

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

PROPOSITIONENS HUVUDSAKLIGA INNEHÅLL

I denna proposition föreslås att lagen om skatt på motorfordon ändras. Gemensamma EES-kommitténs beslut nr 7/94 om ändring av protokoll 47 och vissa bilagor till EES-avtalet har som bilagor ett direktiv om kombinerade transporter och ett direktiv som gäller förenhetligande av beskattningen av tunga lastbilar. Det föreslås att i lagen görs de ändringar som de nämnda direktiven förutsätter. Enligt förslaget skall vissa kombinerade transporter beviljas skattestöd. Det föreslås att stadgandena om skattefrihet och skattelättnader ändras så, att de motsvarar vad som bestäms i direktiven.

Samtidigt föreslås att stadgandena om lindring av och anstånd med den egentliga fordonsskatten ges en allmännare form som motsvarar den övriga skattelagstiftningen.

Propositionen ansluter sig till regeringens proposition med förslag om godkännande av Gemensamma EES-kommitténs beslut nr 7/94 om ändring av protokoll 47 och vissa bilagor till EES-avtalet. Den föreslagna lagen skall träda i kraft vid en tidpunkt som bestäms genom förordning. Avsikten är att lagen skall träda i kraft samma dag som godkännandet av det nämnda beslutet.

MOTIVERING

1. Nuläge och föreslagna ändringar

1.1. Stöd för kombinerade transporter

Det direktiv av Europeiska gemenskapernas råd om gemensamma regler för vissa former av kombinerade godstransporter mellan medlemsstaterna (92/106/EEG) innehåller bestämmelser bl.a. om ett stöd som i vissa fall beviljas kombinerade transporter vid beskattningen. Den allmänna avsikten med direktivet är att minska trafikstockningarna på landsvägarna inom gemenskapen och de miljöskador som vägtrafiken orsakar. Ett syfte är att flytta godstransporterna från landsvägarna till andra transportformer som inte i lika stor utsträckning kännetecknas av rusning och stockningar, i synnerhet till järnvägarna. I syfte att utveckla de kombinerade transporterna och utvidga användningen av dem förpliktar direktivet medlemsstaterna att stöda kombinerade trans-

porter genom sådana skatte- och avgiftslättnader som anges närmare i direktivet.

I artikel 1 i direktivet definieras begreppet kombinerad transport så, att därmed avses godstransporter mellan medlemsstater när den första eller sista fasen utförs på landsväg och den andra på järnväg, inre vattenväg eller som havstransport. I direktivet finns närmare bestämmelser om minimi- och maximisträckor för olika transportfaser.

Enligt artikel 6 i direktivet skall en medlemsstat i vissa fall bevilja skattestöd för kombinerade transporter. Stöd skall beviljas för lastbilar, släpvagnar och påhängsvagnar som är i internationell trafik och under en sträcka av minst 100 km transporteras på järnväg i hemlandet som ett led i en internationell transport.

Dessutom får en medlemsstat, om den så önskar, bevilja stöd när en järnvägstransport har skett någon annanstans än i registreringslandet samt för fordon som används enbart till

distributionstransporter i samband med järnvägstransporter.

Stödet kan antingen vara ett fast belopp eller vara beroende av hur lång järnvägstransportsträckan är. I artikeln uppräknas särskilt för varje land de skatter för vilka stöd skall beviljas. I Finland är närmast motsvarande skatt den egentliga fordonsskatten. Detta har framförts till EU-parten vid förhandlingarna om saken.

I enlighet med vad som förutsätts i direktivet föreslås att när en i internationell transport varande lastbil i Finland på järnväg fraktas en sträcka som fågelvägen är minst 100 km, av den egentliga fordonsskatt som erlagts för lastbilen 300 mk skall återbetalas. Fordonsförvaltningen skall betala återbäringen på ansökan.

Eftersom släpvagnar och påhängsvagnar inte beskattas särskilt i Finland, kan de inte bli föremål för det skattestöd som avses i direktivet. Sålunda kan stödet beviljas bara för transporten av dragbilen. I syfte att förenkla handläggningen föreslås att ett system med fast stöd tillämpas.

1.2. Beskattningen av vissa fordon

Det direktiv av Europeiska gemenskapernas Råd om tillämpning av skatter på vissa fordon som används för godstransporter på väg och tullar och avgifter för användningen av vissa infrastrukturer (93/89/EEG) innehåller bestämmelser som avser undanröjande av hinder för konkurrens mellan transportföretag i medlemsstaterna genom att beskattningen av vägtrafik förenhetligas och genom att beskattningen ordnas så, att trafiken svarar för de kostnader som den förorsakar.

Direktivet gäller godsfordon med en totalmassa av minst 12 ton. De skatter som regleras i direktivet är fordonsskatt, vägtullar och trafikavgifter. Med fordonsskatt avses skatter vilka motsvarar den egentliga fordonsskatt som är i bruk i Finland och vilka i allmänhet uppbärs årligen eller annars t.ex. utgående från hur länge fordonet varit registrerat. I artikel 3 finns en förteckning över dylika skatter som tillämpas i olika medlemsländer.

I fråga om fordonsskatten är det centrala syftet med direktivet angivandet av miniminivån för beskattningen. Som bilaga till direktivet finns en skattetablell, som baserar sig på

fordonets eller fordonskombinationens största totalmassa och antalet axlar. Fordon med luftfjädring beskattas något lindrigare än fordon med vanlig fjädring. Enligt artikel 4 får medlemsstaterna ordna fordonsbeskattningen som de vill, förutsatt att skatterna på olika fordon är minst lika höga som minimisatserna i skattetablellen i bilagan till direktivet. En medlemsstat behöver sålunda inte i sin lagstiftning i detalj tillämpa bilagans skattetablell eller anpassa sina beskattningsgrunder efter tabellens struktur.

Den egentliga fordonsskatten enligt 5 § lagen om skatt på motorfordon (722/67) är i alla de fall som kommer i fråga större än den miniminivå som förutsätts i direktivet. I lagen finns dock vissa stadganden som kan leda till en lägre beskattning än den som avses i direktivet. I 6 § lagen om skatt på motorfordon stadgas om skattefrihet för sådana fordonskategorier beträffande vilka ingen möjlighet till skattefrihet nämns i direktivet. Eftersom direktivet gäller bara lastbilar med en totalmassa om minst 12 000 kg, finns det bara i fråga om denna fordonskategori behov av att ändra stadgandena.

I 6 § 1 punkten lagen om skatt på motorfordon stadgas om skattefrihet för statens och statliga inrättnings fordon, med undantag av statens affärsverks fordon. I direktivet sägs inte att fordon som ägs av staten eller statliga inrättningar skulle kunna beskattas lindrigare än miniminivån. Lagen föreslås bli ändrad så, att skattefriheten för fordon som ägs av staten eller en statlig inrättning slopas i fråga om lastbilar med en största tillåten totalmassa av minst 12 000 kg.

Skattefrihet för de brandbilar och ambulanser, museifordon samt på bilunderreden byggda arbetsmaskiner som nämns i 6 § 2 punkten är enligt direktivet möjlig dels på den grunden att vissa av dem nämns i direktivets undantagsbestämmelser, dels på den grunden att det inte är fråga om fordon som används för godstransporter. Det föreslås att punkten ändras så, att där förutom om de nuvarande skattefria fordonen även stadgas om skattefrihet för fordon som disponeras av försvarsmakten, gränsbevakningsväsendet eller polisen och för vilka undantag kan göras enligt artikel 6 punkt 3 i direktivet. Det föreslås att det gamla begreppet brandbil i enlighet med nuvarande praxis i vägtrafikstadgandena ersätts med termen räddningsbil.

I 6 § 3 punkten stadgas om skattefrihet för bl.a. fordon som skall utföras ur landet och som här används inom ramen för stadgandena om tillfällig registrering. I direktivet nämns inte någon möjlighet till skattefrihet i detta fall. Därför föreslås att skattefriheten begränsas så, att den i dessa fall inte gäller lastbilar med en största tillåten totalmassa av minst 12 000 kg. I lagrummet stadgas även om skattefrihet för fordon som används med provnummerskyld med vederbörliga begränsningar. Eftersom vägtrafikstadgandena inte avser att egentlig godstransport skall bedrivas med provnummerskyld, utan det endast är fråga om flyttning av eller försök med fordon, bör detta fall anses ligga utanför direktivets tillämpningsområde.

I 5 punkten stadgas om skattefrihet för motorfordon som drivs huvudsakligen med trä- eller torvbaserat bränsle eller som drivs med bensin och dessutom, såsom huvudsakligt drivmedel, i ett från bensinbränslesystemet avskilt bränslesystem som installerats i fordonet i tillverkarfabriken i samband med tillverkningen, med annat flytande bränsle som är lindrigare beskattat än motorbensin eller är skattefritt. Eftersom inte heller denna skattefrihet nämns i de punkter i direktivet som möjliggör undantag, föreslås att skattefriheten begränsas så, att den inte gäller lastbilar med en största tillåten totalmassa av minst 12 000 kg.

1.3. Skattelättnadsstadganden

I 9 § lagen om skatt på motorfordon stadgas om befrielse från fordonsskatt i vissa fall. Enligt lagrummet kan dock inte befrielse från egentlig fordonsskatt beviljas av allmänna bilighetsskäl, såsom fallet i allmänhet är i skattelättnadsstadgandena i olika skattelagar. I paragrafen nämns särskilt olika situationer i vilka befrielse från skatt kan beviljas. Befrielse från egentlig fordonsskatt kan för en bestämd tid eller för den tid under vilken fordonet används av samma innehavare beviljas för en fordonstyp som med hänsyn till landets försvar eller av annan orsak är fördelaktig för landet samt för motorfordon som begagnas uteslutande i allmännyttigt syfte eller huvudsakligen utomlands eller på enskilt område.

I praktiken har skattelättnader enligt detta lagrum beviljats endast i någon mån på basis av användning utomlands. Under den tid lagen varit i kraft har det inte en enda gång varit

fråga om att bevilja befrielse från skatt av orsaker som gäller landets försvar eller på grund av annan fördel för landet. Ett obetydligt antal ansökningar om skattelättnad har gjorts på basis av användning för allmännyttigt syfte eller användning på enskilt område. På basis av användning utomlands har skattestyrelsen t.ex. år 1993 återbetalat ca 400 000 mk av den egentliga fordonsskatten med stöd av sammanlagt 37 ansökningar. Detta är en relativt liten del av den fordonsskatt som betalats för de ca 800 lastbilar som är i utlandstrafik. I beslutspraxis har som huvudsaklig användning utomlands betraktats minst 190 dagar utomlands, frånräknat dagen för utresa och inresa. Detta är mer än vad en lastbil i trafik mellan Finland och utlandet i allmänhet kommer upp till under ett år. Om fordonet har använts utomlands 190 dagar, har skatteåterbäringen varit 30 % av skatten. Vid en längre användningstid utomlands har återbäringen varit större.

De nämnda skattelättnadsstadgandena betyder i princip att vissa fordonstyper eller användningsformer beskattas lindrigare än vad som allmänt stadgas i lag eller att de helt befrias från skatt. Eftersom det ovan relaterade direktivet om tillämpning av skatter på vissa fordon som används för godstransporter på väg och tullar och avgifter för användningen av vissa infrastrukturer inte innehåller bestämmelser om motsvarande undantag, kan det skattelättnadsstadgande som finns i lagen anses innebära en beskattningspraxis som strider mot direktivet, om skattelättnaden kan leda till att den minimiskattennivå som anges i direktivet underskrids.

Fastän det i direktivet inte särskilt nämns sådana skattelättnader som i enskilda fall beviljas av billighetsskäl eller andra speciella orsaker, bör sådant beviljande anses vara möjligt även om slutresultatet i vissa fall kan leda till en skatt som är lägre än den stadgade miniminivån. En skattelindring som i enskilda fall beviljas på ansökan och i allmänhet i efterskott inverkar på inget sätt på de allmänna skattegrunderna. I praktiken är det fråga om ytterst få fall där omständigheterna är exceptionella, och närmast sådana fall då den skattskyldiges betalningsförmåga har förändrats så, att uppbörden av skatten skulle leda till ett oskäligt slutresultat eller vara resultatlös. Vid tillämpningen av lättnadsstadgandena i skattelagarna är beslutspraxis sträng och gäller bara

exceptionella situationer, och avsikten är inte att generellt lindra beskattningen genom beviljande av lättnader.

Av vad som anförts ovan följer att de mot EU:s direktiv stridande skattelättnadsgrunderna i lagen bör frångås eller att möjligheterna till lindring kanske till vissa delar begränsas så, att skattelättnaden inte betyder en regelmässig tillämpning av lindrigare skattegrunder än vad som förutsätts i direktivet. I flera avseenden har skattelättnadsgrunderna i lagen dessutom i praktiken visat sig vara onödiga eller föråldrade. Dock behövs i lagen stadganden om skattelättnad som beviljas av särskilda skäl.

En utgångspunkt i fordonsbeskattningen är att i de fall då skatten är obetald användning av fordonet skall förhindras. På grund härav inflyter fordonsskatten exceptionellt bra, och det finns därför ingen anledning att frångå denna allmänna princip. I praktiken förekommer det dock situationer med tanke på vilka det i lagen bör finnas ett stadgande enligt vilket det i specialfall är möjligt att avstå från att uppbära egentlig fordonsskatt som debiterats eller att bevilja anstånd med betalningen av skatten. Det är bl.a. fråga om situationer i samband med tillämpningen av lagen om företagsanering (47/93) och lagen om skuldsanering för privatpersoner (57/93). Ett domstolsutslag som meddelas i ett sådant sammanhang kan betyda att en gäldenär inte får betala sina skulder på annat sätt än det som bestäms i utslaget. I praktiken har det förekommit fall då en trafikidkare av denna orsak har varit förhindrad att betala fordonsskatt, varvid han borde förhindras att använda ett fordon som är nödvändigt för förvärvande av inkomst. T.ex. i ett sådant fall kunde det vara ändamålsenligt att kunna bevilja anstånd med betalningen av skatten, så att användningen av fordonet inte är förhindrad under anståndstiden.

Om lindring av egentlig fordonsskatt och om anstånd med dess betalning skulle stadgas i en allmän form som motsvarar praxis i andra skattelagar. Befrielse från eller anstånd med betalningen av skatten skall kunna beviljas av särskilda skäl. Med beaktande bl.a. av att försummelse att betala egentlig fordonsskatt leder till att användning av fordonet förhindras, bör det föreslagna lindringsstadgandet tillämpas mycket restriktivt. Avsikten är inte att lindring av den egentliga fordonsskatten eller betalningsanstånd skall beviljas bara på den grunden att den skattskyldiges betalnings-

förmåga inte räcker till för betalning av skatten.

Det föreslås att i lagen stryks möjligheten tillbefrielse från skatt på den grunden att en fordonstyp med hänsyn till landets försvar eller av någon annan orsak är fördelaktig för landet. Lättnader bör inte heller kunna beviljas på grundval av att ett fordon används i allmännyttigt syfte eller på enskilt område. I fråga om de fordon som omfattas av direktivet föreslås att den skattelindring som beviljas på grundval av användning utomlands begränsas så, att det skattebelopp som skall betalas inte blir mindre än vad direktivet förutsätter. Därför föreslås att den skattelindring som beviljas på basis av användning utomlands skall kunna vara högst 70 % i fråga om lastbilar med en största tillåten totalmassa av minst 12 000 kg.

I 9 § 3 mom. stadgas att registermyndigheten på ansökan kan bevilja befrielse från hela eller en del av fordonsskatten för ett motorfordon som disponeras av en polismyndighet och huvudsakligen begagnas vid tjänsteutövning. Eftersom om skattefrihet för bilar som disponeras av polisen enligt förslaget skulle stadgas i 6 § 2 punkten, föreslås att 9 § 3 mom. upphävs.

Enligt det föreslagna stadgandet skulle främst skattestyrelsen ha berörighet att avgöra ansökningar. Finansministeriet skulle kunna överta avgörandet av principiellt viktiga ärenden. Behörigheten fördelas sålunda mellan skattestyrelsen och finansministeriet i enlighet med vad som föreslås i regeringens proposition till riksdagen med förslag till lagar om ändring av vissa skattelättnadsstadganden (RP 68/1994 rd.).

1.4. Förhindrande av fordons begagnande på grund av försummad skattebetalning

Enligt 27 § lagen om skatt på motorfordon skall motorfordonets begagnande förhindras, om skatt eller till betalning förfallen del av egentlig fordonsskatt inte har erlagts. I rättspraxis har detta stadgande tillämpats även efter att fordonet bytt skattskyldig ägare eller innehavare, varvid förhindrandet av fordonets begagnande likaväl gäller med avseende på den nya ägaren eller innehavaren. Skatten kan dock inte uppbäras hos den nya ägaren eller innehavaren eller för fordonet, om inte fordonet före bytet av ägare behörigen har utmätts.

Detta arrangemang hindrar effektivt undvikande av skattebetalning och är därför ändamålsenligt. I lagen finns dock inget uttryckligt stadgande om att fordonets begagnande kan förhindras på ett sätt som är bindande även för fordonets nya ägare eller innehavare. Riksdagens justitieombudsman har föreslagit att lagen skall förtydligas. Därför föreslås att i lagen stadgas om förhindrande av fordons begagnande så, att stadgandet gäller även en ny ägare eller innehavare. Förslaget är av förtydligande art och ändrar inte det rådande rättsläget. Till denna del har propositionen inget samband med EES-avtalet.

2. Propositionens ekonomiska verkningar

Propositionen har inga nämnvärda ekonomiska verkningar. Avkastningen av den egentliga fordonsskatten ökar visserligen genom att skattefriheten för vissa fordon frångås, men antalet fordon som hör till dessa kategorier

torde vara relativt litet. En bedömning är att antalet kombinerade transporter som faller inom området för det föreslagna stödet kommer att vara litet i Finlands förhållanden.

3. Beredningen av propositionen

Propositionen har beretts vid finansministeriet som tjänsteuppdrag.

4. Ikraftträdande

Lagen föreslås träda i kraft vid en tidpunkt som genom förordning bestäms så, att den sammanfaller med ikraftträdandet av Gemensamma EES-kommitténs beslut Nr 7/94.

Avsikten är att 6 § skall tillämpas första gången vid 1995 års fordonsbeskattning.

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

Lag

om ändring av lagen om skatt på motorfordon

I enlighet med riksdagens beslut

ändras i lagen den 30 december 1966 om skatt på motorfordon (722/66) 6, 9 och 27 §§, av dessa lagrum 6 § sådan den lyder ändrad genom lagar av den 26 juni 1981, den 13 december 1985 och den 21 december 1990 (486/81, 947/85 och 1168/90) och 9 § sådan den lyder ändrad genom nämnda lag av den 13 december 1985 och lagar av den 20 juni 1974, den 6 augusti 1982 och den 1 november 1991 (506/74, 616/82 och 1321/91), samt

fogas till lagen i stället för den upphävda 13 § en ny 13 § som följer:

6 §

Befriade från egentlig fordonsskatt är

1) motorfordon som ägs och används av staten eller statliga inrättningar, med undantag av fordon som ägs av affärsverk som avses i lagen om statens affärsverk (627/87) och med undantag av lastbilar med en största tillåten totalmassa av 12 000 kilogram eller mer,

2) räddningsbilar och ambulanser, fordon som disponeras av försvarsmakten, gränsbevakningsväsendet eller polisen, museifordon samt på bilunderreden byggda arbetsmaskiner,

3) bussar,

4) fordon som skall utföras ur landet och som här används med stöd av stadgandena om tillfällig registrering, med undantag av lastbilar med en största tillåten totalmassa av 12 000 kilogram eller mer, samt motorfordon som används med provnummerskylt med de begränsningar som gäller tillfällig användning av sådana skyltar,

5) under villkor av ömsesidighet motorfordon som i Finland används av främmande makts härvarande beskickning eller 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, samt

6) motorfordon som drivs huvudsakligen med trä- eller torvbaserat bränsle eller som drivs med bensin och dessutom, såsom huvudsakligt drivmedel, i ett från bensinbränslesystemet avskilt bränslesystem som installerats i fordonet i tillverkarfabriken i samband med tillverkningen, med annat flytande bränsle som är lindrigare beskattat än motorbensin eller är skattefritt, dock inte om fordonet är en lastbil med en största tillåten totalmassa av 12 000 kilogram eller mer.

9 §

På ansökan kan skattestyrelsen av särskilda skäl och på villkor som den bestämmer bevilja befrielse från egentlig fordonsskatt som är betald eller som skall betalas, samt från dröjsmålsränta, restavgift eller sådan ränta som skall betalas på grund av betalningsanstånd.

För fordon som huvudsakligen har använts utomlands kan fordonsskatten återbetalas för den tid under vilken fordonet har använts utomlands. För lastbilar med en största tillåten totalmassa av mer än 12 000 kilogram kan dock på grundval av användning utomlands skatten sänkas med högst 70 procent av skatbeloppet.

Finansministeriet kan överta avgörandet av ett sådant principiellt viktigt ärende som avses i 1 mom.

Skattestyrelsen kan av särskilda skäl på ansökan bevilja anstånd med betalningen av egentlig fordonsskatt. Anstånd beviljas på de villkor som finansministeriet bestämmer. Finansministeriet kan överta avgörandet av ett anståndsärende. Ministeriet bestämmer då anstånds villkoren i sitt beslut.

I beslut som givits med stöd av denna paragraf får ändring inte sökas genom besvär.

13 §

Av fordonsskatt som erlagts för lastbil återbetalas 300 mark för varje sådan järnvägstransport av lastbilen som ingår som ett led i en internationell transport och för vars del gäller att sträckan mellan utgångspunkten och ändpunkten fågelvägen är minst 100 kilometer. Fordonsförvaltningen utbetalar återbäringen på ansökan.

Angående de utredningar som skall fogas till återbäringen kan bestämmas närmare genom förordning.

27 §

Har skatt eller till betalning förfallen del av egentlig fordonsskatt inte erlagts, skall motorfordonets begagnande förhindras. Begagnandet förhindras även i sådana fall då fordonets ägare eller innehavare är någon annan än den som ägde fordonet när den debiterade skatten lämnades obetald.

Denna lag träder i kraft vid en tidpunkt som bestäms genom förordning.

Lagens 6 § tillämpas första gången vid 1995 års beskattning.

Åtgärder som verkställigheten av lagen förutsätter får vidtas innan den träder i kraft.

Helsingfors den 16 maj 1994

Republikens President
MARTTI AHTISAARI

Finansminister *Iiro Viinanen*

Lag

om ändring av lagen om skatt på motorfordon

I enlighet med riksdagens beslut

ändras i lagen den 30 december 1966 om skatt på motorfordon (722/66) 6, 9 och 27 §§, av dessa lagrum 6 § sådan den lyder ändrad genom lagar av den 26 juni 1981, den 13 december 1985 och den 21 december 1990 (486/81, 947/85 och 1168/90) och 9 § sådan den lyder ändrad genom nämnda lag av den 13 december 1985 och lagar av den 20 juni 1974, den 6 augusti 1982 och den 1 november 1991 (506/74, 616/82 och 1321/91), samt

fogas till lagen i stället för den upphävda 13 § en ny 13 § som följer:

Gällande lydelse

6 §

Befriade från egentlig fordonsskatt är:

1) motorfordon som ägs och används av staten eller en statlig inrättning, med undantag av motorfordon som ägs av ett affärsverk som avses i lagen om statens affärsverk (627/87);

2) brandbilar och ambulanser, museifordon samt på bilunderreden byggda arbetsmaskiner;

2 a) bussar;

3) motorfordon som skall utföras ut landet och som här används inom ramen för stadgandena om tillfällig registrering samt motorfordon som används med provnummerskylt med de begränsningar som gäller beträffande tillfällig användning av sådana skyltar;

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

5) motorfordon som drivs huvudsakligen med trä- eller torvbaserat bränsle eller som drivs med bensin och dessutom, såsom huvudsakligt drivmedel, i ett från bensinbränslesystemet avskilt bränslesystem som installerats i fordonet i tillverkarfabriken in samband med tillverkningen, med annat flytande bränsle som

Föreslagen lydelse

6 §

Befriade från egentlig fordonsskatt är

1) motorfordon som ägs och används av staten eller statliga inrättningar, med undantag av fordon som ägs av affärsverk som avses i lagen om statens affärsverk (627/87) och med undantag av lastbilar med en största tillåten totalmassa av 12 000 kilogram eller mer,

2) räddningsbilar och ambulanser, fordon som disponeras av försvarsmakten, gränsbevakningsväsendet eller polisen, museifordon samt på bilunderreden byggda arbetsmaskiner,

3) bussar,

4) fordon som skall utföras ur landet och som här används med stöd av stadgandena om tillfällig registrering, med undantag av lastbilar med en största tillåten totalmassa av 12 000 kilogram eller mer, samt motorfordon som används med provnummerskylt med de begränsningar som gäller tillfällig användning av sådana skyltar,

5) under villkor av ömsesidighet motorfordon som i Finland används av främmande makts härvarande beskickning eller 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, samt

6) motorfordon som drivs huvudsakligen med trä- eller torvbaserat bränsle eller som drivs med bensin och dessutom, såsom huvudsakligt drivmedel, i ett från bensinbränslesystemet avskilt bränslesystem som installerats i fordonet i tillverkarfabriken i samband med tillverkningen, med annat flytande bränsle som

Gällande lydelse

är lindrigare beskattat än motorbesin eller skattefritt.

9 §

Finansministeriet kan på ansökan, för viss tid eller den tid fordonet brukas av en och samma innehavare, från egentlig fordonsskatt eller del därav befria motorfordon av typ, som med hänsyn till landets försvar eller annan orsak är för landet fördelaktigt, samt motorfordon som begagnas uteslutande i allmännyttigt syfte eller huvudsakligen utomlands eller på enskilt område.

Skattestyrelsen skall avgöra en ansökan som avses i 1 mom., om det belopp som befrielsen gäller är högst 300 000 mark. Finansministeriet kan dock överta avgörandet av ett principiellt viktigt ärende.

Registermyndighet kan på ansökan befria motorfordon som disponeras av polismyndighet och huvudsakligen begagnas vid tjänsteutövning från fordonsskatt eller del därav.

I beslut som givits med stöd av 1 och 2 mom. i denna paragraf får ändring inte sökas genom besvär.

Föreslagen lydelse

är lindrigare beskattat än motorbensin eller är skattefritt, dock inte om fordonet är en lastbil med en största tillåten totalmassa av 12 000 kilogram eller mer.

9 §

På ansökan kan skattestyrelsen av särskilda skäl och på villkor som den bestämmer bevilja befrielse från egentlig fordonsskatt som är betald eller som skall betalas, samt från dröjsmålsränta, restavgift eller sådan ränta som skall betalas på grund av betalningsanstånd.

För fordon som huvudsakligen har använts utomlands kan fordonsskatten återbetalas för den tid under vilken fordonet har använts utomlands. För lastbilar med en största tillåten totalmassa av mer än 12 000 kilogram kan dock på grundval av användning utomlands skatten sänkas med högst 70 procent av skattebeloppet.

Finansministeriet kan överta avgörandet av ett sådant principiellt viktigt ärende som avses i 1 mom.

Skattestyrelsen kan av särskilda skäl på ansökan bevilja anstånd med betalningen av egentlig fordonsskatt. Anstånd beviljas på de villkor som finansministeriet bestämmer. Finansministeriet kan överta avgörandet av ett anståndsärende. Ministeriet bestämmer då anståndsvillkoren i sitt beslut.

I beslut som givits med stöd av denna paragraf får ändring inte sökas genom besvär.

13 §

Av fordonsskatt som erlagts för lastbil återbetalas 300 mark för varje sådan järnvägstransport av lastbilen som ingår som ett led i en internationell transport och för vars del gäller att sträckan mellan utgångspunkten och ändpunkten fågelvägen är minst 100 kilometer. Fordonsförvaltningen utbetalar återbäringen på ansökan.

Angående de utredningar som skall fogas till återbäringen kan bestämmas närmare genom förordning.

Gällande lydelse

27 §

Har skatt eller till betalning förfallen del av egentlig fordonsskatt icke erlagts, skall motorfordonets begagnande förhindras.

Föreslagen lydelse

27 §

Har skatt eller till betalning förfallen del av egentlig fordonsskatt inte erlagts, skall motorfordonets begagnande förhindras. *Begagnandet förhindras även i sådana fall då fordonets ägare eller innehavare är någon annan än den som ägde fordonet när den debiterade skatten lämnades obetald.*

Denna lag träder i kraft vid en tidpunkt som bestäms genom förordning.

Lagens 6 § tillämpas första gången vid 1995 års beskattning.

Åtgärder som verkställigheten av lagen förutsätter får vidtas innan den träder i kraft.
