare angivelse av bland annat vem som ska vara förmånsstagare och vilka fordon som omfattas. Skattebefrielsen skulle dessutom strida mot grundtanken med systemet att ingen tidsperiod är skattefri.

Utskottet menar att frågan kan utredas separat till exempel utifrån om det vore ett fungerande alternativ att flexibelt ta fordon ur trafik. Således finns det inte anledning att ändra 4 § heller utifrån detta förslag.

(c) *Brådskanie behandling.* Propositionen avläts som en budgetlag och riksdagen fick den för behandling den 24 oktober 2003. Problemet har varit den strama tidtabellen för behandling av propositionerna och dessutom att det nya systemet tekniskt sett redan fin slipats så långt att många ändringar i praktiken inte längre varit möjliga. Riksdagen har således blivit tvungen att åtminstone till viss del godkänna lagstiftningen på teknikens villkor. Utskottet anser detta vara problematiskt och icke önskvärt och kräver att lagförslagen ska förläggas riksdagen i tid så att den tekniska planeringen kan stödas på lagstiftningen.

(d) *Behovet av rådgivning.* Under sakkunnigutfrågningen har många punkter kommit fram som gett upphov till oklarhet eller till och med till direkta missförstånd. Exempelvis innebär överföringen av skatteåterbäring enligt 31 § i lagförslaget i praktiken att ett viss skattekontotänkande antas. Detta begränsar ändå inte den skattskyldiges rätt att få tillbaka skatt som betalats av misstag. Fordonsförvaltningscentralen betalar tillbaka sådana transaktioner så snart de upptäcker misstaget. Även för kunden innebär skattekontotänkandet att man undviker onödiga skatteåterbäringar och utbetalningar. Överföringen av skatteåterbäring omfattas inte heller av begränsningarna som gäller det minsta återbäringsbeloppet, utan överföringen betalas alltid till fullt belopp. Utskottet anser därför att förslaget är motiverat.

Det har framkommit oklarheter också i rent praktiska frågor, som betalning av skatten i rater. Avsikten är att den skattskyldige väljer antalet skatterater på sin skattsedel. Det behövs således ingen separat ansökan om inte den skattskyldige senare vill ändra på sitt val.

Under sakkunnigutfrågningen föreslogs också olika förfaranden för att göra det enklare att

tillfälligt ta ett fordon ur bruk. För närvarande pågår emellertid ett gemensamt projekt mellan kommunikationsministeriet, finansministeriet och Fordonsförvaltningscentralen, och avsikten är att redan under nästa år komma fram till ett enklare och mer flexibelt förfarande än det som föreslagits. Det är således inte motiverat att ändra propositionen i detta avseende.

Det är enligt utskottets uppfattning uppenbart att det råder oklarhet om lagens innehåll. Eftersom systemet är nytt och gäller en synnerligen stor grupp skattskyldiga anser utskottet att det är viktigt att Fordonsförvaltningscentralen i så stor omfattning som möjligt informerar om praktiska frågor och garantier för rättssäkerheten i anknytning till det nya systemet.

Detaljmotivering

Utskottet föreslår att lagförslaget ändras som följer:

11 §. Drivkraftsskatt. I 1 mom. 4 och 5 punkten föreslås skatten för dragbilar med två axlar bli sänkt från 3,8 till 3,1 cent för varje påbörjat hundratal kilogram totalmassa.

Skattesatserna i propositionen grundar sig på vägbelastningen. Ju mer ett fordon belastar vägarna och bidrar till vägslitage, desto högre är skattesatsen. Den relativa belastningen minskar vanligen ju fler axlar fordonet har. Följaktligen är skatten för dragbilar med tre eller flera axlar mindre än för bilar med två axlar.

Utskottet anser att motivet i sig är godtagbart och befogat med hänsyn till hur fordonsbeskattningen utvecklats. Ändringen stramar emellertid åt skatten för dragbilar med två axlar och gör det svårare för dem att konkurrera om vägtransporterna i Centraleuropa. Utskottet föreslår därför att skattesatsen sänks med 0,7 cent per beräkningsenhet jämfört med regeringens förslag.

12 §. Skattefria fordon. Utskottet föreslår att paragrafen kompletteras med en ny 12 punkt om att statens bilar är fria från fordonsskatt, dvs. grundskatt och drivkraftsskatt. Som ovan konstaterats utvidgas skattefriheten till att också gälla grundskatten. Skattefriheten skulle så som fallet är nu

gälla bara person- och paketbilar samt specialbilar för vilka staten eller statliga inrättningar är skattskyldiga och som används av dessa. Skattskyldigheten gäller inte statliga affärsverks fordon. Bestämmelsen motsvarar också på denna punkt gällande lagstiftning.

Regeringen argumenterar för sitt eget förslag bl.a. genom att åberopa neutralitetsskäl och framhålla att det är svårt att plocka ut de fordon som omfattas av skattefriheten. Argumenten är enligt utskottet inte så vägande att de skulle motivera den ändring regeringen föreslagit. Viktiga aktörer är exempelvis polisen, gränsbevakningsväsendet och försvarsmakten, som inte kan anses orsaka andra neutralitetsolägenheter genom sin verksamhet. Ett annat problem är att de statliga inrättningarna inte berett sig på skattepåföljder under den pågående ramperioden. Det kan därför vara svårt att få in adekvata anslag i de årliga budgetarna. Om inrättningarna inte kan anvisas tillräckligt med anslag, måste de ta skattepengarna från de anslag som reserverats för egentliga omkostnader.

Argumenten ovan talar också för att skattefriheten ska utvidgas till att gälla grundskatten. I dagsläget betalar staten en årlig fordonsskatt motsvarande den nya grundskatten för de av sina bilar som finns antecknade i fordonsregistret. Det är bara militärfordon som antecknats i försvarsmaktens register som är befriade från denna skatt. Men enligt utredning till utskottet siktar försvarsmakten på att flytta över fordonen från militärregistret till det allmänna fordonsregistret. Dessutom använder sig försvarsmakten allt mer av leasingbilar, som ingår i det allmänna fordonsregistret. Det bör inte finnas något som hindrar försvarsmakten eller andra statliga instanser att använda och administrera sina fordon på ett förnuftigt sätt och därför föreslår utskottet att de ovannämnda statsägda fordonen också befrias från grundskatt.

Utskottet föreslår att till paragrafen läggs ett nytt 2 mom., där det föreskrivs att person- och paketbilar som drivs med bränsle bestående av metan är befriade från drivkraftsskatt. För sådana biogasbilar tas ut bara grundskatt som för alla andra fordon i fordonsregistret. Om undantag

inte beviljas ska också drivkraftsskatt betalas för fordonen. Utskottet anser att det av miljöskäl vore önskvärt att allt fler använde biogasbilar och föreslår därför skattefrihet som en uppmuntring i initialskedet. Det handlar alltså om ett miljöbaserat stöd som kan frångås i sinom tid, när biogasen vunnit terräng som bilbränsle.

Skattefriheten gäller inte lastbilar, eftersom det finns särskilda gemenskapsbestämmelser om den lägsta skatten för dem.

19 §. Skatteuppbörd i vissa fall. Utskottet föreslår ett tillägg till punkt 2 i 1 mom., enligt vilket fordonsskatt inte heller behöver betalas för den tid då fordonet utan att ha blivit beslagtaget omhändertagits av polisen eller den myndighet som handhar bilskatten. Situationer av detta slag kan uppstå exempelvis av utredningsrelaterade skäl eller på grund av en säkringsåtgärd.

46 §. Skatterättelse till skattetagarens fördel. Utskottet föreslår att 3 mom. stryks. I momentet föreskrivs att den skattskyldige inte behöver höras med anledning av en skatterättelse, om skattskyldigheten för en person leder till att skattskyldigheten lyfts av för en annan.

Bestämmelsen är framför allt avsedd för de situationer där fordonsregistret får meddelande om ägarbyte alltför sent. När den skatt som betalts till ett alltför stort belopp betalas tillbaka till säljaren, behöver köparen alltså inte längre höras för att rättelse ska kunna göras och skatt till rätt belopp tas ut.

Utskottet menar att bestämmelsen är onödig och förvirrande. Fordonsskatten debiteras enligt 15 § när de uppgifter som behövs för beskattningen har antecknats i registret eller på annat sätt kommit till Fordonsförvaltningscentralens kännedom. Debiteringen sker utan att den skattskyldige hörs. Skatt som betalts obefogat återbärs enligt 30—32 §. Däremot är det helt på sin plats att höra den skattskyldige i beslut som gäller annat än normal debitering av skatt.

I samband med expertutfrågningen påpekades det att fem år är en alltför lång tid för skatterättelse. Skatterättelsetiden är bl.a. inom inkomstbeskattningen och momsbeskattningen av-

sevärt kortare, 2—3 år. Enligt Fordonsregistercentralen innebär en kortare rättelsetid i praktiken bara att det inte skulle gå att betala tillbaka ogrundade skatter till de berörda personerna, eftersom det vanligen inte är något problem med debiteringen. Om man går in för att förkorta rättelsetiden bör också den allmänna efterbeskattningstiden förkortas. Utskottet ser emellertid ingen anledning till att detta skulle göras nu.

48 §. Förhandsavgörande. Bestämmelsen föreslås bli kompletterad med ett allmänt villkor att förhandsavgörandet ska ha vunnit laga kraft.

49 §. Rättelse till den skattskyldiges fördel. "Den skattskyldige" föreslås bli utbytt mot "den som saken gäller". Rättelseyrkande får då framställas av alla vars intressen direkt påverkas av beslutet eller som är ansvariga för skatten, oavsett om de är skattskyldiga eller inte. En person som köpt en bil och betalat den tidigare ägarens skatt skulle exempelvis kunna anhålla att den betalda skatten ska rättas.

50 §. Anförande av besvär hos förvaltningsdomstol. Utskottet föreslår att skattetagarens besvärstid ska förkortas från 5 år till 6 månader. Besvärstiden räknas från den dag då det överklagade beslutet fattades.

Sakkunniga som utskottet hört har ansett att skattetagarens besvärstid är onödigt lång. I andra skattelagar är den avsevärt kortare, t.ex. i momsbeskattningen 30 dagar från den dag då beslutet fattades och i inkomstbeskattningen 8 månader från det beskattningen av den skattskyldige slutfördes. Fordonsförvaltningscentralen uppger att det inte finns några praktiska omständigheter som kräver en besvärstid på 5 år.

Utskottet föreslår dessutom att det såsom i andra skattelagar också ska föreskrivas om en särskild besvärstid på 30 dagar för förhandsavgöranden. Den skattskyldiges besvärstid räknas från delfåendet och skattetagarens från det beslutet fattades.

I bestämmelsen föreslås dessutom vissa språkliga preciseringar.

Från sakkunnighåll har det föreslagits att i stället för att koncentrera behandlingen av be-

svären till Helsingfors förvaltningsdomstol skulle besvären spridas ut på de regionala förvaltningsdomstolarna. Finansministeriet och justitieministeriet utreder just nu tillsammans om behandlingen av besvär över indirekta skatter kunde decentraliseras. Enligt information till utskottet går åsikterna ännu i sär. Därför anser utskottet att det inte heller för fordonsbeskattningens del finns någon anledning att gå in för en speciallösning. Utskottet föreslår alltså att besvären ska behandlas av Helsingfors förvaltningsdomstol såsom regeringen föreslagit. Dessutom räknar man med färre besvär än de ca 130 som nu lämnas in årligen, eftersom det i lagförslaget finns en bestämmelse om att Fordonsförvaltningscentralen först ska behandla alla besvär. Besvären går följaktligen vidare till förvaltningsdomstolen bara i det fall att de inte godkänns direkt.

51 §. Anförande av besvär hos högsta förvaltningsdomstolen. Utgående från allmän lagstiftningspraxis föreslår utskottet att det i 1 mom. sägs vem som har besvärsrätt till högsta förvaltningsdomstolen. Likaså med hänvisning till allmän lagstiftningspraxis föreslår utskottet ett tillägg till 4 mom. om att ansökan om besvärstillstånd ska fogas till besvärsskriften.

52 §. Ränta som skall betalas med anledning av ändringssökande. Utskottet föreslår att den i 3 mom. nämnda räntan preciseras så att den avser förseningsränta enligt lagen om skattetillägg och förseningsränta.

Vid sakkunnigutfrågningen påpekades det också för utskottet att ränta inte bör betalas på grundval av rättelse, om skatteåterbäringen beror på att den skattskyldige har försummat sin anmälningsplikt. På samma sätt tas inte heller ränta ut av den skattskyldige i samband med rättelse. I praktiken handlar merparten av fallen inom denna grupp om att skattskyldigheten övergår från en person till en annan, dvs. att en befrias från skattskyldigheten medan den andra påförs skatteplikt. Bestämmelsen kan enligt utskottet godtas när räckvidden är begränsad och reglerna bygger på reciprocitet. Räntan skulle i

praktiken mestadels vara rätt liten och inte heller finns det med hänsyn till de allmänna rättssäkerhetsaspekterna någon anledning att kräva att denna ska betalas. Utskottet tillstyrker bestämmelsen i den form regeringen föreslagit och anser att den kan bidra till ett enklare skatteförfarande.

54 §. Omröstning i förvaltningsdomstolar. Utskottet föreslår en språklig precisering i rubriken. Ändringen påverkar inte den svenska texten.

Trots att bestämmelsen gäller omröstningsförfarandet i förvaltningsdomstolar är utskottet för att den står kvar i lagen. Samma mönster återfinns nämligen i t.ex. mervärdesskattelagen och lagen om beskattningsförfarande. I sak betyder bestämmelsen att vid lika röstetal avgör dens åsikt som är fördelaktigast för den skattskyldige.

55 §. Verkställighet. Utskottet föreslår att 2 mom. slopas som obehövligt.

56 §. Myndigheter. Utskottet föreslår att den passus som gäller överföring av uppgifter till utomstående instanser stryks, eftersom den är obehövlig och ger upphov till tolkningssvårigheter. Dessutom görs en precisering genom att tullen byts ut mot tullverket.

58 §. Användningsförbud. Utskottet föreslår att bestämmelsen finslipas i språkligt hänseende.

61 §. Skattelättnad. Utskottet föreslår ett tillägg till 1 mom. om att uppskov med betalning av skatt beviljas på villkor som finansministeriet bestämt.

I 2 mom. föreslås en strykning av passusen om att en förvaltningsrättslig domstol kan bevilja befrielse från betalning av skatt i en av domstolen behandlad sak. Sakkunniga som utskottet hört har ansett att en sådan kombination av dömmande och verkställande makt är tvivelaktig med tanke på grundlagen och den allmänna maktfördelningsläran. Saken blir inte bättre av att Fordonsförvaltningscentralens beslut gällande skattelättnad får överklagas hos en förvaltningsdomstol.

63 §. *Offentlighet och utlämnande av uppgifter som gäller fordonsskatt.* Utskottet föreslår att bestämmelsen ändras så att huvudregeln, dvs. att uppgifterna är offentliga, samt undantagen från den framgår så tydligt som möjligt av bestämmelsen. Undantagen avser sådana känsliga uppgifter som i de flesta fall också skulle vara sekretessbelagda enligt den allmänna offentlighetslagen. Sekretessen ska dock gälla uppgifter som annars vore offentliga, t.ex. namnet på en skyddsförbudskund. Namnet behöver skyddas för att den för vilken skyddsförbud gäller inte ska kunna kopplas samman med ett visst fordon.

Bestämmelsen om offentlighet och utlämnande av uppgifter är enligt utskottet motiverad också av den anledningen att reglerna ska vara så klara och tydliga som möjligt både för kunder och myndigheter. Detta är viktigt i ett massförfarande, som fordonsbeskattningen kan hänfö- ras till, där alla möjligheter till tolkningstvister så vitt möjligt minimeras.

Lagmotionen

Regeringen har återtagit proposition RP 53/2003 rd och i stället lämnat den nu aktuella propositionen om en ny fordonsskattelag. Där föreslår regeringen bl.a. att den nuvarande lagen om fordonsskatt (1111/1996) upphävs. Utskottet tillstyrker regeringens proposition med ovan angivna ändringar, som inte gäller skattenivån. Utskottet har därför stannat för att avstyrka lagmotionen.

Förslag till beslut

På grundval av det ovan sagda föreslår finansutskottet

att lagförslaget godkänns med ändringar (Utskottets ändringsförslag) och

att lagmotion LM 125/2003 rd förkastas.

Utskottets ändringsförslag

Fordonsskattelag

I enlighet med riksdagens beslut föreskrivs:

1 kap. Allmänna bestämmelser

1 och 2 §
(Som i RP)

2 kap. Fordonsskatt 3—10 § (Som i RP)

11 §

Drivkraftsskatt

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

(1—3 punkten som i RP)

4) för lastbilar (kategorierna N₂, N₃, N₂G och N₃G) som är utrustade för och används för dragning av påhängsvagn 3,1 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 N₂, N₃, N₂G och N₃G) som är utrustade för och används för dragning av egentlig släpvagn eller släpkärra 3,1 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.

(2 och 3 mom. som i RP)

12 §

Skattefria fordon

Fria från fordonsskatt är
(1—9 punkten som i RP)

10) fordon för vilka beviljats förflyttningstillstånd enligt 48 § förordningen om registrering av fordon, (*utesl.*)

11) motorfordon i vilka huvudsakligen används trä- eller torvbaserat bränsle, *och*

12) *person- och paketbilar samt specialbilar för vilka staten eller statliga inrättningar är skattskyldiga och som används av dessa, med undantag för fordon som ägs av affärsverk som avses i lagen om statliga affärsverk (627/1987).*(Nytt)

Fria från drivkraftsskatt är sådana i 6 § 1 mom. 5 punkten bränsleavgiftslagen (/2003) avsedda person- och paketbilar som drivs med bränsle bestående av metan. (Nytt)

3 kap.

Uppbörd av fordonsskatt

13—18 §
(Som i RP)

19 §

Skatteuppbörd i vissa fall

Fordonsskatt behöver inte betalas för den tid då fordonet

(1 punkten som i RP)

2) är beslagttaget *eller annars omhändertaget* av polisen eller den myndighet som handhar bilskatten,

(3—5 punkten som i RP)

(2 och 3 mom. som i RP)

20—26 §
(Som i RP)

4 kap.

Återbäring av skatt

27—34 §
(Som i RP)

5 kap.

Skattebefrielse som beviljas personer med handikapp

35—37 §
(Som i RP)

6 kap.

Andra än i Finland registrerade fordon

38—44 §
(Som i RP)

7 kap.

Skatteförhöjning, skatterättelse till skatteta- garens fördel och efterbeskattning

45 §
(Som i RP)

46 §

Skatterättelse till skattetagarens fördel

(1 och 2 mom. som i RP)

(3 mom. *utesl.*)

47 §
(Som i RP)

8 kap.

Förhandsavgörande, rättelse och ändringssökande

48 §

Förhandsavgörande

(1 mom. som i RP)

Om en sökande *kräver det, skall* ett förhandsavgörande *som vunnit laga kraft* med bindande verkan iakttas vid beskattningen av den sökande för den tid *avgörandet gäller*. 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 som saken gäller* 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 *får ändring sökas genom besvär* hos Helsingfors förvaltningsdomstol. *Besvärsrätt har den skattskyldige eller någon annan som saken gäller och på statens vägnar skatteombudet vid Nylands skatteverk och i ärenden som gäller fast skatt och konsumtionsskatt enligt 38 § tullombudet vid Tullstyrelsen.*

För den skattskyldige och någon annan som saken gäller är besvärstiden fem år från utgång-

en av den skatteperiod då skatten påfördes eller då den borde ha debiterats eller då beslut om återbetalning av skatten fattades, dock alltid minst 60 dagar från delfåendet av beslutet. Vid förhandsavgörande är besvärstiden dock 30 dagar från delfåendet av beslutet. Besvärstiden för den skattskyldige är 6 månader från skattebeslutet och 30 dagar från förhandsavgörandet. Ändring skall sökas skriftligt, och besvärsskriften skall tillställas den behöriga skatteuppbördsmyndigheten inom besvärstiden. .

Skatteuppbördsmyndigheten skall behandla besvären som en rättelseansökan. Godkänns besvären inte i sin helhet, hänskjuts den del av besvären som inte godkänts till Helsingfors förvaltningsdomstol. (Nytt)

51 §

Anförande av besvär hos högsta förvaltningsdomstolen

Ändring i förvaltningsdomstols beslut får sökas genom besvär hos högsta förvaltningsdomstolen, om högsta förvaltningsdomstolen beviljar besvärstillstånd. *Rätt att anföra besvär har de som med stöd av 50 § får söka ändring i beskattningen.*

(2 och 3 mom. som i RP)

Besvär skall anföras inom 60 dagar från delfåendet av förvaltningsdomstolens beslut. Besvärsskriften, *som skall innefatta ansökan om besvärstillstånd*, skall inom besvärstiden tillställas högsta förvaltningsdomstolen eller Helsingfors förvaltningsdomstol.

52 §

Ränta som skall betalas med anledning av ändringssökande

(1 och 2 mom. som i RP)

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

53 §
(Som i RP)

54 §

Omröstning i förvaltningsdomstolar

(Som i RP. Ändringen av rubriken påverkar inte den svenska texten)

55 §

Verkställighet

(1 mom. som i RP)
(2 mom. *utesl.*)

9 kap.

Myndigheter och tillsyn

56 §

Myndigheter

Skatteuppbördsmyndighet i fråga om fordonsskatten är Fordonsförvaltningscentralen, dock så att *tullverket* 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 fordonsbeskattningen handhas av Fordonsförvaltningscentralen och *tullverket*, samt i fråga om fordon som är registrerade i landskapet Åland, av länsstyrelsen på Åland. Förvaltningscentralen behandlar dock även sådana ärenden om skatteuppskov och skattelättnad som gäller skatter som uppbärs av länsstyrelsen på Åland. (*Utesl.*)

57 §
(Som i RP)

58 §

Användningsförbud

Om skatt eller den del av skatten som förfallit till betalning inte har betalats *inom utsatt tid*, får fordonet inte användas i trafik (*användningsförbud*). *Fordonet får inte heller användas i trafik trots att det övergått till en annan ägare eller innehavare än den skattskyldige.* 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 uppbevaring.

(2—5 mom. som i RP)

59 och 60 §
(Som i RP)

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 konsumtions-skatt. *Uppskov med betalning av skatt beviljas på villkor som finansministeriet bestämt.*

Finansministeriet kan överta avgörandet av ett i 1 mom. avsett ärende av principiell betydelse. (*Utesl.*)

10 kap.

Särskilda bestämmelser

62 §
(Som i RP)

63 §

*Offentlighet och utlämnande av uppgifter som
gäller fordonsskatt*

Uppgifter som gäller fordonsskatt är offentliga med undantag av handlingar som gäller den skattskyldiges hälsa, ansökningar om skattelättnad och betalningsuppskov samt ansökningar

om befrielse från användningsförbud med tillhörande handlingar. I fråga om utlämnandet av uppgifter om fordonsskatt och om den skattskyldige tillämpas även bestämmelserna i 20 § lagen om fordonstrafikregistret.

(2 mom. *utesl.*)

Fordonsförvaltningscentralen kan utfärda intyg över att fordonsskatt för fordonet inte är obetald. För uppgifterna debiteras avgift enligt lagen om grunderna för avgifter till staten (150/1992).

64—69 §
(Som i RP)

Helsingfors den 3 december 2003

I den avgörande behandlingen deltog

ordf. Olavi Ala-Nissilä /cent
vordf. Matti Ahde /sd
medl. Eva Biaudet /sv (delvis)
Jyri Häkämies /saml
Kyösti Karjula /cent
Jari Koskinen /saml
Pekka Kuosmanen /saml
Reijo Laitinen /sd
Maija-Liisa Lindqvist /cent
Pirkko Peltomo /sd
Iivo Polvi /vänst

Virpa Puisto /sd
Markku Rossi /cent
Matti Saarinen /sd (delvis)
Irja Tulonen /saml
Kari Uotila /vänst
Jukka Vihriälä /cent
ers. Janina Andersson /gröna
Arto Bryggare /sd (delvis)
Bjarne Kallis /kd
Esko Kiviranta /cent (delvis)
Eero Lämsä /cent.

Sekreterare var

utskottsråd Maarit Pekkanen.

RESERVATION

Motivering

Vi som undertecknat motionen föreslår en ändring i 4 §.

Arbetsmaskiner som används i skogs- och skogsförbättringsarbeten flyttas till arbetsplatsen enbart med specialtransportfordon som är uttryckligen avsedda för arbetsmaskiner med vidhängande bränslecisterner. Med ett sådant specialtransportfordon kör man i genomsnitt bara ca 6 000 kilometer om året. Och ändå blir fordonskatten så stor som 2 500—3 500 euro. Utslaget per kilometer blir det ca 50 cent. För maskinföretagarna är transportunderredet eller specialtransportfordonet emellertid nödvändigt, eftersom t.ex. avverkningarna nuförtiden sker så snabbt att de dyra arbetsmaskinerna måste flyttas vidare så snart stämplingsposten är klar. Men det är svårt att bedöma den exakta tidpunkten och därför måste företagarna ha egen utrustning för transporterna.

I samband med översynen av motorfordonslagen 1994 konstaterades det att skattesatsen inom gemenskapen var bunden till fordonets totalvikt med en högre skatt ju tyngre fordon det handlade om. Detta byggde på antagandet att tunga fordon kan beskattas strängare på grund av att det körs mer med dem. Tillämpat på de nämnda transportunderlagen för maskiner får skatten inte den styrande effekt som var tänkt, utan tvärtom straffar den en i miljö- och trafikpolitiskt hänseende sund utveckling. Vi har transportunderreden att tacka för att arbetsmaskinerna inte rör sig ute i trafiken och att trafiksäkerheten därmed blivit bättre.

Med hänvisning till utlåtandet från Konevittäjien liitto föreslår vi att specialtransportfordon som används för förflyttning av arbets-

maskiner jämställs med arbetsmaskiner, eftersom dessa fordon enbart används för nödvändiga förflyttningar av arbetsmaskiner från en arbetsplats till en annan. En arbetsmaskins-transport handlar om en specialtransport där man endast flyttar på en arbetsmaskin och en separat cistern för bränsle som behövs på arbetsplatsen. Det är motiverat att fordonsskatt inte ska behöva betalas för förflyttning av arbetsmaskiner på transportunderreden.

Det specialtransportfordon som avses här finns definierat i 3 § i kommunikationsministeriets förordning om specialtransporter och specialtransportfordon (1253/2002).

Förslaget

Med stöd av det ovan sagda föreslår vi

att lagförslaget i övrigt godkänns enligt betänkandet men 4 § med följande lydelse:

4 §

Skattepliktiga fordon

(1—3 mom. som i FiUB)

Som ett i 1 mom. avsett fordon betraktas inte heller ett fordon i kategori N₃, som är försett med ett särskilt transportgaller eller motsvarande konstruktion och är byggt för transport av vissa arbetsmaskiner som anses vara odelbara föremål och som inte är avsett för något annat än kombinerad transport av arbetsmaskiner och bränsle- och smörjmedel för dem. (Nytt)

FiUB 36/2003 rd — RP 111/2003 rd

Helsingfors den 3 december 2003

Jyri Häkämies /saml
Jari Koskinen /saml
Pekka Kuosmanen /saml
Iivo Polvi /vänst

Irja Tulonen /saml
Kari Uotila /vänst
Bjarne Kallis /kd