

## RP 314/2018 rd

### **Regeringens proposition till riksdagen till lag om vägskatt för tunga lastbilar och till vissa lagar som har samband med den**

#### **PROPOSITIONENS HUVUDSAKLIGA INNEHÅLL**

I denna proposition föreslås det att det stiftas en ny lag om vägskatt för tunga lastbilar. Enligt förslaget tas en ny årlig skatt i bruk som intäktsförs till staten och som gäller användning av lastbilar och fordonskombinationer på vägnätet i Finland. Lastbilar och fordonskombinationer med en totalmassa på över 12 000 kilogram föreslås bli skattepliktiga. Skatten ska gälla lastbilar och fordonskombinationer som är registrerade i Finland och utomlands.

Fordonets innehavare ska vara skattskyldig i första hand. Skatten fastställs enligt skatteanmälan. Den skattskyldige kan anmäla att lastbilen ska användas 1, 7, 30 eller 365 dagar. Skattens belopp föreslås bli 400—1 122 euro för en driftsäsong på ett år enligt fordonets Euro-utsläppsklass och axelantal. För användning under en dag ska skatten enligt förslaget vara åtta euro för alla lastbilar.

Beskattningen ska skötas av Transport- och kommunikationsverket. Skatten kontrolleras av polisen, Tullen och Gränsbevakningsväsendet. Om det upptäcks att en lastbil, som inte har anmälts på det sätt som lagen kräver, används i vägtrafik tas en påföljdsavgift av sanktionstyp ut.

Fordonsskattelagen ska enligt förslaget samtidigt ändras så att drivkraftsskatten som tas ut för tunga lastbilar sänks och skattens struktur ändras. Drivkraftsskatten fastställs enligt lastbilens totalmassa, axelantal och fjädring samt utgående från om bilen är utrustad för dragning av släpvagnar.

Förslagen kräver även ändringar i bränsleavgiftslagen, fordonslagen samt lagen om trafiksystem och landsvägar.

Lagarna avses träda i kraft den 1 januari 2021.

---

**INNEHÅLL**

PROPOSITIONENS HUVUDSAKLIGA INNEHÅLL.....	1
INNEHÅLL .....	2
ALLMÅN MOTIVERING .....	4
1 NULÄGE .....	4
1.1 Lagstiftning.....	4
1.2 Praxis.....	5
1.3 EU-lagstiftning och internationell utveckling.....	5
1.3.1 Gällande EU-lagstiftning.....	5
1.3.2 Ändringar som föreslås i kommissionens vinjettdirektiv .....	7
1.3.3 Vägavgifter i några länder.....	8
1.4 Bedömning av nuläget .....	9
2 MÅLSÄTTNING OCH DE VIKTIGASTE FÖRSLAGEN.....	11
2.1 Målsättning .....	11
2.2 Alternativ .....	11
2.3 De viktigaste förslagen.....	12
2.3.1 Vägskatt.....	12
2.3.2 Ändringar i drivkraftsskatten.....	13
2.3.3 Beskattningsförfarande.....	14
3 PROPOSITIONENS KONSEKVENSER .....	15
3.1 Ekonomiska konsekvenser.....	15
3.2 Konsekvenser för företag.....	15
3.3 Konsekvenser för miljön.....	17
3.4 Konsekvenser för myndigheternas verksamhet .....	17
3.5 Samhälleliga konsekvenser .....	18
4 BEREDNINGEN AV PROPOSITIONEN .....	18
5 SAMBAND MED ANDRA PROPOSITIONER.....	21
DETALJMOTIVERING .....	22
1 LAGFÖRSLAG .....	22
1.1 Lag om vägskatt för tunga lastbilar.....	22
1.2 Fordonsskattelag .....	29
1.3 Bränsleavgiftslag.....	31
1.4 Fordonslag.....	31
1.5 Lag om trafiksystem och landsvägar .....	31
2 IKRAFTTRÄDANDE .....	31
3 FÖRHÅLLANDE TILL GRUNDLAGEN SAMT LAGSTIFTNINGSORDNING .....	32
LAGFÖRSLAG.....	34
1. Lag om vägskatt för tunga lastbilar.....	34
BILAGA .....	43
2. Lag om ändring av fordonsskattelagen .....	44
BILAGA .....	46
3. Lag om ändring av 32 § i bränsleavgiftslagen.....	47
4. Lag om ändring av 96 § i fordonslagen.....	48
5. Lag om ändring av 12 § i lagen om trafiksystem och landsvägar .....	49
BILAGA .....	50
PARALLELLEXT .....	50
2. Lag om ändring av fordonsskattelagen .....	50
3. Lag om ändring av 32 § i bränsleavgiftslagen.....	54
4. Lag om ändring av 96 § i fordonslagen.....	55
5. Lag om ändring av 12 § i lagen om trafiksystem och landsvägar .....	56

**RP 314/2018 rd**

## ALLMÄN MOTIVERING

### 1 Nuläge

#### 1.1 Lagstiftning

Om fordonsskatt föreskrivs det i fordonsskattelagen (1281/2003). Skatten tas ut för den tid som fordonet används i trafik. Skatten påförs per dag och fastställs i förväg för en skatteperiod på 12 månader. Fordonsskattens grundskatt som tas ut för personbilar och skåpbilar fastställs enligt koldioxidutsläpp eller totalmassa. Fordonsskattens drivkraftsskatt tas ut för personbilar, skåpbilar och lastbilar som använder annat bränsle än motorbensin. Utöver det statsfinansiella syftet utjämnas personbilarnas driftskostnader, som är av olika storlek då de beskattas på olika sätt beroende på vilket bränsle som används, för bilförarna genom drivkraftsskatten. Drivkraftsskatten för lastbilar har inget motsvarande syfte att jämna ut driftskostnader som drivkraftsskatten för personbilar. Genom skatten genomförs den årliga fordonsskatt som krävs i Europaparlamentets och rådets direktiv 2006/38/EG om ändring av direktiv 1999/62/EG om avgifter på tunga godsfordon för användningen av vissa infrastrukturer, nedan *vinjettdirektivet*. Storleken på lastbilarnas drivkraftsskatt påverkas av lastbilens totalmassa, axelantal och om bilen används för att dra släpvagn. Drivkraftsskatten för lastbilar är 1,0—3,1 cent per dag för varje påbörjad hundra kilogram av totalmassan. Skattens storlek för lastbilar av olika typer stiger i förhållande till totalmassan. För till exempel en lastbil med två axlar som väger 18 ton är drivkraftsskatten 548 euro om året och för en lastbil med tre axlar som väger 26 ton med släpvagn är drivkraftsskatten 927 euro om året. Drivkraftsskatt tas inte ut för bussar.

Transport- och kommunikationsverket är skatteuppbördsmyndighet för fordonsskatten, och verket upprätthåller också registret över fordon. Trafiksäkerhetsverkets uppgifter överförs till Transport- och kommunikationsverket som inleder sin verksamhet i början av 2019. På Åland är Statens ämbetsverk på Åland skatteuppbördsmyndighet och verkställer beskattningen utgående från uppgifterna i det fordonsregister som landskapet upprätthåller. Att Åland har ett separat fordonsregister grundar sig på 18 § i självstyrelselagen för Åland (1144/1991) enligt vilken ärenden som gäller vägtrafik hör till landskapets lagstiftningsbehörighet.

För dieselbränsle som används av lastbilar betalas skatt enligt lagen om punktskatt på flytande bränslen (1472/1994). I reformen av energibeskattningen som trädde i kraft i början av 2011 ändrades beskattningen av bränslekostnader så att skatten fastställs enligt energiinnehållet och koldioxidinnehållet i varje bränslekomponent. Beräkningsgrunden för koldioxidskatten på alla fossila och biobaserade drivmedel är ett värde på 62 euro per ton koldioxid samt en specifik koefficient för koldioxidutsläpp för varje produkt. Energiinnehållsskatten för fossil bensin är 52,19 och koldioxidskatten 17,38 cent per liter. Alla fossila och biobaserade drivmedel ska i regel ha samma energiinnehållsskatt som är bunden till skattenivån för bensin, det vill säga 0,01631 euro per megajoule. Nivån på energiinnehållsskatten på fossil och biobaserad dieselolja, som huvudsakligen används i nyttotrafik, är dock inte lika hög som skatten på motorbensin och ersättande biobränslen, som närmast används i personbilstrafik. Målet med den lindrigare beskattningen av dieselolja har varit att sänka kostnaderna för bland annat lastbilstrafiken och därigenom för exportindustrin samt för busstrafiken. Detta har genomförts så att skatten på energiinnehållet för dieselolja och ersättande bränslen sänks med en fast summa på 25,95 cent per liter, vilket för dieselolja innebär en skattesänkning på cirka 0,0072 euro per megajoule jämfört med den nivå som skattegrunden förutsätter.

För bränslekväligheter som är bättre än traditionella fossila bränslen när det gäller lokala utsläpp beviljas en nedsättning av energiinnehållsskatten. Denna motsvarar det kalkylerade värdet av utsläppsvinsten enligt beräkningskriterierna för 2010, som betonade den nytta minskningen av utsläpp från bussar i Euroklass II medför. Till exempel skatten på paraffinisk dieselolja, som

har mindre skadliga egenskaper vad gäller lokala utsläpp, är 45,09 cent, medan skatten på motsvarande dieselolja av standardkvalitet är 53,02 cent per liter.

## **1.2 Praxis**

År 2017 togs cirka 56 miljoner euro ut i drivkraftsskatt på lastbilar. Av detta utgjorde cirka 50 miljoner euro skatt för tunga fordon, det vill säga fordon med en totalmassa över 12 ton. Skatten för lätta lastbilar, det vill säga bilar vilkas totalmassa överstiger 3,5 men som väger högst 12 ton, utgjorde sex miljoner euro. Den genomsnittliga fordonsskatten för tunga lastbilar var cirka 1 100 euro och för lätta lastbilar cirka 110 euro om året.

I mars 2018 användes cirka 48 000 tunga lastbilar i trafik. I slutet av december 2017 användes cirka 40 000 lätta lastbilar i trafik. Den 1 mars 2018 fanns det inalles cirka 94 000 lastbilar registrerade för användning i trafik i trafik- och transportregistret av vilka cirka 50 000 var tunga och 44 000 lätta lastbilar. På Åland finns det cirka 570 registrerade lastbilar.

Av de tunga lastbilarna var nästan 31 000 i tillståndspliktigt bruk inom transportnäringar och resten huvudsakligen i bruk för företagens egna näringsverksamhet. Enligt statistikcentralens bokslutsmaterial finns det cirka 9 000 företag i Finland som angett varutransporter inom vägtrafik som sin huvudnäringsgren och vilkas sammanlagda omsättning är cirka 6,1 miljarder euro. Det är huvudsakligen fråga om småföretag, för i genomsnitt sysselsätter dessa företag cirka fyra personer. Ett typiskt transportföretag trafikerar med 1—3 fordon.

Enligt den vägstatistik som Trafikverket upprätthåller uppgick den totala trafikprestationen på vägar 2016 till cirka 50 000 miljoner bilkilometer varav lastbilarnas andel var cirka 3 500 miljoner kilometer eller sju procent. Av lastbilarnas prestation kördes cirka 2 800 miljoner kilometer på landsväg och 700 miljoner kilometer på gatunät och enskilda vägar.

Lastbilarnas andel av vägtrafikens utsläpp på cirka 10 miljoner koldioxidton i Finland utgjorde 2017 cirka 28 procent och andelen av konsumtionen av bränslekostnader i vägtrafiken en knapp tredjedel. Av vägtrafikens skadliga partikelutsläpp utgjorde lastbilstrafikens andel cirka 26 procent och av kväveoxidutsläppen cirka 45 procent. Av kolmonoxidutsläppen var lastbilarnas andel cirka tio procent och av kolväteutsläppen cirka sju procent.

På dieselbränsle som användes av lastbilarna betalades uppskattningsvis cirka 670 miljoner euro i punktskatt för flytande bränsle 2017. Skattestödet till lastbilstrafiken i form av lägre skattenivå än för bensin var cirka 370 miljoner euro.

## **1.3 EU-lagstiftning och internationell utveckling**

### **1.3.1 Gällande EU-lagstiftning**

I vinjettdirektivet föreskrivs detaljerade rättsliga ramar för uppbörden av skatter och avgifter på tunga fordon för användning av vissa vägar. Genom direktivet vill man undanröja snedvridning av konkurrensen mellan transportföretagen i medlemsstaterna genom att förenhetliga fordonsbeskattningen och ta i bruk ett rättvist arrangemang för att ta ut avgifter för användningen av väginfrastruktur. Där fastställs miniminivåer för tidsbaserade fordonsskatter på tunga godsfordon som är förpliktande för medlemsstaterna och som de kan överskrida om de vill. Å andra sidan fastställs regler och maximinivåer för vägtullar och avgifter för användning av infrastruktur som medlemsstaterna kan ta i bruk om de vill.

## RP 314/2018 rd

Med användaravgift eller vinjettavgift avses en avgift som berättigar till användning av vägnätet en viss tid. Med vägtull avses en avgift som ska betalas för ett fordon enligt den sträcka som fordonet har färdats på väginfrastruktur och enligt typen av fordon.

Direktivet gäller vägtullar och användaravgifter på vägnät som omfattar Europa eller på vissa delar av det och dessutom på alla andra delar av medlemsstatens motorvägsnät. Detta påverkar inte medlemsstaternas rätt att tillämpa fördraget om Europeiska unionens funktionssätt genom att iakttä vägtullar eller användaravgifter på andra vägar under förutsättning att man inte genom att ta ut avgifter på sådana vägar diskriminerar internationell trafik och att det inte leder till att konkurrensen mellan trafikanterna snedvrids.

Medlemsstaterna får inte ta ut både vägtull och användaravgift för användningen av ett enskilt vägavsnitt för någon viss fordonskategori. En medlemsstat som tar ut användaravgift i sitt vägnät kan emellertid också ta ut vägtullar för användning av broar, tunnar och bergspass.

Vägtullar och användaravgifter får inte på direkta eller indirekta grunder beroende på trafikidkarens nationalitet, på medlemsstaten eller på ett tredjeland där trafikidkaren är etablerad eller där fordonet är registrerat eller på transportens ursprung eller destination vara diskriminerande.

Direktivet var ursprungligen avsett att gälla lastbilar och fordonskombinationer med en största tillåtna totalmassa på minst 12 ton. Direktivets tillämpningsområde har 2011 ändrats så att det gäller alla lastbilar och fordonskombinationer vars största tillåtna totalmassa överstiger 3,5 ton. En medlemsstat kan dock besluta att tillämpa vägtullar eller användaravgifter endast på fordon med en tillåten totalmassa på minst 12 ton om den anser att en utökad tillämpning på fordon under 12 ton bland annat får betydande negativa följder för det fria trafikflödet, miljön, bullernivåerna, trängsel, folkhälsan eller trafiksäkerheten på grund av att trafiken leds om eller medför administrativa kostnader på mer än 30 % av de extrainkomster som skulle ha uppkommit genom utvidgningen. Medlemsstater som väljer att ta ut vägtullar eller användaravgifter för endast de fordon som har en högsta tillåten bruttovikt på minst 12 ton ska informera kommissionen om detta samt motivera beslutet.

Användaravgifterna ska stå i rätt proportion till hur länge infrastrukturen används så att de längder som fastställts i direktivet inte överskrids och de ska gälla en dag, en vecka, en månad eller ett år. Månadsavgiften får vara högst 10 procent av årsavgiftens belopp, veckoavgiften får vara högst fem procent av årsavgiftens belopp och dagsavgiften får vara högst två procent av årsavgiftens belopp. En medlemsstat kan besluta att ta ut enbart årsavgifter för fordon som registrerats i staten.

Maximinivåerna på användaravgifterna i euro fastställs i bilaga II till direktivet. Maximnivåerna är graderade enligt Euroklasserna 0—IV som fastställs enligt fordonens utsläppsnivåer samt beroende på om lastbilen eller fordonskombinationen har högst tre eller minst fyra axlar. Användaravgiften per dag ska dock vara den samma för alla fordonskategorier. Användaravgifternas maximibelopp granskas vartannat år utgående från ändringar som skett i konsumentprisindex. Enligt den senaste uppdateringen som gjorts 2018 är maximinivån 2 394 euro för fordon och kombinationer med minst fyra axlar som hör till Euroklass 0 och 855 euro om året för lastbilar med högst tre axlar som hör till Euroklass IV. Maximnivåerna för fordon som hör till Euroklasserna I, II och III ligger mellan dem. Direktivet innehåller inga egna fastställda avgiftsnivåer för fordon som hör till de nyare Euroklasserna V och VI, men direktivet hindrar inte heller att de tas in i nationell lagstiftning. Beloppet för användaravgiften per dag är 12 euro i alla fordonskategorier.

## RP 314/2018 rd

Vägtullar och användaravgifter ska tillämpas och tas ut och betalningen av dem kontrolleras så att det orsakar så lite störningar som möjligt för trafikens smidighet och obligatorisk tillsyn eller kontroller undviks vid unionens inre gränser. Medlemsstaterna ska därför samarbeta för att stärka metoder som gör det möjligt för trafikidkare att dygnet runt betala vägtullar och användaravgifter med hjälp av sedvanliga betalningsmedel åtminstone på de viktigaste försäljningsställena i de medlemsstater där avgifter tillämpas och utanför dessa medlemsstater. Medlemsstaterna kan samarbeta kring uttaget av avgifter. Då kan trafikidkaren för en avgift som betalas i ett land köra på hela betalningsområdet.

Genom direktivet hindras inte medlemsstater som tar i bruk system för vägavgifter eller vägtullar som grundar sig på användning av infrastruktur från att lagstifta om relevant ersättning för dessa avgifter under förutsättning att man inte då bryter mot bestämmelserna om statsunderstöd i artikel 107 och 108 i fördraget om Europeiska unionens funktionssätt.

I artikel 107.1 i fördraget om Europeiska unionen definieras statligt stöd som ett stöd som ges av en medlemsstat eller med hjälp av statliga medel, av vilket slag det än är, som snedvrider eller hotar att snedvrida konkurrensen genom att gynna vissa företag eller viss produktion, i den utsträckning stödet påverkar handeln mellan medlemsstaterna. Statliga stöd för företagsverksamhet är i princip förbjudna. Å andra sidan kan medlemsstaterna fritt besluta om en ekonomisk politik som de anser ändamålsenlig och speciellt om fördelningen av skattebelastningen på det sätt de vill för olika produktionsfaktorer. Medlemsstaterna ska emellertid använda denna befogenhet i enlighet med unionsrätten.

Enligt artikel 108 i fördraget ansvarar Europeiska kommissionen för tillsynen över reglerna för statligt stöd i EU. Kommissionen kan finna att stöd som lämnas av en stat eller med statliga medel inte är förenligt med den inre marknaden enligt artikel 107, eller att sådant stöd missbrukas, och besluta om att staten i fråga ska upphäva eller ändra dessa stödåtgärder inom en fastställd tidsfrist.

Om det gäller stöd av liten betydelse anses stödåtgärderna inte uppfylla alla grunder i artikel 107.1 i grundfördraget, och därför tillämpas inte anmälningsplikten enligt artikel 108.3 i fördraget. Totalbeloppet av ett stöd av liten betydelse som en medlemsstat beviljar ett företag som utför godstransporter på landsväg för andras räkning får inte överstiga 100 000 euro under någon period inom tre skatteår. Detta stöd av liten betydelse får inte användas för anskaffning av fordon som är avsedda för godstransport på landsväg.

### 1.3.2 Ändringar som föreslås i kommissionens vinjettdirektiv

Europeiska kommissionen lämnade den 31 maj 2017 sitt förslag till modernisering av trafik och rörlighet i Europa. Syftet är att hjälpa sektorn att förbli konkurrenskraftig i en socialt rättvis övergång till ren energi och digitalisering. ”Europa på väg” är en omfattande uppsättning initiativ som kommer att göra trafiken säkrare, uppmuntra rättvisare vägavgifter, minska koldioxidutsläpp, luftföroreningar och trafikstockningar, minska byråkratin för företag samt bekämpa olaglig anställning och garantera skäliga villkor och viloperioder för arbetstagare. Kommissionens förslag innehåller två förslag till ändring av vinjettdirektivet. Det första förslaget (KOM(2017) 276 final) gäller ändring av bestämmelser i kap. II i det gällande direktivet om fordonsskatt. Det andra förslaget (KOM(2017) 275 final) gäller ändring av bestämmelser i kap. II i det gällande direktivet om vägtullar och vägavgifter.

Kommissionen är inte nöjd med hur vinjettdirektivet fungerar. Kommissionen riktar särskilt kritik mot tidsbaserad användaravgift som man anser ha lett till att utländsk trafik diskrimineras. Dessutom har kommissionen i sina konsekvensbedömningar bland annat konstaterat att de tidsbaserade avgifterna är ineffektiva vad gäller att täcka kostnader för infrastrukturen, främja

en renare och effektivare trafik eller minska trafikstockning. Kommissionen anser att tidsbaserad avgift inte i tillräcklig utsträckning förverkligar principerna att förorenaren och användaren betalar. Därför föreslår kommissionen att tidsbaserad vägavgift avskaffas. Småningom bör den tidsbaserade avgiften ersättas med en kilometeravgift som grundar sig på den körda resan och koldioxidutsläppen.

För att främja att kilometeravgifter införs föreslår kommissionen att även fordonsskatten ändras. Enligt kommissionens uppfattning kan fordonsskatterna försvåra införandet av kilometerbaserade vägtullar, för fordonsskatten är en utgiftspost som måste betalas även i det fall att vägtullar tas ut i en medlemsstat. Därför ska medlemsstaterna ges mer rörelsefrihet att sänka fordonsskatterna samtidigt som de andra ändringarna som föreslås i direktivet främjar införandet av vägavgifter. För att det ska gå att minimera risken för snedvridning av konkurrensen mellan transportföretag ska minimibeloppen på fordonsskatterna gradvis sänkas till noll. Det ska ske under fem på varandra följande år i fem olika etapper så att den nuvarande minimivån reduceras med 20 procent i varje etapp. Denna ändring kombinerad med förslaget att gradvis avskaffa tidsbaserade vägavgifter kan enligt kommissionens uppfattning säkerställa en smidig övergång från ett system med fasta belopp för skatter och avgifter till ett avgiftssystem som grundar sig på användning vilket är mer progressivt, väl avvägt och anpassningsbart.

Kommissionen föreslår att direktivets tillämpningsområde utvidgas till att utöver lastbilar även gälla andra fordon, dvs. bussar, minibussar, skåpbilar och personbilar. Det motiveras bland annat med att de nämnda fordonen också orsakar olägenheter utanför trafiken och till exempel personbilarna svarar för cirka två tredjedelar av kostnaderna utanför trafiken.

### 1.3.3 Vägavgifter i några länder

I Sverige har vinjettavgift för tung trafik varit i bruk sedan 1998. Vinjetten gäller inhemska fordon på mer än 7 ton och utländska på mer än 12 ton. För de inhemska fordonen gäller avgiften alla vägar. För utländska fordon gäller avgiften endast motorvägar och vissa delar av olika E-vägar. När vinjetten togs i bruk sänktes fordonsskatten som bärs upp på inhemska fordon. Sverige ingår i det så kallade Eurovinjettsamarbetet. Sverige har dessutom två trängselkattesystem (Stockholm och Göteborg) samt fyra broavgiftssystem. I Sverige har man utrett avskaffande av vinjetten och övergång till kilometerbaserad beskattning av tung trafik.

Estland tog vinjettavgift i bruk för fordon som väger över 3,5 ton i början av 2018. Skatten är av statsfinansiell karaktär och tas ut för hela det allmänna vägnätet. Avkastningen är öronmärkt för väghållning. Vinjettavgiften kompenseras inte för inhemska fordon på något sätt i Estland.

Förenade kungariket införde vinjettavgift för tung trafik 2014. I samband med det kompenserades de inhemska fordonens tilläggskostnader nästan helt. Systemet gäller fordon som väger mer än 12 ton och hela det allmänna vägnätet. Avkastningen är öronmärkt för väghållning. Kommissionen har ansett att Förenade kungarikets vinjettsystem diskriminerar utländska trafikidkare och har därför inlett överträdelseförfarande i saken. Förenade kungariket har övervägt att ändra beskattningen av tung trafik i skattesystemet till att bli mer styrande vad gäller miljö och trafikens effektivitet. Utöver vinjetten har Förenade kungariket en avgiftsbelagd motorväg och några broavgifter. London har ett trängselkattesystem.

Frankrike har inget särskilt avgiftssystem för tung trafik. Där har visserligen ett omfattande system för kilometeravgift som grundar sig på satellitpositionering beretts och var helt funktionsdugligt för tung trafik på statens motorvägnät, men införandet återkallades av politiska skäl 2013 i samband med regeringsbyten. På flera motorvägar, där privata tillståndshavare ansvarar för konstruktion och väghållning, tas vägavgifter ut för alla fordonskategorier.



I Tyskland övergick man till ett system med kilometeravgifter som grundar sig på satellitpositionering 2005. Systemet gällde från början endast motorvägar men senare har flera riksvägar blivit avgiftsbelagda. Systemet gällde först fordon som vägde över 12 ton, men omfattar numera godsfordon på mer än 7,5 ton. Systemet kräver fordonsutrustning som samlar in data och utgående från dem betalar man i efterskott för användningen. Utländska fordon som sällan kör i Tyskland kan alternativt meddela sin rutt i förväg och betala för resan i en betalningsautomat på serviceställen eller på internet. I Tyskland verkställs 2019 antagligen samma vinjettavgift för personbilar där systemet med kilometeravgift redan tillämpas på tunga fordon. Kommissionen har ansett att den fulla kompensation i form av rabatt på fordonsskatten som från början ingick i vinjettsystemet för personbilar och de oproportionerligt höga priserna på vinjetter för kort tid gjorde systemet diskriminerande, vilket ledde till att överträdelseförfarande inleddes. Tyskland har efter det ändrat på sitt system utgående från förhandlingar som förts med kommissionen.

Sverige, Danmark, Nederländerna och Luxemburg bildar Eurovinjettsamarbetet. Syftet med samarbetet är att vinjetten duger i alla länder som deltar i det, och intäkterna delas mellan länderna enligt avtalade andelar. Nästan hela verksamheten är utlagd på privata vinjettoperörer genom konkurrensutsättning. Vinjettsamarbetets framtid ser osäker ut. Tyskland och Belgien har redan tidigare utträtt ur samarbetet efter att de beslutat övergå till nationella kilometeravgifter. Också för Sveriges del blir det aktuellt att utträda ur samarbetet om införandet av kilometeravgift för tung trafik framskrider.

#### 1.4 Bedömning av nuläget

Drivkraftsskatten för lastbilar är strängare i Finland än vad miniminivåerna i direktivet kräver. Drivkraftsskatten på lastbilar sänktes med cirka 40 procent när energiskattereformen trädde i kraft 2011 i samband med att skattenivån på dieselolja höjdes. Drivkraftsskattens struktur hölls då emellertid oförändrad. Därefter har skattenivån inte ändrats. I nuläget är drivkraftsskatten på lastbilar över 12 ton cirka 100—1 500 euro mer om året än vad vinjettdirektivet kräver. Grunderna för minimiskatterna i direktivet avviker från grunderna för hur drivkraftsskatt fastställs vilket gör det svårt att jämföra skattenivåerna. Allmänt taget växer dock skillnaden mellan direktivets miniminivå och beloppet på drivkraftsskatten med lastbilens totalmassa. Drivkraftsskattens konsekvenser för konkurrenskraften hos de finländska företagen i transportbranschen är rätt begränsad eftersom skattens andel av lastbilstrafikens kostnader är liten.

Att ta ut en skatt som liknar fordonsskatt av utländska lastbilar är inte tillåtet enligt direktivet. Direktivet gör det endast möjligt att ta ut skatt på lika grunder av inhemsk och utländsk tung trafik i form av distansbaserade vägtullar eller tidsbaserade vägavgifter. Vägavgifter eller vägtullar har i någon form tagits i bruk i nästan alla medlemsstater. Medlemsstaterna har därför allmänt försökt prioritera beskattning av tung trafik som riktas jämlikt till inhemska och utländska fordon. I Finland har dock vägavgifter eller vägtullar inte tagits ut för tung trafik. En särskild skatt på tung trafik har enbart utgjorts av drivkraftsskatten som ingår i fordonsskatten.

En tidsbaserad vägavgift är jämfört med distansbaserade vägtullssystem ett enkelt sätt att samla in vägavgifter. I flera länder har tendensen dock varit att man övergår till distansbaserade vägtullar.

Syftet med drivkraftsskatten på lastbilar är statsfinansiell. Grunderna för drivkraftsskatten har emellertid fastställts genom gradering av skattenivåerna utgående från det slitage fordonen orsakar på vägstrukturen. På så sätt prissätter skatten också de kostnader lastbilarna orsakar väghållningen enligt principen användaren betalar. Fordonsskattens drivkraftsskatt gäller endast

fordon registrerade i Finland, och skatten riktas inte mot den belastning utländska lastbilar orsakar väghållningen.

Trafiken belastar vägkonstruktionen vilket avspeglas i kostnaderna för väghållningen. Trafikbelastningen utgörs av den statiska belastningen från fordonens tyngd och den dynamiska tilläggsbelastningen från fordonens rörelser. Den först nämnda fastställs enligt fordonets massa och utgående från hur massan fördelas via fjädningen på axlarna, från axlarna till ringarna och från ringarna vidare till vägytan. Storleken på den dynamiska tilläggsbelastningen påverkas utöver de ovan nämnda faktorerna av fordonets tekniska egenskaper såsom fjädring samt körhastighet och hur ojämn vägytan är. Fordonets massa och dess fördelning bestämmer emellertid hur stor påverkan det har på trafikbelastningen. Därför är det typiskt för kalkylmässig behandling av trafikbelastningen att man koncentrerar sig endast på tunga fordon, närmast på lastbilar, för belastningen av lätta fordon såsom personbilar är oväsentlig jämfört med dem (Trafikverkets publikationer 11/2014, på finska). Den belastning som personbilarna orsakar syns närmast som spår i beläggningen på vägarna som följd av att dubbdäck används.

Det är svårt att få tillförlitlig information om antalet utländska lastbilar i Finland. En förutredning om tidsbaserad vägavgift för tung trafik (kommunikationsministeriets publikationer 1/2018, på finska) uppskattar att utländska tunga lastbilar har kört över Finlands gränser cirka 600 000 gånger 2016. Gränstrafiken bedöms öka årligen med i genomsnitt lite över två procent, vilket i stort sett motsvarar gränstrafikens genomsnittliga ökning under åren 2004 — 2016. I en trafikräkning som ordnades av Suomen Kuljetus ja Logistiikka SKAL ry 2017 utgjorde de utländska lastbilarnas andel cirka nio procent. Trafikräkningen utfördes under en period på ett dygn på sju mätpunkter och uppgifter från Nordsjö hamn kombinerades med informationen. Enligt statistik från Eurostat var cabotagetrafikens andel på Finlands transportmarknad 2015 mindre än en procent, medan den i genomsnitt är 3,3 procent i EU-medlemsstaterna. Med cabotagetransport avses varutransport inom en stat med fordon som är registrerade i en annan stat. Med stöd av EU-bestämmelserna är cabotage med vissa begränsningar tillåtet för fordon i stater inom Europeiska ekonomiska samarbetsområdet.

De nuvarande grunderna för drivkraftsskatten är mycket lindriga för de lättaste lastbilarna. Av lastbilarna i klass N<sub>2</sub> är cirka hälften eller cirka 21 000 endast lite över 3,5 ton till sin totalmassa. Till den delen är det oftast frågan om person- och skåpbilar som av beskattningsskäl har registrerats som lastbilar. När samma fordon är registrerat som person- eller skåpbil bör bilskatt betalas för det, och i många fall är även rätten till avdrag av mervärdesskatten begränsad. Dessutom är den årliga fordonsskatten för person- och skåpbilar märkbart högre än för lätta lastbilar. För bilar som är registrerade som lätta lastbilar betalas endast den årliga drivkraftsskatten vars belopp för en bil med en totalmassa på lite över 3 500 kilogram är 79 euro. Denna fordonsgrupp beskattas alltså synnerligen lindrigt i proportion till motsvarande liknande godsfordon och personbilar.

Skattestyrningen av trafikutsläpp som är skadliga för hälsan riktas i nuläget via beskattningen av bränslekostnader. Rabatten som fås för mindre skadliga bränslekomponenter riktas närmast till dieselbränsle och därmed till den huvudsakliga användargruppen för dieselbränsle, det vill säga lastbilstrafiken. Den nuvarande massabaserade drivkraftsskatten kan också åtminstone delvis anses ge uttryck för den verkliga mängden skadliga utsläpp från en lastbil eller en fordonskombination trots att denna typ av beskattning inte beaktar körprestationers verkliga utsläpp eller den märkbara åtstramningen av utsläppsgränser som gäller fordons ålder. Trots skattestyrningen är den tunga trafikens andel av utsläpp som är skadliga för hälsan märkbart stor. Lastbilarna orsakar nästan hälften av de kväveoxidutsläpp i vägtrafiken som är skadliga för hälsan och en dryg fjärdedel av de skadliga partikelutsläppen. Det kan därför anses motiverat att principen föraren betalar genomförs mer kraftfullt i den tunga trafiken.

Euroklassificeringen av lastbilar begränsar mängden utsläpp av kolmonoxid, kolväte, kväveoxid och partiklar. Utsläppsnormerna för nya fordon har stramats åt sedan slutet av 1980-talet. I den nyaste fordonsklassen, Euroklass VI, är kolmonoxidutsläppen endast en tredjedel jämfört med i Euroklass I. På samma sätt är kolväteutsläppen 12, kväveoxidutsläppen fem och utsläppen av små partiklar tre procent av utsläppen i Euroklass I. Utsläppsnormerna gäller emellertid endast tillverkningen av fordon. Ingen direkt skattestyrning riktas till den delen mot användningen av fordon.

## **2 Målsättning och de viktigaste förslagen**

### **2.1 Målsättning**

Enligt regeringsprogrammet för statsminister Juha Sipiläs regering införs vägavgift för tung trafik. Kostnaden kompenseras enligt EU:s maximinivå för yrkesmässig trafik. Inga mål som ökar statens skatteinkomster har satts för ändringarna.

I samband med ramförhandlingarna i april 2018 beslutade regeringen om vinjettnivåerna och om begränsning av skatten till att endast gälla tunga lastbilar på mer än 12 ton. Samtidigt beslutade regeringen att merkostnaden som vinjettagiften medför kompenseras helt för inhemsk tungt trafik genom sänkning av drivkraftsskatten.

Målet med propositionen är att enligt skrivningen i regeringsprogrammet införa vägskatt på tung trafik så att skattebelastningen på inhemska fordon i genomsnitt inte ökar.

### **2.2 Alternativ**

För att gottgöra vägskattens kostnadsbelastning för de inhemska lastbilarna har man utrett en sänkning av bränsleaccisen på dieselolja eller återbäring av bränsleaccisen på ansökan samt en sänkning av den årliga drivkraftsskatten som tas ut för inhemska lastbilar. Dessutom har det föreslagits att vägskatt genomförs utan kompensation och att intäkterna används för väghållning.

På grund av att strukturen på Finlands energiskatt avviker från strukturen i andra medlemsstater i EU finns det betydande principiella och praktiska problem med att sänka eller återbära skatten på dieselolja, och därför har ändring av beskattningen av bränslekostnader inte ansetts vara en genomförbar kompensation.

Av skattesänkningen på dieselbränsle kommer endast 45 procent att gälla lastbilar. I samband med sänkningen är det samtidigt nödvändigt att höja drivkraftsskatten på person- och skåpbilar för att bevara en konsekvent struktur på modellen för energiskatt. Höjningen av drivkraftsskatten gäller cirka 700 000 personbilar och 300 000 skåpbilar. En sänkning av skatten på bränslekostnader eller skatteåterbäring gynnar fordon med stora utsläpp och uppmuntrar till ökade körprestationer. En övergång från användningsbaserad beskattning till fast beskattning skulle strida mot EU:s mål och tidigare nationella riktlinjer. En skattesänkning eller skatteåterbäring skulle öka CO<sub>2</sub>-utsläppen och göra det svårare att nå de mål som ställts upp i energi- och klimatstrategin för minskning av utsläpp i vägtrafiken. En skattesänkning eller skatteåterbäring på dieselolja skulle även försämra ställningen för biobränslen i förhållande till fossilt bränsle, för skattesänkning eller återbäring skulle på grund av den miniminivå för bränsleskatt som EU-lagstiftningen kräver inte gälla bränslen som innehåller en stor andel biobränsle. Målen att utöka andelarna biobränsle riktas uttryckligen till diesel på grund av standardbegränsningarna för bensin.

En skattesänkning på dieselbränsle skulle sannolikt inte överföras fullt ut på priset för bränsle, och då gynnar kompensationen inte heller transportbranschen fullt ut. Dessutom skulle kostnaderna för privata förare av dieslbilar öka, för drivkraftsskatten på personbilar som motsvarar en skattesänkning måste höjas fullt ut för att bevara strukturen på systemet för energiskatt, medan de genomsnittliga bränslekostnaderna kanske inte skulle gå ner lika mycket.

Återbäring av bränsleskatt skulle även vara arbetskrävande administrativt sett och föra med sig problem med tillsyn.

På grund av problemen med sänkning eller återbäring av bränsleskatt är det ändamålsenligare att genomföra kompensationen genom att enbart sänka drivkraftsskatten inom de gränser vinjettdirektivet tillåter. Kompensationen av drivkraftsskatten ska endast gälla lastbilar för vilka det betalas vägskatt i motsats till en sänkning av bränsleskatten. Drivkraftsskatten är tidsbaserad på samma sätt som vägskatt och därför kan en kompensation anses bli noggrannare förverkligad på detta sätt än genom återbäring av bränsleskatt som grundar sig på användning.

Direktivet innehåller en möjlighet att kompensera vägavgifter. En sänkning av drivkraftsskatten täcker i genomsnitt den kostnadsökning som vägskatt innebär för inhemska tunga fordon om nivån på vägskatten sätts tillräckligt låg. Att genomföra en kompensation i den omfattningen att inhemska tunga fordon i genomsnitt inte betalar för införandet av en ny skatt kan emellertid vara ett problem med tanke på EU-lagstiftningen. Kommissionen skulle ha möjlighet att inleda överträdelseförfarande mot Finland om den anser att en vägskatt som i genomsnitt kompenseras för inhemska lastbilar genom en sänkning av fordonsskatten diskriminerar utländska trafikidkare på det sätt som avses i direktivet. Detta kan även granskas med tanke på fördraget om Europeiska unionens funktionssätt. EU-domstolen avgör i sista hand om den nationella lagstiftningen till denna del strider mot EU-rätten.

För att undvika eventuella EU-rättsliga problem kan en kompensation genomföras endast partiellt. Nivåerna på vägskatt kan då sättas högre inom ramen för direktivet trots att en sänkning av fordonsskatten skulle genomföras upp till minimiskattenivåerna i direktivet. En vägskatt skulle alltså med beaktande av kompensationen i genomsnitt medföra en lindrig ökad skattebelastning även för de inhemska lastbilarna. Eftersom en högre årsskatt möjliggör en högre vägskatt per dag stiger även skatteintäkterna från utländska lastbilar.

För att eliminera EU-rättsliga tolkningsfrågor kan man som alternativ avstå från kompensation av fordonsskatten och genomföra vägskatt med låga skattenivåer enligt förslaget. Även då ökar skattebördan för inhemska lastbilar måttligt med i medeltal cirka 520 euro på årsbasis.

Skattebasen för vägskatten kan utvidgas till att gälla lastbilar med en totalmassa på 3,5—12 ton. Eftersom drivkraftsskatten för lättare lastbilar är anspråkslös kan ökningen av skattebördan på grund av vägskatten till största delen inte kompenseras. Vägskatten jämnar på detta sätt ut skattebördan för bilar med en totalmassa på lite över 3,5 ton som är omotiverat lätt beskattade jämfört med person- och skåpbilar. Det är också utgående från direktivets bestämmelser motiverat att lastbilar på 3,5—12 ton ska omfattas av vägskatten.

## **2.3 De viktigaste förslagen**

### **2.3.1 Vägskatt**

Enligt riktlinjerna i regeringens ramförhandlingar ska skatten som föreslås gälla lastbilar och fordonskombinationer med en total vikt på över 12 ton, det vill säga lastbilar i kategorierna N<sub>3</sub> och N<sub>3</sub>G. Lätta lastbilar i kategori N<sub>2</sub>, det vill säga lastbilar med en total vikt över 3,5 men som väger högst 12 ton omfattas alltså inte av skatten. Skatten ska enligt förslaget tas ut både

av fordon som registrerats i Finland och av utländska fordon. Försvarsmaktens lastbilar, räddningsfordon och museifordon är skattefria. Skatten bör betalas för användning av lastbilar på väg i Finland. Skatt ska alltså inte betalas för fordon som används enbart utanför områden som ska anses som väg såsom på arbetsplatser eller på fabriks- eller gruvområden. Användning av lastbilar på landsvägar, gatunät, enskilda vägar och på andra områden som är avsedda för allmän trafik ska vara skattepliktig. Eftersom det är fråga om en allmän skatt som inte har samband med finansiering av väghållningen ska skatten inte begränsas till användning endast av landsvägar som staten har underhållsansvar för. Skatten ska även gälla användning av lastbilar i landskapet Åland för att den ska vara enhetlig i hela landet. Det är fråga om en skatt som hör till rikets lagstiftningsbehörighet enligt 27 § i självstyrelselagen för Åland.

Skatten ska vara progressiv enligt sättet i bilaga II i vinjettdirektivet. Skattenivåerna ska sättas klart lägre än de tillåtna maximinivåerna i direktivet. Proportionen mellan skattenivåerna ska emellertid vara enligt direktivet. Skattenivån påverkas av fordonets Euroklass och av om fordonets eller fordonskombinationens axelantal är högst tre eller minst fyra. Skatten ska vara högst 1 121 euro om året vilket uppbärs för ett fordon eller en kombination i Euroklass 0 med minst fyra axlar. Den lägsta årsskatten ska vara 400 euro och gälla fordon som hör till Euro IV eller bättre utsläppsklasser med högst tre axlar. Årsskatten för fordon i Euroklasserna I, II och III placerar sig mellan dem. Direktivet har inga egna betalningsnivåer för fordon som hör till de nyare Euroklasserna V och VI, så de beskattas som fordon i Euroklass IV. I praktiken betyder det att skattenivån är den samma för alla lastbilar som tagits i bruk efter 2005.

Utöver en driftsäsong på ett år ska skatten kunna betalas även för en tidsperiod på en månad, en vecka eller en dag. Att betala skatten för en längre period ska proportionellt sett vara fördelaktigare för den skattskyldige än för en kortare period. Skattenivån sätts till denna del på det sätt som krävs i vinjettdirektivet så att månadsavgiften är tio procent och veckoavgiften fem procent av årsavgiften för ett motsvarande fordon. Enligt direktivet får avgiften per dag vara högst två procent av årsavgiften och ska vara den samma i alla fordonskategorier. Enligt detta ska skattenivån per dag bli åtta euro oberoende av fordonets Euroklass eller axelantal.

Vägskatteerna ska per år sättas på en sådan nivå att de genomsnittligt kan kompenseras genom att sänka drivkraftsskatten för lastbilar i kategorierna N<sub>3</sub> och N<sub>3</sub>G så nära de årliga minimiskattenivåerna som krävs i vinjettdirektivet som möjligt med beaktande av att drivkraftsskattens struktur skiljer sig från strukturen på miniminivåerna för fordonsskatt enligt direktivet.

### 2.3.2 Ändringar i drivkraftsskatten

Det föreslås att fordonsskattelagen ändras så att drivkraftsskatten som tas ut för tunga lastbilar sänks. För lastbilar utan kopplingsanordning som väger minst 12 ton sänks drivkraftsskatten till att motsvara direktivets miniminivåer. Skattenivån fastställs separat för lastbilar med två, tre och minst fyra axlar, och skattenivån påverkas dessutom på ett sätt som möjliggörs i direktivet av om fordonets drivaxlar är försedda med luftfjädring eller något annat fjädringssystem. För lastbilar utan kopplingsanordning varierar det årliga beloppet på skatten mellan noll och 537 euro enligt fjädring och axelantal.

För fordonskombinationer har miniminivåerna för den årliga fordonsskatten fastställts enligt kombinationen av totalvikt och axelantal i vinjettdirektivet. Införande av minimiskatter kräver alltså i praktiken att skatteuppbördsmyndigheten alltid bör meddelas om byte av släpvagn för ny uträkning av drivkraftsskatt per dag. Eftersom ett sådant förfaringssätt dock administrativt sett är mycket tungt för företagen och svårt att genomföra och kontrollera för myndigheten ska en sänkning av drivkraftsskatt för lastbilar som är avsedda att dra påhängsvagn, egentlig släpvagn eller släpvagn genomföras på ett enkelt sätt så att byte av släpvagn inte påverkar skattens

belopp. För fordonskombinationer ska skatten såsom i nuläget fastställas enbart utgående från dragbilens egenskaper. I fordonsskattelagen upphävs den nuvarande möjligheten att i samband med registrering eller påställning av fordon anmäla att en lastbil som är försedd med kopplingsanordning inte används för att dra släpvagn.

Beloppet för drivkraftsskatten blir 465 euro om året för en dragbil med två axlar och fjädring och 706 euro om året för en dragbil med två axlar och annat fjädringssystem. För en dragbil med tre eller flera axlar och luftfjädring är drivkraftsskatten 465 euro om året och för en dragbil med minst tre axlar och annat fjädringssystem 929 euro om året.

### 2.3.3 Beskattningsförfarande

Fordonets innehavare är skattskyldig för vägskatten. Fordonets ägare är ansvarig i andra hand om innehavaren inte betalar skatten. Om en lastbil har flera ägare eller innehavare är de solidariskt ansvariga för att skatten betalas. Skatten tas ut av Transport- och kommunikationsverket. Skatten tas ut utgående från de uppgifter som ska ges i skatteanmälan. Den skattskyldige meddelar genom skatteanmälan de uppgifter som behövs om fordonet och väljer en driftsäsong på 1, 7, 30 eller 365 dagar som skatten betalas för. Utgående från anmälan debiterar Transport- och kommunikationsverket skatten genom en debetsedel som sänds till den skattskyldige. Skatten bör betalas inom 30 dagar efter att den skattepliktiga användningen börjat eller i allmänhet sedan den anmälda användningstiden börjat. I vinjettdirektivet förutsätts det att ett nät av försäljningsställen ordnas där vinjettavgiften kan betalas dygnet runt genom att anlita sedvanliga betalningsmedel. Genom den debitering i efterskott som föreslås undviks det att ett nät av försäljningsställen måste ordnas som betydligt höjer kostnaderna för skatteuppbörd.

Bestämmelserna om ändringssökande som gäller vägskatt och en del av förfarandebestämmelserna motsvarar till stor del bestämmelserna i fordonsskattelagen. Beskattningsförfarandet för vägskatten kan dock inte i större utsträckning förenhetligas med fordonsbeskattningen. I direktivet anges fasta perioder för vilka vägavgift kan tas ut, och vägskatt får således inte genomföras som en skatt som tas ut per dag som fordonsskatten. Vid fordonsbeskattningen kan uttaget av skatt avbrytas genom anmälan om avställning av fordon till trafik- och transportregistret och en ny skatteperiod påbörjas genom anmälan om påställning. Eftersom skatteperioderna för vägskatten inte motsvarar skatteperioderna för fordonsskatten kan vägskatten inte debiteras tillsammans med fordonsskatten utan genom ett separat beskattningsbeslut.

Uttaget av fordonsskatt grundar sig i praktiken helt på fordonens registreringsuppgifter medan vägskatten även gäller utländska lastbilar som inte registreras i Finland. Vägskatten ska baseras på de skattskyldigas egna anmälningar om skattepliktig användning av lastbil i stället för på registeruppgifter. Trots att uttaget av vägskatt inte kan avbrytas genom anmälan om avställning av fordon till registret kan den skattskyldige ändå påverka skattens belopp genom anmälan av användningssäsong för lastbilen. Om ett fordon används till exempel kontinuerligt ska det i allmänhet vara fördelaktigare att anmäla 365 dagar som beskattningsbar säsong. Om den skattskyldige däremot i förväg vet att det kommer tidsperioder då lastbilen inte används på vägnätet i Finland kan man anmäla en kortare period som säsong, det vill säga 1, 7 eller 30 dagar. Valet av beskattningsbar säsong grundar sig på den skattskyldiges egna anmälan som ska vara bindande så att skatten inte återbärs trots att lastbilen kan användas eller att den i verkligheten inte används i trafik under säsongen. Inte heller byte av ägare till lastbilen ska berättiga ägaren till återbäring av skatt som redan har betalats, men den betalda skatten övergår dock den nya ägaren till godo.

Skatten övervakas av polisen, Tullen och Gränsbevakningsväsendet på samma sätt som fordonsskatten. Om det upptäcks att en lastbil används utan att skatteanmälan lämnats till Trans-

port- och kommunikationsverket tas en påföljdsavgift ut som sanktion. Påföljdsavgiftens belopp 1 500 euro ska vara relativt högt för att avgiften ska ha en förebyggande inverkan och förhindra att skattskyldiga försummar anmälningsplikten. Att lämna skatten obetald ska leda till förbud att använda fordonet, och utgående från det kan de övervakande myndigheterna hindra användning.

### **3 Propositionens konsekvenser**

#### **3.1 Ekonomiska konsekvenser**

Införandet av vägskatt beräknas öka statens årliga skatteintäkter med cirka 34 miljoner euro. Sänkningen av drivkraftsskatten på lastbilar beräknas i stället minska statens skatteintäkter med cirka 28 miljoner euro. Den sammanlagda konsekvensen av skatteändringarna beräknas därmed på årsbasis bli att skatteintäkterna ökar med cirka 6 miljoner euro. När man beaktar de årliga kostnaderna på cirka 2,5 miljoner euro som införandet av vägskatt medför beräknas de ändringar som föreslås sammanlagt ge ett överskott på cirka 3,5 miljoner på årsbasis. En ändring av drivkraftsskatten så att anmälan om kopplingsanordningar avskaffas kan öka intäkterna från drivkraftsskatten något. Denna konsekvens har man dock inte kunnat bedöma kvantitativt i samband med ändringen av drivkraftsskattens struktur.

Skattebördan på inhemska lastbilar bedöms som helhet bli oförändrad då vägskatten beräknas öka skattebördan med cirka 28 miljoner euro och sänkningen av drivkraftsskatten minska bördan med cirka 28 miljoner euro.

Intäkterna har beräknats utgående från ett tvärsnitt som beskriver antalet lastbilar i trafik och fördelningen av dem på olika typer av lastbilar vid en viss tidpunkt. En osäkerhet i beräkningen av intäkterna beror emellertid på att den information om lastbilsbeståndet som tagits upp vid tidpunkten för tvärsnittet inte nödvändigtvis beskriver beståndet på årsbasis. En bedömning av intäkterna från vägskatten försvåras även av att systemet för uttaget är annorlunda än för fordonsskatten.

Intäkten av den vägskatt som ska tas ut för utländska lastbilar beräknas utgöra cirka sex miljoner euro årligen. Uppskattningen är dock förenad med betydande osäkerhet. Det finns ingen heltäckande information om antalet utländska lastbilar som anländer till Finland och hur länge de stannar. Beräkningen grundar sig huvudsakligen på en trafikräkning av Suomen Kuljetus ja Logistiikka SKAL ry 2017. En liknande uppskattning ingår även i förutredningen om tidsbaserade avgifter för tung trafik.

Intäktseffekterna från skatteändringarna förverkligas fullt ut när ändringarna har trätt i kraft vid ingången av 2021. Tiden för när skatterna flyter in blir dock något försenad jämfört med i nuläget, men denna räntekonsekvens bedöms dock bli marginell.

#### **3.2 Konsekvenser för företag**

Vägskatten ökar i genomsnitt inte kostnaderna för användning av inhemska lastbilar, för sänkningen av drivkraftsskatten räcker till för att kompensera merkostnaderna på grund av vägskatten. Skatteändringen fördelas emellertid ojämnt på olika typer av lastbilar.

Den totala skattebördan för lastbilar ökar eller lindras beroende på axelantal, Euroklass eller fjädring. För över hälften av fordonen är ändringen av skattebördan högst 200 euro jämfört med i nuläget. Ändringen av skattebelastningen blir högst cirka 1 000 euro.

## RP 314/2018 rd

Beskattningen för lastbilar utan kopplingsanordning ökar för cirka 70 procent av fordonen. För cirka 20 procent av fordonen ökar den årliga skattebelastningen med över 300 euro om året vilket innebär en ökning på några tiondelar av en procentenhet på de årliga kostnaderna för ett typiskt fordon. Skattebelastningen för tunga fordonskombinationer blir i genomsnitt lättare. Skattebelastningen ökar för cirka en tredjedel av kombinationerna av bil och släpvagn och cirka 60 procent av påhängsvagnskombinationerna. Ändringarna är relativt små till karaktären. Skattebelastningen ökar med över 300 euro om året för cirka 20 procent av påhängsvagnskombinationerna och cirka 10 procent av kombinationerna av bil och släpvagn. I förhållande till de årliga kostnaderna för fordonskombinationerna blir ändringen av skattebelastningen i genomsnitt mindre än en tiondel av en procentenhet.

Införandet av skatten kan påverka verksamhetsförutsättningarna negativt för de lastbilsföretag vilkas skattebördor ökar och på motsvarande sätt förbättras för de företagare vilkas skattebördor blir lättare. Konsekvensen blir dock liten.

Som en följd av de ändringar som föreslås ska även skattebelastningen för utländska lastbilar bli tidsbaserad i Finland. På grund av att vägskatten och dess konsekvenser är små är det dock inte möjligt att beräkna kvantitativt hur ändringarna påverkar konkurrenssituationen mellan inhemska och utländska lastbilsföretag.

Vägskatten är en ny skatt som grundar sig på anmälningar och som ger aktörerna i trafiken nya skyldigheter. Fordonsskattens drivkraftsskatt tas ut för fordon i kategori N, så den nya skatten kan jämföras med den fordonsskatt som redan är i bruk. EU-lagstiftningen som gäller fordonsskatt är relativt liberal och man har därför nationellt på lång sikt kunnat göra beskattningsförfarandet rätt flexibelt. Om två liknande skatter med olika skattegrunder och beskattningsförfarande riktas till lastbilar kan det leda till oklarhet om lagens innehåll ur företagets och medborgarens perspektiv.

Eftersom vägs katt som betalats för en driftsäsong inte återbärs kräver skatten att den skattskyldige planerar fordonets kommande bruk särskilt noggrant. När man planerar anmälningen av driftsäsongen bör man även beakta om det finns behov av att dra släpvagn under säsongen och antalet axlar på släpvagnen. I praktiken varierar brukssituationerna för fordon mycket, och det är inte alltid möjligt att känna till behovet att använda ett fordon så långt framme i tiden. Då är beloppet för skatten ofta svårt att anpassa noggrant enligt det verkliga bruket av lastbilen.



### 3.3 Konsekvenser för miljön

Vägskatten för lastbilar föreslås bli tidsbaserad, och då styr den inte direkt till att minska den verkliga körprestationen. Skattens styrande effekt blir därför indirekt och gäller användningen av lastbilar.

Skatten som fastställs enligt Euroklassificeringen genomförs enligt principen förorenaren betalar genom att lastbilarnas skadliga lokala utsläpp prissätts. Samtidigt stöder ett införande av vägskatt som baseras på Euroklasserna att lastbilsbeståndet förnyas i riktning mot mindre utsläpp. Euroklassernas betydelse som ligger till grund för skattens progressivitet gäller framför allt utsläpp som skadar hälsan, och klassificeringen innehåller inte koldioxidutsläpp. Genom att stödja att lastbilar förnyas styr skatten även för sin del lastbilsföretagare till att skaffa mer bränsleeffektiva bilar som därmed släpper ut mindre koldioxid. Eftersom skattenivån som föreslås och dess progressivitet dock är små i förhållande till anskaffningspriset på lastbilar eller på de årliga kostnaderna förväntas effekterna av att skatten införs på lastbilmateriet och på utsläppen bli marginell. Dessutom minskas effekterna av att skatteprogressiviteten inte beaktar de nyare Euroklasserna V och VI som ger mindre utsläpp. Av lastbilarna med en totalmassa på mer än 12 ton hör cirka två tredjedelar till Euroklasserna IV—VI och ligger alltså på de lägsta skattenivåerna.

När kompensationen av fordonsskatt beaktas sjunker den totala skattebördan för nya tunga fordonskombinationer. Ändringarna som föreslås gynnar därmed större transportenheter som i allmänhet är mer energieffektiva. Eftersom dessa skatters andel av transportkostnaderna dock är rätt liten blir också den styrande effekten liten till denna del.

### 3.4 Konsekvenser för myndigheternas verksamhet

En ny skatt kräver att ett nytt skattesystem bildas och administreras på Transport- och kommunikationsverket. Hit hör rådgivning, anmälningförfarande och rättelseförfarande. Beskattningsförfarandet bör enligt förslaget göras enkelt för att bestämmelserna ska vara klara och för att dämpa kostnaderna för skatteuppbörden.

Kostnaderna för att inrätta ett nytt informationssystem uppskattas till 600 000—800 000 euro. Det bör informeras om vägskatten på flera språk och detta bör påbörjas i god tid innan vägskatten träder i kraft. Det beräknas att cirka 200 000—300 000 euro ska användas för information om vägskatten i samband med att den införs. Kostnaderna för införandet av den nya skatten beräknas därmed totalt uppgå till cirka 800 000—1 100 000 euro.

Kostnaderna för att sända beskattningsbeslut och övriga myndighetshandlingar beräknas uppgå till minst 2,1 miljoner euro årligen. Det är dock mycket svårt att uppskatta dessa kostnader eftersom de påverkas av för hur långa driftsäsonger de skattskyldiga anmäler skatt och å andra sidan av hur stor del av beskattningsbesluten som kan levereras elektroniskt. Kostnaderna för rådgivning står i direkt proportion till antalet beslut. Kostnaderna för rådgivning uppskattas bli minst 200 000 euro om året. Ett nytt behov av kunskaper i ryska språket, som inte har behövts hittills, uppstår i kundservicen. Kostnaderna för indrivning uppskattas till cirka 100 000 euro om året. Transport- och kommunikationsverkets behov av personal ökar med minst fyra årsverken. Driftskostnaderna för informationssystemet beräknas bli cirka 50 000—100 000 euro om året.

Kostnaderna för vägskatten uppgår till minst 2 500 000 euro om året. Som underlag för kostnadskalkylen har det använts ett måttfullt antagande enligt vilket en inhemsk lastbil debiteras för i genomsnitt tre driftsäsonger om året och utländska lastbilar antas bli debiterade enligt cirka 850 000 beslut om året.

Också ändringen av drivkraftsbeskattningen för lastbilar leder till behov av ändringar i Transport- och kommunikationsverkets informationssystem. Till denna del beräknas kostnaderna av engångsnatur uppgå till 70 000 euro. Samtidigt förenklas fordonsbeskattningen så att användning av kopplingsanordningar på lastbilar inte längre behöver anmälas till Transport- och kommunikationsverket. Insatsen på cirka 0,2 årsverken som använts för behandling av anmälningarna faller därmed bort.

Kontrollen av vägskatten medför mer arbete för polisen, Gränsbevakningsväsendet och Tullen. Kontrollen ska emellertid huvudsakligen skötas i samband med de andra tillsynsåtgärderna och inom ramen för de nuvarande resurserna. Statens ämbetsverk på Åland har bedömt att det behövs tilläggsresurser på 0,5 årsverken för att sköta biträdande uppgifter i samband med beskattningen.

### 3.5 Samhälleliga konsekvenser

Lastbilarna har en betydande inverkan slitaget av vägnätet. Vägs kattens skattenivåer ska vara progressiva i två grupper, det vill säga lastbilar med högst tre axlar och lastbilar och fordonskombinationer med minst fyra axlar. Denna indelning speglar på sin höjd på mycket grov nivå den belastning som lastbilar och fordonskombinationer ger upphov till på vägstrukturen. Skatten ska också utvidgas till att gälla utländska lastbilar som används på vägnätet i Finland. För utländska lastbilar antar man emellertid att skatt huvudsakligen betalas för perioder på en dag åt gången. Då är skattenivån alltid åtta euro oberoende av fordonets egenskaper. Trots att vägs katten i någon mån enligt principen användaren betalar ger uttryck för slitaget på vägen kan den styrande effekten till denna del anses bli rätt begränsad beroende på de låga skattenivåerna och på skattens struktur där de egenskaper hos ett fordon som inverkar på vägens slitage inte kan beaktas i detalj.

Ändringarna av grunderna för lastbilars drivkraftsskatt ändrar även på skattens styrande effekt. Drivkraftsskattens nya skattetablell som baseras på vinjettdirektivet beaktar drivaxlarnas typ av fjädring som en faktor som inverkar på skattenivån. Skatten gynnar luftfjädring som ger upphov till mindre skador på vägen. Å andra sidan är skattegrunderna enligt direktivet till många delar grövre än den nuvarande drivkraftsskatten. Drivkraftsskatten som följer grunderna i direktivet ska inte längre beakta typen av släpvagn. Dessutom ska skattenivån inte längre öka enligt totalmassan efter vissa gränser. Ändringarna i skattens struktur samt sänkningen av skattenivåerna försämrar som helhet fordonsskattens styrande effekt på vägens slitage. Effekten bedöms dock bli marginell.

## 4 Beredningen av propositionen

Propositionen hänför sig till de skattepolitiska riktlinjerna i regeringsprogrammet för statsminister Juha Sipiläs regering och som gavs i samband med ramförhandlingarna våren 2018. Propositionen har beretts vid finansministeriet i samarbete med kommunikationsministeriet och Trafiksäkerhetsverket.

Under beredningen har man hos Europeiska kommissionens generaldirektorat för transport och rörlighet utrett tjänstemännens ståndpunkt i fråga om det sätt man planerar att införa vägs katt enligt planen och tolkningen av vinjettdirektivet i samband med det. Kommissionens tjänstemän har uttryckt att det enligt EU-rätten inte kan anses acceptabelt att införa ett system med användaravgifter, som till stor del är en utgångspunkt i förslaget, på ett sätt där ökningen av skattebördan för inhemska fordon kompenseras helt. I det fallet riktas vinjettsystemet i verkligheten endast till utländska lastbilar och är på så sätt diskriminerande till sin karaktär. En partiell kompensation av ökningen av skattebelastningen kan anses acceptabel med tanke

på EU-rätten om vinjettsystemet som ska införas representerar ett förverkligande av principerna föraren betalar och användaren betalar, som är acceptabla mål ur EU:s perspektiv.

Dessutom ansåg kommissionens tjänstemän att lastbilar med en totalmassa på 3,5—12 ton bör ingå i vinjettsystemet enligt direktivet. En medlemsstat får lämna lätta lastbilar utanför tillämpningsområdet för vinjetten endast om villkoren som nämns i artikel 7.5 led a och b i direktivet uppfylls. Då är det fråga om en situation där en medlemsstat anser att uttag av vinjettavgift för lätta lastbilar leder till betydande olägenheter till följd av trafikens övergång med tanke på trafikens smidighet, miljö, bullernivå, köbildning, hälsa eller trafiksäkerhet eller om ett uttag av vinjettavgift för lätta lastbilar leder till administrativa kostnader som överstiger 30 procent av de extra intäkter som fås genom att utvidga tillämpningsområdet. Under beredningen har det bedömts att dessa villkor inte uppfylls i fråga om vägskatten som föreslås. Att utesluta lätta lastbilar så att de inte omfattas av vinjettavgiften är enligt kommissionens tjänstemän också ett problem med tanke på diskrimineringen eftersom det till den delen närmast gäller inhemska bilar.

Yttranden om utkastet till proposition har lämnats av Ålands landskapsregering, Statens ämbetsverk på Åland, Autotuojat ja -teollisuus ry samt Autoalan keskusliitto ry, Elinkeinoelämän keskusliitto EK ry, Koneyrittäjien liitto ry, kommunikationsministeriet, Trafiksäkerhetsverket, Logistiikkayritysten liitto ry, Skogsindustrin rf, Polisstyrelsen, Gränsbevakningsväsendet, Suomen kuljetus ja logistiikka SKAL ry, Suomen yrittäjät ry, justitiekanslern i statsrådet och Yhteisen toimialaliiton YTL ry:n logistiikka-asiakkaiden neuvottelukunta.

Autoala, Suomen kuljetus ja logistiikka SKAL samt Suomen yrittäjät understöder att vägskatt uppbärs av utländska lastbilar, men anser att man ändå i förväg bör säkerställa att skatten accepteras enligt EU-rätten.

Propositionens mål om tidsbaserad skatt på tung trafik understöds även av kommunikationsministeriet, logistiikkayritysten liitto, Polisstyrelsen och Gränsbevakningsväsendet. Kommunikationsministeriet samt logistiikkayritysten liitto betonar emellertid betydelsen av de EU-rättsliga risker som hänför sig till ärendet. Kommunikationsministeriet framhåller även att de internationella konventioner om vägtrafik som binder Finland till vissa delar kan begränsa uppbörd av vägskatt för utländska lastbilar.

Elinkeinoelämän keskusliitto EK, Koneyrittäjien liitto ry, Skogsindustrin och Yhteinen toimialaliitto motsätter sig en ny vägskatt. I yttrandena tas det bland annat upp att propositionen strider mot EU:s principer om icke-diskriminering och kan leda till fortsatta åtgärder mot Finland. En ny skatt kommer att öka kostnaderna och den administrativa bördan för företag och ge myndigheterna mer arbete. De effekter som uppnås med skatten anses marginella. Vägskatt anses inte heller uppfylla kraven på ett gott skattesystem.

Enligt justitiekanslern verkar det uppenbart att compensation av vägskatten, i praktiken helt för inhemska fordon, som ingår i förslaget utgör ett problem med tanke på EU-rätten. Samma sak gäller att vägskatten föreslås omfatta endast fordon som väger mer än 12 ton, om detta inte kan motiveras i enlighet med villkoren i direktivet. Med beaktande av ståndpunkten hos tjänstemännen i kommissionen och de överträdelseförfaranden som kommissionen har inlett mot vissa medlemsstater för jämförbara bestämmelser verkar det även uppenbart att en lagstiftning som den som nu föreslås leder till att överträdelseförfarande inleds mot Finland. I sista hand hör det till EU-domstolens behörighet att avgöra om Finlands lagstiftning strider mot EU-rätten. Det finns dock skäl för att lämna regeringens proposition med det innehåll som föreslås endast om en uppfattning som avviker från kommissionens tolkning kan motiveras juridiskt. I annat fall finns det skäl för att överväga alternativ som är mindre problematiska att genomföra med tanke på EU-rätten, det vill säga partiell compensation för inhemska fordon, eller att av-

## RP 314/2018 rd

stå från kompensation och utvidga vägskattens tillämpningsområde till att omfatta lätta lastbilar som väger 3,5—12 ton.

Elinkeinoelämän keskusliitto, Koneyrittäjien liitto, Logistiikkayritysten liitto, Skogsindustrin, Suomen yrittäjät och Yhteinen toimialaliitto konstaterar i sina yttranden att man också bör beakta det ändringsförslag till vinjettdirektivet som är under arbete. Enligt det ska tidsbaserade vägavgifter avskaffas.

Autoala, kommunikationsministeriet och Trafiksäkerhetsverket föreslår i sina utlåtanden att man ska överväga att ta med även de nyaste Euroklasserna V och VI i skattetabellen för att effektivisera miljöstyrningen.

Autoala, Logistiikkayritysten liitto, Suomen kuljetus ja logistiikka SKAL och Suomen yrittäjät föreslår ett kompensationsförfarande till exempel för tiden när ett fordon är avställt. Trafiksäkerhetsverket betonar kundperspektivet när skatteförfarandet utvecklas.

Autoala, Koneyrittäjien liitto, Suomen yrittäjät och Yhteinen toimialaliitto anser det vara ett problem om kostnaderna fördelas ojämnt och beskattningen skärps för vissa företag.

Suomen kuljetus och logistiikka SKAL föreslår att traktorer som överskrider 40 kilometer i timmen i hastighet ska omfattas av tillämpningsområdet för skatten och att bärgningsbilar å andra sidan ska befrias från skatt.

Autoala föreslår att kompensationsmodellen ska utformas så att drivkraftsskattens struktur inte samtidigt ändras så att den grundar sig på luftfjädring.

Ålands landskapsregering anser att uppbörd av vägskatt på landskapets territorium strider mot självstyrelselagen för Åland, och att landskapet ska uteslutas från tillämpningsområdet för lagen.

Statens ämbetsverk på Åland ifrågasätter behovet av lagstiftning om en ny vägskatt för inhemska fordon, och anser att bestämmelser om utländska fordon kan tas med i fordonsskatte-lagen. Ämbetsverket kan vara skatteuppbördsmyndighet.

Propositionen har kompletterats i fråga om vissa detaljer som tagits upp i yttrandena.

De ståndpunkter som kommissionens tjänstemän har fört fram om EU-rätten kan anses lämna rum för tolkning. Den kompensation som föreslås för skatten ska inte ges till fullt belopp för alla inhemska fordon. Den ska genomföras endast på en genomsnittlig nivå. Ökningen av skat-tebelastningen ska alltså inte riktas uteslutande till utländska lastbilar utan även till en del av de inhemska fordonen. Till den delen är det fråga om ersättning av vägavgifter som tillåts i artikel 7 k i vinjettdirektivet.

I Finland tas fordonsskatt ut för lastbilar under 12 ton trots att det inte krävs i vinjettdirektivet. Dessa inhemska fordon beskattas alltså redan trots att vägskatt enligt förslaget inte ska tas ut av dem. Kommissionen har hittills veterligen inte ingripit i lagstiftningen för de medlemsländer som hör till Eurovinjettsamarbetet där man inte tar ut vinjettavgift för lastbilar under 12 ton.

Enligt direktivet får ersättningen av vägavgifter inte ske i strid mot reglerna för statligt stöd. Att utesluta lastbilar under 12 ton från tillämpningsområdet för vägskatten kan även gälla aspekter om statsstöd eftersom skattebasen är selektiv till denna del. I båda fallen kan det

## **RP 314/2018 rd**

emellertid vara fråga om stöd av liten betydelse. Då utgör reglerna för statligt stöd inget hinder för kompensation av fordonsskatten eller begränsning av skattebasen för vägs katt.

Av dessa orsaker har det ansetts att propositionen kan lämnas utan att göra de ändringar i den som Europeiska kommissionen föreslår. Det är emellertid möjligt att den lagstiftning som föreslås leder till att kommissionen inleder överträdelseförfarande mot Finland. Till denna del är det inte möjligt att bindande i förväg utreda om skattesystemet är icke-diskriminerande med tanke på EU-rätten. EU-domstolen har den slutgiltiga beslutanderätten om hur unionsrätten ska tolkas.

### **5 Samband med andra propositioner**

Konsekvenserna av propositionen avses bli beaktade när statsbudgeten för 2021 utarbetas.

## DETALJMOTIVERING

### 1 Lagförslag

#### 1.1 Lag om vägskatt för tunga lastbilar

**1 §. Lagens tillämpningsområde.** Staten ska bära upp en avgift för användningen av lastbilar på finländska vägar. Den nya skatten motsvarar den vägskatt som avses i vinjettdirektivet. Vinjettens vägskattebestämmelser gäller dock direkt bara avgifter för lastbilar på det transeuropeiska vägnätet eller på delar av detta vägnät samt på alla andra delar av motorvägnätet. Tillämpningsområdet för den nya skatten är mer omfattande, eftersom den ska bäras upp för användningen av lastbil på alla vägar i Finland. Direktivet gör det möjligt att i detta avseende bära upp en avgift också på andra vägar med iakttagande av fördraget om Europeiska unionens funktionssätt under förutsättning att uttaget av vägskatt på sådana vägar inte diskriminerar internationell trafik och inte leder till snedvridning av konkurrensen mellan utövare av yrkesmässig trafik.

Med uttrycket användningen av lastbilar på väg som används i lagen avses rätten att använda fordon på väg, och betalningen av skatten är inte beroende av i vilken utsträckning fordonet verkligen används. I fordonslagen (1090/2002) och i fordonskattelagen uttrycks motsvarande sak med att fordonet används i trafik. Användningen av ett fordon i trafik är dock huvudsakligen kopplad till den anteckning som ska göras i trafik- och transportregistret, dvs. om fordonet enligt 66 c § i fordonslagen har antecknats som avställt eller enligt 66 d som påställt. Eftersom vägskatten ska grunda sig på såväl finländska som utländska skattskyldigas deklarationer om användningen av lastbil, och således inte på uppgifterna i trafik- och transportregistret, ska i lagen i det avseende användas en annan terminologi än i fordonsbeskattningen.

Vägskatten ska bäras upp för skattepliktig användning av lastbil oberoende av i vilket land fordonet är registrerat. Om lastbilen är oregistrerad, ska den beskattas som om den var registrerad.

Utanför lagens tillämpningsområde ställs sådana vägar och vägavsnitt för vilka det för finansiering av väghållningen tas ut andra kostnadsbaserade vägavgifter eller vägtullar enligt vinjettdirektivet. Enligt direktivet får vägtullar och vägavgifter inte tas ut samtidigt på någon given fordonskategori för användandet av ett och samma vägavsnitt. Bestämmelsen i direktivet ska sannolikt tolkas så att det inte heller ska vara tillåtet att ta ut två olika tidsbaserade vägavgifter för samma vägavsnitt. Genom begränsning av lagens tillämpningsområde blir det med beaktande av direktivets bestämmelse möjligt att ta ut avgifter för finansiering av väghållningen för vissa vägavsnitt utan att det begränsas av vägskatten. På detta sätt försäkras man sig om att vägskatten i det avseendet inte står i strid med 18 § 5 punkten i självstyrelselagen för Åland som ger landskapet rätt att besluta om grunderna för de avgifter som tas ut för väghållning.

**2 §. Tillämpning av andra lagar.** I lagen om vägskatt för tunga lastbilar föreskrivs om centrala frågor som gäller skyldighet att betala skatt och uppbörd av skatten. I lagen ska också ingå förfarandebestämmelser som direkt påverkar de skattskyldigas ställning.

I paragrafen ingår hänvisningar till andra tillämpliga lagar. Dessa lagar ska tillämpas sekundärt bara i den utsträckning frågan inte regleras i denna lag. På uppbörden av vägskatt tillämpas bestämmelserna i lagen om skatteuppbörd (11/2018) liksom bestämmelserna i lagen om skattetillägg och förseningsränta (1556/1995), lagen om verkställighet av skatter och avgifter (706/2007) och lagen om säkerställande av indrivningen av skatter (395/1972). Till exempel på förseningsräntans minimibelopp tillämpas lagen om skattetillägg och förseningsränta enligt vilken räntans minimibelopp är tre euro. I fråga om registrering, användning och utlämning av

## RP 314/2018 rd

uppgifter tillämpas lagen om transportservice (320/2017). Det föreslås dock att det i lagen om vägskatt för tunga lastbilar tas in en specialbestämmelse om uppgifternas offentlighet och utlämning av uppgifter.

**3 §. Definitioner.** I paragrafen ingår de centrala definitionerna i lagen. Med lastbil avses enligt fordonslagen fordon som ingår i kategori N<sub>3</sub> eller N<sub>3</sub>G och vars totalmassa är över 12 000 kilogram. Med fordonskombination avses en kombination av lastbil och en släpvagn avsedd för godstransport. Således ska också obromsade små släpvagnar som dras av lastbilar beskattas som fordonskombinationer. Släpanordningar och husbilar står dock utanför lagens tillämpningsområde.

Med utsläppsklass avses den utsläppsklass enligt Europeiska unionens lagstiftning som gällde vid tidpunkten för det första ibruktagandet. Bestämmelser om maximigränserna för hälsofarliga utsläpp från nya fordon ingick första gången i direktiv 88/77/EEG. Efter det har maximigränserna för utsläpp skärpts flera gånger i EU-lagstiftningen. Dessa utsläppsgränser är allmänt kända som Euroklasser. Ett högre klassnummer innebär strängare utsläppsgränser. Klassificeringen är den faktor i skattetabellen som påverkar avgiftens storlek.

Med användningsperiod avses den tidsperiod under vilken lastbilen får användas i Finland. Direktivet begränsar dock vägskattens giltighetstid till perioder av en dag, en vecka, en månad eller ett år. Den skattskyldige kan således uppge användningsperioden för vägskatten till 1, 7, 30 eller 365 dagar.

Eftersom skatten tas ut för användning av lastbil på väg, bör paragrafen också innehålla en definition av väg. Med väg avses en sådan väg som anges i 2 § 1 punkten i vägtrafiklagen (729/2018). Enligt vägtrafiklagen avses med väg en landsväg, gata, enskild väg, snöskoterled eller något annat område som är avsett för allmän trafik eller allmänt används för trafik. I Ålands landskapslagstiftning skiljer sig definitionen av väg i någon mån från definitionen i Fastlandsfinlands vägtrafiklag. Men eftersom vägskatten är en rikstäckande skatt, ska skatten för användning av lastbil fastställas enhetligt i hela landet enligt definitionen i vägtrafiklagen.

**4 §. Skattefria lastbilar.** I paragrafen föreskrivs om fordon som är befriade från vägskatt. Befriade från skatt är försvarsmaktens lastbilar, räddningsfordon som uppfyller villkoren i 20 § i fordonslagen och lastbilar som uppfyller villkoren för museifordon i 24 § i fordonslagen. Uppräkningen i paragrafen är avsedd att vara uttömmande. Skattefriheten ska dock på motsvarande villkor gälla också utländska fordon. Således behöver vägskatt inte betalas för exempelvis lastbilar som hör till försvarsmakten i andra stater och som deltar i militära övningar i Finland. Vad gäller utländska räddningsfordon och museifordon kontrolleras skattefriheten till övriga delar med stöd av kraven i fordonslagen, men det förutsätts inte att dessa fordon är registrerade i Finland.

I flera internationella konventioner om vägtrafik ingår bestämmelser om liberalisering av skatter och avgifter för användningen av väg. Sådana konventionsbestämmelser som är bindande för Finland ska beaktas i paragrafen genom att det i lagen föreskrivs att de lastbilar som med stöd av en internationell konvention är befriade från den skatt som avses i denna lag i sin tur befrias från vägskatt.

**5 §. Skattepliktig användning.** I paragrafen föreskrivs om tidpunkten för när skatteplikten för lastbilar inträder. Avgift ska betalas från och med dagen för anmälan om att en lastbil tagits i användning eller från det att lastbilen tagits i användning på vägnätet i Finland, beroende på vilken tidpunkt som inträffar först. Vägskatten grundar sig på den skattskyldiges anmälan, men det senare fallet omfattar händelser då användningen av lastbil inte har anmälts på förhand på det sätt som förutsätts i lagen.

**6 §. Skatteplikt och ansvar för skatten.** Den som har anmälts till Transport- och kommunikationsverket som innehavare av fordonet är skyldig att betala skatt. Skatteplikten fastställs enligt innehavet av fordonet, och innehavet eller ägandet av en släpvagn som dras av lastbil har inte någon inverkan på skatteplikten. Med fordonets innehavare avses fordonets verkliga innehavare, såsom ett transportföretag som trafikerar med fordonet i fråga och fullgör de skyldigheter som gäller fordonet och transportverksamheten. Chauffören kan anses vara ansvarig för avgiften, om skyldigheten att lämna en anmälan om avgiften har försummats och det inte går att påvisa vem som är fordonets verkliga innehavare eller om fordonet har använts olovligt. Med olovlig användning avses användning som är kriminaliserad enligt 28 kap. i strafflagen (39/1889) eller bruksstöld av motordrivnet fortskaffningsmedel.

Skatteplikt påförs när lastbilen börjar användas eller när den skattepliktiga användningen konstateras.

**7 §. Skattens storlek.** I paragrafen föreskrivs om vägskattens storlek. Storleken på vägskatten grundar sig på lastbilens utsläppsklass och längden på användningsperioden. Om utsläppsklassen inte är känd, uppbärs skatten enligt klass Euro 0, den högsta avgiftssatsen. Skatten är dessutom differentierad beroende på om det är fråga om en högst treaxlad eller minst fyraxlad lastbil eller fordonskombination. Skatten för en endags användningsperiod är dock densamma för alla lastbilar. Skattebeloppen framgår av den skattetabell som finns som bilaga till lagen.

Antalet axlar på en fordonskombination kan variera under en användningsperiod, om bilen drar olika släpvagnar. Då fastställs skatten för fordonskombinationen enligt det största antalet axlar under en användningsperiod. För en fordonskombination ska lämnas anmälan om en ny användningsperiod, till exempel om fordonet tidigare uppgett vara treaxlat, men det under pågående period uppstår ett behov av att använda släpvagnen i en kombination med minst fyra axlar. Trots att samma fordon då får två delvis överlappande användningsperioder, föreslås det av skattetekniska skäl inte att skatten ska återbetalas.

Vägskattens storlek beräknas för en period som den skattskyldige själv väljer och som kan vara 1, 7, 30 eller 365 dagar. Den betalningsskyldige bestämmer själv när perioden inleds. Den skatt som fastställs för perioden i fråga är slutlig och den påverkas inte av om lastbilen verkligen används under perioden på vägnätet i Finland. Således påverkas den skatt som ska betalas inte av exempelvis att lastbilen byter innehavare eller ägare, ställs av, slutligt avförs ur det finländska trafik- och transportregistret eller att det uppstår andra hinder för användningen eller vistelsen i landet blir kortare än vad som uppgett. Den skatt som ska betalas är bunden till den skattskyldiges anmälan om användningsperiodens längd, och en eventuellt oanvänd skatt varken gottskrivs eller återbetalas senare.

**8 §. Anmälningsskyldighet.** Den skattskyldige ska anmäla till Transport- och kommunikationsverket de uppgifter som är nödvändiga för att man ska kunna fastställa skatten för en skattepliktig lastbil som används på vägnätet i Finland. Sådana uppgifter är uppgifter om lastbilens ägare och innehavare samt deras kontaktuppgifter, lastbilens användningsperiod, identifieringsuppgifter, utsläppsklass och antal axlar samt det största antalet axlar i en fordonskombination under användningsperioden. Också anmälaren och dennes kontaktuppgifter ska uppges. Den uppräknade som nämns i lagen anger minimikraven för anmälan. Transport- och kommunikationsverket får utfärda närmare föreskrifter om hur uppgifter ska lämnas och om andra förfaranden vid anmälan.

Om den skattskyldiges uppgifter förändras under användningsperioden, ska skatteuppbördsmyndigheten genast informeras. Den skattskyldige ska lämna en anmälan, om en ny användningsperiod inträder innan den tidigare perioden går ut, om den skattepliktiga användningen av bilen fortsätter efter utgången av den period som anmälan gällde. Också om beloppet av



den avgift som påförts för användningsperioden stiger till exempel på grund av att en släpvagn tagits i bruk, ska en anmälan göras till Transport- och kommunikationsverket om den nya användningsperioden innan släpvagnen används i trafiken.

**9 §. Påförande av vägskatt.** I paragrafen föreskrivs om hur vägskatten påförs. Transport- och kommunikationsverket påför vanligen vägskatten enligt den skattskyldiges anmälan. Transport- och kommunikationsverket kan också påföra avgiften efter att tillsynsmyndigheten har lämnat de uppgifter som påverkar avgiften. Avgiften påförs som regel utan att den skattskyldige har hörts. Det är onödigt att höra den skattskyldige, om vägskatten grundar sig på den skattskyldiges egen anmälan och val av användningsperiod. Om avgiften däremot fastställs på grundval av övervakningsuppgifter, ska den skattskyldige ges möjlighet att bli hörd i enlighet förvaltningslagen (434/2003).

**10 §. Betalning av vägskatt.** I paragrafen ingår bestämmelser om betalning av avgiften. Avgiften ska betalas senast 30 dagar efter det att den skattepliktiga användningen inleddes. Avgiften kan betalas i enlighet med lagen om skatteuppbörd till skattemyndighetens bankkonto. För att göra beskattningsprocessen smidigare ges dock Transport- och kommunikationsverket möjlighet att godkänna även andra betalningssätt. Detta möjliggör exempelvis att Transport- och kommunikationsverket kan införa ett betalningsförfarande enligt vilket den skattskyldige får betala avgiften i samband med anmälan om användningsperiod med kreditkort eller annat betalkort.

Uppbörderna av vägskatten är huvudsakligen automatiserad. Uppgifter om en skatt som betalats på grundval av felaktig eller bristfällig information kan således inte tas upp i debetsedeln utan en särskild begäran till Transport- och kommunikationsverket. Skatten anses vara obetald, om den inte omfattas av ett beskattningsbeslut. Om skatten har betalats med stöd av felaktiga eller bristfälliga betalningsuppgifter och inte tagits upp i debetsedeln före sista betalningsdagen, leder det till att användningen av fordonet förbjuds.

**11 §. Påföljdsavgift.** I paragrafen föreskrivs om påföljdsavgift. En påföljdsavgift bärs upp, om det i samband med trafikövervakning upptäcks en lastbil som inte har anmälts för användning eller de uppgifter som har anmälts är felaktiga vilket har lett till att avgiften inte har burits upp. Transport- och kommunikationsverket fastställer då en fast påföljdsavgift på 1 500 euro. Syftet med påföljden är att förebygga att lastbilar används utan att avgiften anmäls. Storleken på den fasta påföljdsavgiften kan anses vara motiverad, eftersom det är synnerligen svårt, om inte omöjligt, att få bevis för hur mycket fordonet faktiskt har använts i trafik. För ett effektivt förebyggande påförs påföljdsavgiften som en engångsavgift. Om samma fordon åter upptäcks i samband med en övervakning och någon deklaration ännu inte har lämnats in, påförs en ny påföljdsavgift.

Skatteuppbördsmyndigheten utövar inte sin prövningsrätt för att fastställa påföljdsavgiften eller dess storlek, utan påföljdsbeloppet är fast oberoende av hur mycket eller i vilka förhållanden fordonet har använts. Påföljdsavgiften fastställs med iakttagande av det efterbeskattningsförfarande som föreskrivs i 14 §. Genom förfarandet tryggas den skattskyldiges rättssäkerhet när påföljdsavgiften fastställs.

Påföljdsavgiften påminner om den tilläggsskatt som avses i 47 a § i fordonsskattelagen. Denna skatt bärs upp när fordon som inte är registrerade eller som avställts används i trafik. För lastbilar kommer det att uppbäras såväl påföljdsavgift som tilläggsskatt, om det finns förutsättningar för att tillämpa båda bestämmelserna, eftersom det då är fråga om administrativa påföljder som orsakas av kringgående av två olika skatter.

**12 §. Beskattningsbeslut.** I paragrafen ingår bestämmelser om vad ett beskattningsbeslut ska innehålla och hur beslutet ska skickas. I 1 mom. föreskrivs om de uppgifter som får antecknas i skattebeslutet.

Paragrafens 2 mom. gäller de fall då den skattskyldige inte har fått något beskattningsbeslut. Eftersom debetsedeln med uppgift om att användningsperioden har inletts automatiskt lämnas till posten för befordran, har Transport- och kommunikationsverket inte möjlighet att kontrollera om debetsedeln verkligen har anlänt till den skattskyldige. Således ska den skattskyldige kontrollera att användningsperiodens skatt har betalats senast på förfallodagen. Den skattskyldige åläggs att begära ett skattebeslut så att skatten kan betalas senast på förfallodagen.

Paragrafens 3 mom. handlar om att skicka beskattningsbeslutet som bevislig delgivning. Det kan vara nödvändigt, om det finns skäl att anta att adressen är felaktig.

Det 4 mom. gäller tillämpning av förvaltningslagen på beskattningsbeslutet. Förvaltningslagens bestämmelser om beslutets innehåll och motivering av beslut tillämpas inte på skattebeslutet, eftersom beslutet fattas automatiskt och grundar sig på uppgifter som den skattskyldige har anmält.

**13 §. Skatterättelse till skattetagarens fördel.** Paragrafen gäller ändring av ett beskattningsbeslut till statens fördel. En rättelse av beskattningen till skattetagarens fördel är möjlig när det har gått tre år efter det att skatten påfördes eller den tidpunkt då den borde ha påförts. Dessutom föreskrivs det om den tidsfrist inom vilken beslutet om ändring av beskattningen får rättas. Tidsfristen är 60 dagar från det att den som har rätt att söka ändring har delgivits beslutet. Tanken med denna bestämmelse är att en rättelse är möjlig inom denna tidsfrist också efter att statsombudet har delgivits saken.

**14 §. Efterbeskattning.** I paragrafen föreskrivs om förutsättningarna för efterbeskattning och de metoder som ska tillämpas. Efterbeskattning kan verkställas, om skatt inte har tagits ut på grund av att den skattskyldige lämnat in en oriktig deklaration. Den skattskyldige ska höras innan kvarskatten fastställs.

**15 §. Rättelse till den skattskyldiges fördel.** Paragrafen gäller möjligheten att ändra beskattningen till den skattskyldiges fördel. Rättelse kan göras på yrkande av den skattskyldiges eller på Transport- och kommunikationsverkets eget initiativ.

**16 §. Begäran om omprövning.** I paragrafen föreskrivs om begäran om omprövning och behandlingen av den. En begäran om omprövning ska lämnas till skatteuppbördsmyndigheten senast tre år efter det att skatten påfördes eller rättelsebeslutet fattades. Skatteuppbördsmyndigheten ska behandla en begäran om omprövning utan oskäligt dröjsmål.

**17 §. Besvär hos förvaltningsdomstolen.** I paragrafen föreskrivs om besvär hos förvaltningsdomstolen. Ändring i beslut med anledning av begäran om omprövning får sökas hos Helsingfors förvaltningsdomstol. Helsingfors förvaltningsdomstol behandlar också besvär som gäller fordonsskatt. Genom att koncentrera besvär som gäller vägskatt till Helsingfors förvaltningsdomstol kan man försäkra sig om att besluten är enhetliga. Enligt 3 mom. är det inte nödvändigt med en statlig intressebevakare.

**18 §. Besvär hos högsta förvaltningsdomstolen.** Besvärstillstånd för anförande av besvär över ett beslut av Helsingfors förvaltningsdomstol får sökas hos högsta förvaltningsdomstolen. För att besvär ska få anföras krävs det dock ett besvärstillstånd av högsta förvaltningsdomstolen. Besvärstiden är 60 dagar från delfäendet av förvaltningsdomstolens beslut.

**19 §. Räkna som ska betalas med anledning av sökande av ändring.** På skatt som upphävts till följd av återbäring betalas ränta enligt lagen om skatteuppbörd. Om skatten stiger till följd av sökande av ändring, tas ränta ut av den skattskyldige enligt lagen om skattetillägg och förseningsränta.

**20 §. Bevakning av statens intresse.** Paragrafen innehåller bestämmelser om bevakning av statens intresse. Den statliga intressebevakningen i frågor som gäller vägskatt hör till Transport- och kommunikationsverkets skatteombudsman. I praktiken sköts bevakningen av skattetagarens intresse huvudsakligen i efterhand. Ombudsmannen ska i praktiken höras bara om det finns särskilda skäl, till exempel i situationer då ett avgörande avviker från etablerad avgörandepraxis eller om det i övrigt är fråga om ett principiellt eller viktigt beslut. Ombudsmannen anses ha fått del av skattebeslut när han eller hon i förekommande fall kan ta del av handlingarna. På detta sätt kan ombudsmannen sätta sig in i handlingarna innan besvärstiden går ut och vid behov söka ändring i beslut som omfattas av hans eller hennes behörighet. Den föreslagna bestämmelsen är en specialbestämmelse som tränger undan tillämpningen av de allmänna bestämmelserna i förvaltningslagen om hörande av part och delgivning av beslut till en part.

**21 §. Omröstning i förvaltningsdomstolen.** I paragrafen föreskrivs om avgörande av skattebesvär genom omröstning i förvaltningsdomstolen.

**22 §. Verkställighet.** Paragrafen gäller verkställigheten av beskattningsbeslut under behandlingen av begäranden om omprövning eller besvär. Även om det yrkas att vägskatten ska rättas eller behandlingen av besvär som gäller rättelsebeslut pågår vid förvaltningsdomstolen, ska skatten betalas. Om det till följd av sökande av ändring kan konstateras att skatten har uppburits till ett för stort belopp, återbärs den grundlöst betalda skatten jämte lagstadgad ränta utan särskild ansökan.

**23 §. Skatteuppbördsmyndighet.** I paragrafen föreskrivs om myndighetens behörighet. Transport- och kommunikationsverket sköter debitering av skatten och andra åtgärder i anknytning till indrivning av skatten samt behandlar begäranden om omprövning som gäller vägskatter och andra ärenden som hör till en skatteuppbördsmyndighet. Transport- och kommunikationsverket får överföra uppgifter av biträdande art som hänför sig till skatteuppbörden till en avtalspart. Sådana uppgifter är till exempel rådgivning, postning och lagringsuppgifter. Myndighetens beslutanderätt kan inte överföras. Transport- och kommunikationsverket ska tillhandahålla de anvisningar och den utbildning som behövs för skötseln av uppgifter av biträdande art. Avtalspartens tjänste- och skadeståndsansvar regleras i strafflagen och skadeståndslagen. På Åland sköter Statens ämbetsverk på Åland uppgifter av biträdande art som hänför sig till vägskatten. På detta sätt blir det möjligt för skattskyldiga att uträtta sina ärenden lokalt på Åland.

**24 §. Tillsyn.** I paragrafen föreskrivs om hur tillsynen över vägskatten ska ordnas. Tillsynen över skatten utövas av Transport- och kommunikationsverket och polisen, Gränsbevakningsväsendet och Tullen. De myndigheter som anges i lagen ska se till att det på vägarna inte används sådana fordon som omfattas av vägskatt men som inte har anmälts för användning i Finland eller som belastas av obetald skatt som förfallit till betalning. Polisen, Gränsbevakningsväsendet och Tullen har också som uppgift att informera Transport- och kommunikationsverket om de på vägen upptäcker fordon som ska påföras en påföljdsavgift enligt 11 §.

Tillsynen över vägskatten kan också skötas med tekniska metoder på samma sätt som i fråga om fordonsskatten. Tillsynen kan genomföras som kontinuerlig automatisk kameraövervakning, bildupptagning eller registrering av annan övervakningsinformation. För tydlighetens skull föreslås det i bestämmelsen även bli sagt att man när tillsynen ordnas eller genomförs ska förvissa sig om att utrymmen som används för boende av permanent natur inte fotograferas.

ras eller filmas. Det föreslås att de uppgifter som samlas in i samband med den tekniska skattetillsynen ska lagras i trafik- och transportregistret. På behandlingen av uppgifterna ska då bestämmelserna i lagen om transportservice (320/2017) tillämpas. I praktiken ska skattekontrollen vid Transport- och kommunikationsverket gå till så att fordonens identifieringsuppgifter som samlats in genom fotografering eller filmning jämförs på automatisk väg med uppgifterna i registret. På så sätt kan man konstatera om det i fråga om ett fordon som har påträffats i trafik har anmälts att det används i trafik och om vägskatt har betalats för fordonet.

**25 §. Användningsförbud.** I paragrafen föreskrivs om användningsförbud som en påföljd av att vägskatten inte har betalats inom utsatt tid. En lastbil som belagts med användningsförbud får inte användas på väg ens om äganderätten till eller innehavet av lastbilen överlåtits på någon annan än den skattskyldige. Den myndighet som påfört vägskatten kan begära handräckning av polisen för att förhindra användning. Lastbilen får användas först när vägskatten är betald. Även om användningsförbudet fastställs på lika grunder för såväl finländska som utländska lastbilar, är förbudet av betydelse i synnerhet när det gäller den skatt som uppbärs av utlänningar, eftersom indrivning av små belopp från utlandet kan vara besvärligt och kostnadsineffektivt.

I paragrafen föreslås också bestämmelser om förfaranden, om fordonet beläggs med användningsförbud. Tillsynsmyndigheten får omhändertaga registreringsskyltarna och registreringsintyget från en lastbil som belagts med användningsförbud. Med skriftligt samtycke från polisen, Tullen eller Gränsbevakningsväsendet får lastbilen dock föras för förvaring till en plats som myndigheten anger.

I vissa särskilda fall kan det vara skäligt att återta ett användningsförbud. Transport- och kommunikationsverket ges möjlighet att av särskilt vägande skäl återta ett användningsförbud helt och hållet eller för viss tid. Det är fråga om möjligheten att utfärda ett mildare förbud baserat på en samlad prövning av omständigheterna. Det är svårt att förutse alla sådana situationer och i det avseendet påminner frågan om skattelättnader. Enligt förslaget ska myndighetens prövningsrätt begränsas genom att användningen av lastbil tillåts bara om domstolen beslutat att inleda skuldsanering eller skuldreglering i fråga om den som lämnat skatten obetald eller om det kan anses att lastbilens ägare eller innehavare inte har känt till eller kunnat känna till att skatten är obetald och att det med beaktande av omständigheterna kan anses vara oskäligt att förbjuda att lastbilen används. Tanken är att inte använda exempelvis uppskov med betalning av skatten som ett alternativ till befrielse från användningsförbud i sådana fall då sökandens särskilda omständigheter eventuellt förutsätter att betalningsuppskov beviljas.

I 6 mom. i paragrafen föreskrivs om undantag från användningsförbudet. Om en person tillgripit en lastbil och personen med stöd av 6 § 2 mom. har debiterats fordonsskatt för den tid fordonet varit tillgripet, medför detta inte användningsförbud för ägaren på grund av obetald skatt.

**26 §. Kringgående av skatt.** Det föreslås att det i lagen om vägskatt för tunga lastbilar införs den i skattelagstiftningen sedvanliga bestämmelsen om förbud mot kringgående av skatt.

**27 §. Skattelättnad och betalningsuppskov.** Transport- och kommunikationsverket ska ha möjlighet att bevilja befrielse från eller uppskov med betalningen av vägskatt och påföljdsavgift jämte ränta. Myndighetens prövningsrätt ska vara begränsad på samma sätt som vid vissa andra skatteslag så att befrielse från skatt är möjlig, om det med hänsyn till omständigheterna är uppenbart oskäligt att ta ut skatt till fullt belopp. Med beaktande av bland annat användningen av fordonet förhindras, om betalningen av vägskatten försummas, bör den föreslagna bestämmelsen om skattelättnad tillämpas restriktivt. Avsikten är inte att skattelättnader ska

beviljas bara av den anledningen att den skattskyldiges betalningsförmåga inte räcker till för betalning av skatten.

Transport- och kommunikationsverket ska också ha möjlighet att bevilja uppskov med betalningen av skatten till följd av exceptionella omständigheter som är oberoende av sökanden eller på grund av väsentligt nedsatt skattebetalningsförmåga eller av andra särskilda skäl.

Ansökan om skattelättnad görs hos Transport- och kommunikationsverket, men finansministeriet får åta sig principiellt viktiga ärenden.

**28 §. Utebliven uppbörd av skatt.** I paragrafen föreskrivs om de fall då Transport- och kommunikationsverket kan låta bli att bära upp skatt, till exempel i sådana fall då kostnaderna för uppbörden blir orimligt höga. Det är dock inte fråga om en lättnad, utan att uppbördsförfarandet avbryts. Varken skattskyldigheten eller användningsförbudet påverkas av att skatteuppbörden uteblir.

**29 §. Offentlighet och utlämning av uppgifter som gäller vägskatt.** Uppgifterna om vägskatten är i huvudsak offentliga. Det är nödvändigt att uppgifterna är offentliga bland annat på grund av att en obetald vägskatt leder till användningsförbud, och den omständigheten har betydelse bland annat vid handel med fordonet. Uppgifterna om vägskatt ska vara så lättillgängliga som möjligt till exempel via en elektronisk tjänst. Som ett undantag från uppgifternas offentlighet föreskrivs det att handlingar som gäller skattelättnader, betalningsuppskov eller återkallande av användningsförbud ska vara sekretessbelagda, eftersom dessa handlingar kan innehålla känsliga uppgifter som i huvudsak är sekretessbelagda med stöd av offentlighetslagen.

**30 §. Elektronisk underskrift.** Beskattningsbeslut och andra handlingar kan undertecknas maskinellt. På grund av det stora antalet skattebeslut som ska skickas ut liksom andra handlingar är det inte möjligt att underteckna handlingarna på vanligt sätt.

**31 §. Straffbestämmelser.** I fråga om straff för lagstridigt undandragande av skatt hänvisas till strafflagens bestämmelser om skattebedrägeri.

**32 §. Ikraftträdande.** Lagen avses träda i kraft den 1 januari 2021.

**Bilaga.** Bilagan innehåller en skattetabell med uppgifter om vägskattens storlek för olika utsläppsklasser enligt längden på användningsperioden och lastbilens eller fordonskombinationens axelantal.

## 1.2 Fordonsskattelag

**11 §. Drivkraftsskatt.** I paragrafen föreskrivs om drivkraftsskattens storlek för olika fordonskategorier.

Det föreslås att 1 mom. i paragrafen ändras så det gäller drivkraftsskatten för bara person- och paketbilar. Det är fråga om en lagteknisk utformning av paragrafen, och skattebeloppet för person- och paketbilar ändras inte. Skattebeloppen för personbilar och bilar avsedda för två ändamål kommer fortfarande att anges i punkt 1—2 och skattebeloppen för paketbilar i punkt 3.

Beträffande drivkraftsskatten för lastbilar föreslås en bestämmelse i 2 mom. i paragrafen, medan nuvarande bestämmelser om drivkraftsskatten för lastbilar ingår i 1 mom. 4—6 punkten. Skattebeloppet för lastbilar i kategorierna N<sub>2</sub> och N<sub>2</sub>G ändras inte, dvs. är 0,6 cent per dag för varje påbörjat hundratal kilogram totalmassa. I 2 mom. ska dock inte längre ingå någon upp-

räkning av skattebeloppen för lastbilar i kategorierna N<sub>3</sub> och N<sub>3</sub>G med en totalmassa på över 12 ton, utan i fråga om skattebeloppen hänvisas i bestämmelsen till skattetabellen i bilagan till lagen.

Paragrafens 2 mom. blir ett 3 mom. I nuvarande 2 mom. ingår en bestämmelse som preciserar drivkraftsskatten för specialbilar samt en definition av bilar avsedda för två ändamål. I detta avseende ändras inte bestämmelserna. Till samma moment ska dock fogas preciserande bestämmelser om fjädringssystem som påverkar drivkraftsskatten för lastbilar. I de fall då lastbilarnas fjädringssystem inte framgår direkt av de uppgifter som införts i trafik- och transportregistret, anses bilarna ha något annat fjädringssystem än luftfjädring. Dessutom preciseras vilka fjädringssystem som kan godkännas som likvärdiga med luftfjädring. Som likvärdig med luftfjädring betraktas fjädring som godkänts som likvärdig enligt definitionen i bilaga II till rådets direktiv 96/53/EG av den 25 juli 1996 om största tillåtna dimensioner i nationell och internationell trafik och högsta tillåtna vikter i internationell trafik för vissa vägfordon som framförs inom gemenskapen.

I nuvarande 3 mom. ingår bestämmelser om draganordningsanmälningar för beskattningen av släpvagnar. Enligt gällande bestämmelse anses en lastbil som är utrustad för dragning av släpvagn användas för dragning av släpvagn, om inte annat anmäls. Fordonets ägare eller innehavare ska anmäla detta innan användningen av släpvagn upphör eller i samband med påställning, varvid Transport- och kommunikationsverket debiterar eller återbetalar den del av skattens belopp som har ändrats. Bestämmelserna i nuvarande 3 mom. om anmälan om draganordning upphävs, eftersom avsikten är att man övergår till ett i administrativt hänseende enklare beskattningssätt enligt vilket drivkraftsskatten fastställs direkt i enlighet med om lastbilen är utrustad för dragning av släpvagn. Skattebeloppet kan då fastställas direkt på basis av de tekniska uppgifterna om fordonet. Liksom i direktivet har typen av släpvagn inte längre någon betydelse för skattens storlek.

**66 §. Straffbestämmelser.** I paragrafen ingår straffbestämmelserna enligt fordonsskattelagen.

I 2 mom. ingår rekvisitet för fordonsskatteförseelse. Enligt bestämmelsen ska fordonets ägare eller innehavare som uppsåtligen framför ett fordon för vilket fordonsskatt som förfallit till betalning är obetald, dömas till böter för fordonsskatteförseelse.

I 3 mom. har man i fråga om fordonsskatteförseelser dock uteslutit det straffrättsliga förfarandet, om den tilläggsskatt som avses i 47 a § i fordonsskattelagen kan påföras för samma gärning. Den tilläggsskatt som påförs i ett administrativt förfarande blir då den enda påföljden, och gärningen medför inte några straffrättsliga påföljder. Till grund för bestämmelsen ligger det förbud mot dubbel straffbarhet som följer av grundlagen och den europeiska människorättskonventionen enligt vilka straff inte längre kan påföras för samma gärning, om ett slutligt avgörande har meddelats i ärendet. Tillämpningsområdet för förbudet mot dubbel straffbarhet är inte begränsat bara till domar som gäller straffrättsliga påföljder, utan sträcker sig också till olika administrativa påföljder av straffrättslig karaktär, såsom den tilläggsskatt som avses i fordonsskattelagen.

Också den påföljdsavgift som är kopplad till vägskatten för lastbilar är en liknande administrativ påföljd av straffrättslig karaktär som tilläggsskatten till fordonsskatten. Eftersom en gärning som uppfyller rekvisitet för fordonsskatteförseelse kan leda till att såväl tilläggsskatt som påföljdsavgift påförs till följd av obetald vägskatt, föreslås att det till 3 mom. fogas ett omnämmande om att också risken för påföljdsavgift leder till att myndigheten vid en fordonsskatteförseelse ska meddela eftergift i fråga om anmälan, åtal och straff. De myndigheter som utövar tillsyn över vägskatten ska då lämna en övervakningsanmälan till Transport- och kommunikationsverket.

**Bilaga.** Till bilagan till fordonsskattelagen fogas en ny skattetabell 3, av vilken framgår drivkraftsskattens nya belopp för lastbilar med en totalmassa som överstiger 12 ton.

### 1.3 Bränsleavgiftslag

**32 §. Straffbestämmelser.** I 1 mom. i paragrafen föreskrivs om straff för den som framför ett fordon som på grund av att bränsleavgiften förfallit till betalning har belagts med användningsförbud. För bränsleavgiftsförseelse döms också den som överlåtit ett sådant fordon att framföras av någon annan.

I 2 mom. i paragrafen ingår motsvarande förbud mot dubbel straffbarhet som i 66 § 3 mom. i fordonsskattelagen. Till bestämmelsen fogas ett omnämnande om påföljdsavgift vid obetald vägs katt. Således ska myndigheten vid bränsleavgiftsförseelse meddela eftergift i fråga om anmälan, förundersökning, åtal och straff, om den tilläggsskatt som avses i 47 a § i fordonsskattelagen eller påföljdsavgift för obetald vägs katt kan påföras för samma gärning.

### 1.4 Fordonslag

**96 §. Fordonsförseelse.** I paragrafen föreskrivs om påföljderna vid brott mot bestämmelserna i fordonslagen.

I 5 mom. i paragrafen ingår en bestämmelse enligt vilken inga böter ska utfärdas för användning av ett fordon som belagts med körförbud eller användningsförbud, för underlåtelse att göra registeranmälan eller missbruk av provnummerskyltar och förflyttningstillstånd, om tilläggsskatt till fordonsskatten kan påföras för samma gärning. Med tanke på förbudet mot dubbel straffbarhet fogas till 5 mom. ett omnämnande om påföljdsavgiften för obetald vägs katt.

### 1.5 Lag om trafiksystem och landsvägar

**12 §. Färjeavgifter.** I gällande paragraf föreskrivs om avgiftsfri användning av landsväg. För användning av en frigående färja kan dock avgift föreskrivas genom förordning av kommunikationsministeriet. I bestämmelsen avses närmast avgifter enligt 81 § 2 mom. i grundlagen. För närvarande har det inte ansetts att denna bestämmelse begränsar möjligheten att bära upp fordonsskatt. Till följd av införandet av vägs katt för lastbilar kommer formuleringen i bestämmelsen för tydlighetens skull dock att ändras så att användningen av landsväg är avgiftsfri, om inte annat föreskrivs någon annanstans i lag.

## 2 Ikraftträdande

Lagarna föreslås träda i kraft den 1 januari 2021. För vägs katterna behövs det ett nytt informationssystem, som förväntas bli klart under 2020. Eftersom skatten kommer att uppbäras för tunga lastbilar som används på vägnätet i Finland från och med början av 2021, bör Transport- och kommunikationsverket vidta åtgärder för att göra det möjligt för de skattskyldiga att lämna in en deklARATION om fordonsanvändningen från början av 2021 redan innan lagen träder i kraft.

Nedsättningen av fordonsskatten för tunga lastbilar träder också i kraft från början av 2021. Fordonsskatten bärs upp i förskott som dagsbaserad skatt i regel för en tidsperiod på 12 månader. Därför innehåller de flesta debetsedlar för fordonsskatt som skickas ut under 2020 också skatten för 2021. Om nedsättningen av fordonsskatten beaktas redan i de debetsedlar som skickas ut under 2020, minskar statens skatteinkomster för 2020 med cirka 9 miljoner euro utan att vägs katterna ger staten merinkomster. Övergången till lägre skattenivåer genomförs så att Transport- och kommunikationsverket återbär den del av skatten som debiterats till ett för

høgt belopp enligt de debetsedlar som skickats ut under 2020. Skatteåterbäringen betalas under 2021 utan ansökan. Såväl skatteåterbäringen som tilläggsinkomsterna av vägskatte hänförs då till samma år i den statliga budgeten.

### 3 Förhållande till grundlagen samt lagstiftningsordning

Grundlagen innehåller inte några bestämmelser om skillnaden mellan skatter och avgifter, utan den grundar sig på ställningstaganden av riksdagens grundlagsutskott. Enligt vedertagen tolkning är skatt en obligatorisk och lagstadgad penningprestation som betalas till det allmänna och som ensidigt fastställts av ett offentligt samfund. Från det allmännas sida förväntas ingen direkt motprestation. Kännetecknande för avgifter är att de är ersättningar eller vederlag för tjänster som det allmänna tillhandahållit. De prestationer som erhålls mot betalning ska kunna specificeras åtminstone på någon nivå. En avgift ska vara knuten till kostnaderna för produktionen av prestationen, även om full kostnadsvarsighet inte förutsätts. Vederlagsfria penningprestationer eller avgifter som allmänt är avsedda för finansiering av en verksamhet utan något motprestationsförhållande är skatter.

Från en grundlagsaspekt är vägskatten för lastbilar en skatt, trots att den grundar sig på direktivets bestämmelser om vägskatte. Vägskatten för lastbilar påminner till sin rättsliga natur i hög grad om fordonsskatt och den ska bedömas på motsvarande sätt. Vägskatten ska inte kopplas till en viss tjänst som tillhandahålls av ett offentligt samfund, utan det är fråga om en prestation som, liksom övriga skatter, tas upp som en statlig inkomst med allmän täckning. Skatten ska inte vara knuten till kostnaderna för väghållning. Eftersom skatten bärs upp för hela det finländska vägnätet, kommer betalning av skatten i praktiken att vara obligatorisk för alla skattepliktiga lastbilar.

Enligt 81 § 1 mom. i grundlagen bestäms statsskatt genom lag som ska innehålla bestämmelser om grunderna för skattskyldigheten och skattens storlek samt om de skattskyldigas rättskydd. Enligt grundlagsutskottets vedertagna tolkning ska av en skattelag entydigt framgå skattskyldighetens omfattning. Regleringarna ska vara såtillvida exakt utformade att den prövningsrätt som de tillämpande myndigheterna har när det gäller att bestämma skattens storlek är bunden till sin natur.

Lagförslaget innehåller bland annat bestämmelser om skattskyldiga och om när skattskyldigheten inträder och avslutas. I förslaget definieras också skattepliktiga fordon, betalningsperiod för skatten, tidpunkt för fastställande av skatten, skattens storlek samt fastställande av påföljdsavgift. Skattens storlek och fastställandet av påföljdsavgift är inte beroende av skattemyndighetens prövning.

Enligt 124 § i grundlagen kan offentliga förvaltningsuppgifter anförtros andra än myndigheter endast genom lag eller med stöd av lag, om det behövs för en ändamålsenlig skötsel av uppgifterna och det inte äventyrar de grundläggande fri- och rättigheterna, rättssäkerheten eller andra krav på god förvaltning. Uppgifter som innebär betydande utövning av offentlig makt får dock ges endast myndigheter.

Skatteuppbördsmyndighet för vägskatten för lastbilar är Transport- och kommunikationsverket. Tullen, polisen och Gränsbevakningsväsendet ska övervaka att skatten betalas och är korrekt. Med stöd av hänvisningsbestämmelsen i lagen har Transport- och kommunikationsverket möjlighet att överföra uppgifter av biträdande art som hänför sig till skatteuppbörden till avtalsparter på samma sätt som i samband med nuvarande fordonsbeskattning. På Åland ska dock uppgifter av biträdande art enligt lagen skötas av Statens ämbetsverk på Åland.



## RP 314/2018 rd

I sitt utlåtande (GrUU 11/2006 rd) om regeringens proposition till riksdagen med förslag till lag om ändring av 56 § i fordonsskattelagen (RP 7/2006 rd) har grundlagsutskottet konstaterat att en rådgivande telefonservice som inte omfattar utövning av beslutandemakt i fråga om beskattning kan överföras på någon annan än en myndighet. Till 56 § 3 mom. i fordonsskattelagen fogades genom lag 1065/2014 möjligheten att utöver telefonserviceuppgifter genom avtal även överföra registreringsuppgifter till andra än skatteuppbördsmyndigheterna. Bestämmelsen i gällande fordonsskattelag gör det möjligt att andra än myndigheter sköter förmedling av information till skattskyldiga om innehållet i lagstiftningen och anvisningarna om fordonsskatt, lämnande av uppgifter som gäller beskattningen av fordon ur registret samt mottagande av de skattskyldigas deklARATIONER, registrering av dem och vidarebefordran av dem till skattemyndigheten. På den som sköter den rådgivande telefonservicen tillämpas bestämmelserna om straffrättsligt tjänsteansvar vid skötseln av uppdraget i fråga. Bestämmelser om skadeståndsansvar finns i skadeståndslagen (412/1974). I den rådgivande telefonservicen sköts inte uppgifter som innebär utövande av beslutandemakt i fråga om beskattning. Ett avtal om rådgivande telefonservice inverkar inte på de uppgifter som åligger skatteuppbördsmyndigheten eller på myndighetens skyldigheter.

Överföringen av arbetsuppgifter på andra än myndigheter måste också bedömas på grundval av om det är nödvändigt för att uppgifterna ska skötas ändamålsenligt. Genom överföring av uppgifter av biträdande art med anknytning till beskattningen av lastbilar är det möjligt att göra kundservicen smidigare och organisera arbetsuppgifterna på ett mer lämpligt sätt. Också ur ett ekonomiskt perspektiv kan en avtalsbaserad ordning vara mer ändamålsenlig än att ordna uppgifterna av biträdande art som myndighetsverksamhet.

I 10 § i grundlagen föreskrivs om skydd för privatlivet. Enligt 1 mom. är vars och ens privatliv, heder och hemfrid tryggade. I den föreslagna lagen om vägskatt för tunga lastbilar ingår en bestämmelse om tillsyn över beskattningen genom fotografering eller filmning av fordon. De nuvarande anordningarna gör det möjligt att identifiera fordon genom automatisk avläsning av registrerings skyltar. Att fortskaffningsmedel identifieras i trafiken eller på någon annan allmän plats innebär inget ingrepp i det skydd för privatlivet som avses i grundlagen. I bestämmelsen föreslås det för tydlighetens skull även bli sagt att utrymmen som används för boende av permanent natur inte får fotograferas eller filmas. Bestämmelsen överensstämmer med innehållet i nuvarande reglering i gällande 57 § 2 mom. i fordonsskattelagen.

Vid beredningen av propositionen har det ansetts att de föreslagna lagarna kan stiftas i vanlig lagstiftningsordning.

Propositionen präglas dock enligt motiveringen av en påfallande osäkerhet om huruvida den föreslagna lagstiftningen kommer att leda till EU-rättsliga påföljder för Finlands del. Av den anledningen ser regeringen det som motiverat att grundlagsutskottet bedömer den nationella lagstiftningens spelrum i frågan ur en EU-rättslig synvinkel.

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

1.

## Lag

### om vägskatt för tunga lastbilar

I enlighet med riksdagens beslut föreskrivs:

#### 1 §

##### *Lagens tillämpningsområde*

Till staten ska i enlighet med denna lag betalas vägskatt för användning av lastbil på väg i Finland.

Denna lag tillämpas inte på sådana vägar eller vägavsnitt på vilka det för användningen av lastbil tas ut andra kostnadsbaserade vägavgifter eller vägtullar för finansiering av väghållningen.

#### 2 §

##### *Tillämpning av andra lagar*

Om inte något annat föreskrivs i denna lag, iaktas i fråga om uppbörden av vägskatt lagen om skatteuppbörd (11/2018), samt lagen om skattetillägg och förseningsränta (1556/1995) och lagen om säkerställande av indrivningen av skatter och avgifter (395/1973).

Om inte något annat föreskrivs i denna lag, iaktas i fråga om registrering, användning och utlämning av beskattningsuppgifter vad som föreskrivs i lagen om transportservice (320/2017).

#### 3 §

##### *Definitioner*

I denna lag avses med

- 1) *lastbil* enligt fordonslagen (1090/2002) lastbil som ingår i kategori N<sub>3</sub> eller N<sub>3</sub>G och vars totalmassa överstiger 12 000 kilogram,
- 2) *fordonskombination* en kombination av lastbil och släpvagn vars största tillåtna totalmassa överstiger 12 000 kilogram och vars släpvagn är avsedd för godstransport,
- 3) *utsläppsklass* den utsläppsklass enligt Europeiska unionens lagstiftning som gällde vid tidpunkten för det första ibruktagandet,
- 4) *användningsperiod* den tidsperiod på 1, 7, 30 eller 365 dagar under vilken lastbilen får användas på väg, och
- 5) *väg* sådan väg som avses i 2 § 1 punkten i vägtrafiklagen (729/2018).

## RP 314/2018 rd

### 4 §

#### *Skattefria lastbilar*

Befriade från vägskaft är försvarsmaktens fordon, räddningsfordon och museifordon samt fordon som med stöd av internationella konventioner som är bindande för Finland i sin tur är befriade från den skatt som avses i denna lag.

### 5 §

#### *Skattepliktig användning*

Den skattepliktiga användningen börjar när den anmälda användningsperioden inleds eller den dag då lastbilen används på väg, beroende på vilken tidpunkt som inträffar först.

### 6 §

#### *Skatteplikt och ansvar för skatten*

Skatten ska betalas av lastbilens innehavare.

Om en lastbil har använts utan innehavarens eller ägarens tillstånd, är den skattskyldig i vars användning lastbilen anses ha varit.

Om innehavaren försummar att betala skatt, kan skatten tas ut av lastbilens ägare.

Om det finns fler än en skattskyldig, ansvarar de solidariskt för att skatten betalas.

Skatteplikten och ansvaret för skatten fastställs när den skattepliktiga användningen inleds.

### 7 §

#### *Skattens storlek*

Skatten ska betalas enligt användningsperiod på grundval av lastbilens utsläppsklass och lastbilens eller fordonskombinationens axelantal enligt skattetabellen i bilagan. Skatten på en fordonskombination fastställs på basis av det största axelantalet under användningsperioden.

Om lastbilens utsläppsklass inte är känd, uppbärs skatten enligt klassen Euro 0.

Storleken på den skatt som ska betalas påverkas inte av att lastbilen ställs av, slutgiltigt avförs ur det finländska trafik- och transportregistret, slutar användas tidigare än vad som uppgetts i anmälan, byter innehavare eller ägare eller det uppstår andra hinder för användningen.

### 8 §

#### *Anmälningskyldighet*

Den skattskyldige ska till Transport- och kommunikationsverket anmäla de uppgifter som behövs för beskattningen av en skattepliktig lastbil som används på väg.

Innan den skattepliktiga användningen av en lastbil inleds i Finland, ska den skattskyldige eller dennes företrädare uppges:

- 1) lastbilens innehavare och ägare, innehavarens företrädare samt deras kontaktuppgifter,
- 2) lastbilens användningsperiod och när perioden inleds,
- 3) uppgifter som specificerar lastbilen, utsläppsklass, antal axlar samt fordonskombinationens största antal axlar under användningsperioden,
- 4) anmälares uppgifter.

Den skattskyldige ska utan dröjsmål anmäla, om de uppgifter som avses i 2 mom. 1 punkten förändras under användningsperioden. Om uppgifterna i 2 mom. 3 punkten förändras under

## RP 314/2018 rd

användningsperioden genom att den vägskatt som ska betalas höjs, ska den skattskyldige lämna en anmälan om den nya användningsperioden innan användningen av fordonet eller fordonskombinationen på väg fortsätter. Om den skattepliktiga användningen av en lastbil fortsätter efter den angivna användningsperioden, ska den skattskyldige lämna en anmälan om den nya perioden innan den tidigare perioden går ut.

Transport- och kommunikationsverket får meddela närmare föreskrifter om hur uppgifter ska lämnas och om andra förfaranden vid anmälan.

### 9 §

#### *Påförande av vägskatt*

Transport- och kommunikationsverket påför vägskatt genast när den skattskyldige har lämnat anmälan om användningsperiod eller när verket annars fått uppgifter som påverkar beskattningen.

I fråga om solidariskt ansvariga skattskyldiga debiteras skatten hos den person som först har antecknats som lastbilens ägare eller innehavare. Om skatten inte kan uppbäras hos den som först har antecknats som skattskyldig eller om det finns något annat särskilt skäl att ändra debiteringen, ska skatten debiteras hos någon annan solidariskt ansvarig skattskyldig.

Skatten påförs utan att den skattskyldige hörs, om skatten påförs med stöd av den skattskyldiges anmälan.

### 10 §

#### *Betalning av vägskatt*

Vägskatten ska betalas senast 30 dagar efter det att den skattepliktiga användningen inleds.

Skatten ska betalas till en penninginrättning eller till ett verksamhetsställe som tar emot betalningar med iakttagande av lagen om skatteuppbörd. Transport- och kommunikationsverket kan bestämma om andra godtagbara betalnings sätt. I samband med betalningen ska anges referensnumret för det beskattningsbeslut som betalningen hänför sig till. Har skatten betalats med bristfälliga eller oriktiga betalningsuppgifter, hänförs betalningen inte till skatten i fråga utan särskild begäran.

Om fordonsskatten inte betalas inom den tid som anges i 1 mom., uppbärs hos den skattskyldige förseningsränta som räknas ut enligt grunderna i lagen om skattetillägg och förseningsränta.

### 11 §

#### *Påföljdsavgift*

En påföljdsavgift på 1 500 euro tas ut av en skattskyldig som använder en lastbil på väg utan att ha anmält användningen eller om lastbilen används vid andra tidpunkter än under den angivna användningsperioden. En påföljdsavgift tas också ut, om de uppgifter som avses i 8 § är felaktiga och skatten till följd av det inte har burits upp eller har burits upp hos fel skattskyldig.

Påföljdsavgiften fastställs med iakttagande av det efterbeskattningsförfarande som föreskrivs i 14 §.

## RP 314/2018 rd

### 12 §

#### *Beskattningsbeslut*

Utöver de uppgifter som används vid verkställandet av beskattningen och de uppgifter som behövs för skattebetalningen kan i beskattningsbeslutet antecknas uppgifter om obetalda tidigare vägsatser för samma lastbil, påföljdsavgifter och på dessa beräknade dröjsmålspåföljder samt uppgifter om hos vem skatten för tiden i fråga har debiterats.

En skattskyldige som inte har fått något beskattningsbeslut, ska begära ett sådant av Transport- och kommunikationsverket så att skatten kan betalas på förfallodagen.

Om det finns skäl att befara att mottagarens adress är oriktig, kan handlingen sändas som bevislig delgivning. Om inte annat visas, anses delgivningen av en handling ha skett den sjunde dagen efter det att verket har lämnat handlingen till befördran av posten eller någon annan avtalspartner som handhar liknande uppgifter.

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

### 13 §

#### *Skatterättelse till skattetağarens fördel*

Om skatt har lämnats odebiterad eller debiterats till för lågt belopp, kan beskattningen rättas inom tre år efter den tidpunkt då skatten debiterades eller borde ha debiterats.

Trots den tid som föreskrivs i 1 mom. kan Transport- och kommunikationsverkets beslut som gäller ändring av beskattning rättas inom 60 dagar räknat från den dag då den som har rätt att söka ändring fick kännedom om verkets beslut.

### 14 §

#### *Efterbeskattning*

Om vägsatzen helt eller delvis har lämnats odebiterad eller den har återburits till för stort belopp med anledning av att anmälan eller annan uppgift eller handling är bristfällig, missvisande eller oriktig, ska Transport- och kommunikationsverket påföra den skattskyldige den skatt som inte har påförts av de orsaker som nämns ovan för betalning (*efterbeskattning*).

Innan efterbeskattning verkställs ska den skattskyldige beredas tillfälle att avge bemötande i saken.

Efterbeskattning ska verkställas senast tre år efter utgången av det år för vilket skatten borde ha debiterats.

### 15 §

#### *Rättelse till den skattskyldiges fördel*

Om vägsatzen har debiterats till ett för stort belopp, ska Transport- och kommunikationsverket rätta debiteringen till den skattskyldiges fördel.

16 §

*Begäran om omprövning*

I fråga om beslut som meddelats med stöd av denna lag får omprövning begäras. Rätt att begära omprövning har den skattskyldige eller någon annan part och på statens vägnar den statliga intressebevakaren.

Tidsfristen för begäran om omprövning är tre år från den tidpunkt då skatten debiterades eller då den borde ha debiterats eller då beslut om rättelse fattades, dock alltid minst 60 dagar från delfäendet av beslutet. För den statliga intressebevakaren är tidsfristen sex månader från det att beskattningsbeslutet fattades.

En begäran om omprövning ska behandlas utan ogrundat dröjsmål.

Om inte något annat föreskrivs i denna lag, tillämpas på begäran om omprövning i övrigt förvaltningslagen.

17 §

*Besvär hos förvaltningsdomstolen*

Ett beslut som har meddelats med anledning av en begäran om omprövning får överklagas genom besvär hos Helsingfors förvaltningsdomstol. Besvärsrätt har den skattskyldige eller någon annan part och på statens vägnar den statliga intressebevakaren.

För den skattskyldige och andra parter är besvärstiden tre år från den tidpunkt då skatten debiterades eller då den borde ha debiterats eller då beslut om återbetalning av skatten fattades, dock alltid minst 60 dagar från delfäendet av omprövningsbeslutet. För den statliga intressebevakaren är besvärstiden 30 dagar från det att omprövningsbeslutet fattades.

Utöver vad som i 34 § 2 mom. i förvaltningsprocesslagen (586/1996) föreskrivs om avgörande av ett ärende utan att en part hörs, kan besvär som anförts av den skattskyldige eller av någon annan part avgöras utan att den statliga intressebevakaren hörs, om skattebeloppet med anledning av besvären kan ändras med högst 6 000 euro och om ärendet inte lämnar rum för tolkning och inte är oklart.

18 §

*Besvär hos högsta förvaltningsdomstolen*

Ett beslut av förvaltningsdomstolen får överklagas genom besvär bara om högsta förvaltningsdomstolen beviljar besvärstillstånd.

Besvär ska anföras inom 60 dagar från delfäendet av förvaltningsdomstolens beslut. Besvärsrätt har den som med stöd av 16 § får yrka rättelse av beskattningen.

19 §

*Ränta som ska betalas med anledning av sökande av ändring*

Om skatt med anledning av sökande av ändring eller rättelse har avlyfts eller sänkts, ska till vederbörande återbetalas det överskjutande beloppet jämte årlig ränta från skattebetalningsdagen enligt lagen om skatteuppbörd.

Om skatt påförs eller skattens belopp höjs med anledning av sökande av ändring, driver Transport- och kommunikationsverket in skatten jämte förseningsränta enligt lagen om skattetillägg och förseningsränta.

## RP 314/2018 rd

### 20 §

#### *Bevakning av statens intresse*

Statens intresse i ärenden som gäller ändringssökande och rättelse bevakas av Transport- och kommunikationsverkets skatteombud.

Den statliga intressebevakaren hörs och delges ett beslut genom att intressebevakaren ges tillfälle att ta del av beslutet och de handlingar som ligger till grund för det.

### 21 §

#### *Omröstning i förvaltningsdomstolen*

Om det råder olika åsikter vid avgörandet av ett ärende som har överklagats med stöd av denna lag, gäller som beslut den åsikt som flertalet ska anses ha omfattat. Vid lika röstetal vinner den åsikt som är fördelaktigast för den skattskyldige eller, om denna grund inte kan tillämpas, den åsikt som ordföranden har omfattat.

### 22 §

#### *Verkställighet*

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

### 23 §

#### *Skatteuppbördsmyndighet*

Om inte annat föreskrivs i denna lag ska Transport- och kommunikationsverket svara för verkställande av beskattningen, skatteuppbörd, skattekontroll och andra myndighetsuppgifter som föreskrivs i denna lag.

Transport- och kommunikationsverket kan avtala om att uppgifter av biträdande art i anslutning till skatteuppbörden kan överföras till andra än myndigheter. När det gäller lastbilar registrerade på Åland sköts uppgifterna av biträdande art av Statens ämbetsverk på Åland. *I uppgifter av biträdande art* ingår att förmedla information till skattskyldiga om innehållet i lagstiftningen och anvisningarna om vägskatt, lämna uppgifter som gäller beskattningen av lastbilar ur trafik- och transportregistret samt ta emot de skattskyldigas deklarationer, registrera dem och vidarebefordra dem till skattemyndigheten. På den som sköter uppgifter av biträdande art tillämpas bestämmelserna om straffrättsligt tjänsteansvar vid skötseln av uppdraget i fråga. Bestämmelser om skadeståndsansvar finns i skadeståndslagen (412/1974). Uppgifter som innebär utövande av beslutandemakt i fråga om beskattningen sköts inte som uppdrag av biträdande art. Ett avtal om uppgifter av biträdande art inverkar inte på de uppgifter som åligger Transport- och kommunikationsverket eller på myndighetens skyldigheter.

## RP 314/2018 rd

### 24 §

#### *Tillsyn*

Tillsynen över vägskatter ankommer på Transport- och kommunikationsverket samt polis-, gränsbevaknings- och tullmyndigheterna. De myndigheter som anges i lagen ska övervaka att det på vägarna inte används sådana fordon som är belagda med vägskatt som anmälts för användning i Finland eller för vilka skatt som förfallit till betalning är obetald. Polisen, Gränsbevakningsväsendet och Tullen ska lämna en anmälan till Transport- och kommunikationsverket, om det på vägen har iakttagits ett fordon som ska påföras en påföljdsavgift enligt 11 §.

För att utöva tillsynen får tillsynsmyndigheterna fotografera eller filma fordon som är i trafik. Fotograferingen eller filmningen kan också ske automatiskt, och den kan vara fortlöpande eller ske vid upprepade tillfällen. Utrymmen som används för boende av permanent natur får dock inte fotograferas eller filmas.

### 25 §

#### *Användningsförbud*

Om skatten eller påföljdsavgiften inte har betalats inom utsatt tid, får lastbilen inte användas i trafik (*användningsförbud*). Lastbilen får inte heller användas i trafik trots att det övergått till en annan ägare eller innehavare än den skattskyldige. Registreringsskyltarna och registreringsintyget från en lastbil som belagts med användningsförbud kan omhändertas av tillsynsmyndigheten. Lastbilen får dock med skriftligt tillstånd av polis-, tull- eller gränsbevakningsmyndigheten köras till ett i tillståndet bestämt ställe för förvaring.

Användningsförbudet upphör när den debiterade skatten eller påföljdsavgiften har betalats helt och hållet.

Transport- och kommunikationsverket kan av synnerligen vägande skäl helt eller för en bestämd tid återkalla ett användningsförbud eller bestämma att användningsförbud inte ska tillämpas på lastbilen. Användning av lastbilen kan tillåtas bara

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

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

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

Har vägskatt debiterats en skattskyldig som avses i 6 § 2 mom., medför detta inte användningsförbud för ägaren eller innehavaren på grund av obetald skatt.

### 26 §

#### *Kringgående av skatt*

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

Om det är uppenbart att vid beskattningen bör förfaras så som avses i 1 mom., ska vid verkställandet av beskattningen alla omständigheter som kan påverka sakens bedömning prövas omsorgsfullt samt den skattskyldige beredas möjlighet att lämna utredning om de konstaterade sakförhållandena. Lämnar den skattskyldige då inte utredning om att den rättsliga form som har getts förhållandet eller åtgärden motsvarar sakens egentliga natur eller syftemål eller att



## RP 314/2018 rd

åtgärden inte uppenbart har vidtagits i syfte att uppnå befrielse från skatt, ska vid verkställandet av beskattningen förfaras så som avses i 1 mom.

### 27 §

#### *Skattelättnad och betalningsuppskov*

Transport- och kommunikationsverket kan på ansökan och på de villkor som det bestämmer helt eller delvis bevilja befrielse från betalning av vägs katt och påföljdsavgift som betalats eller ska betalas, jämte ränta, om det vore uppenbart oskäligt att ta ut dessa till fullt belopp.

Transport- och kommunikationsverket kan på grund av exceptionella omständigheter oberoende av sökanden, väsentligt nedsatt skattebetalningsförmåga eller andra särskilda skäl på ansökan bevilja uppskov med betalning av skatt. Uppskovet beviljas på villkor att säkerhet till ett belopp motsvarande uppskovsbeloppet ställs för betalningen. Uppskov kan emellertid beviljas utan krav på säkerhet om det belopp som ska betalas är ringa eller uppskovstiden är kort eller av andra särskilda skäl. På skatt med vars betalning uppskov har beviljats tas ut ränta enligt vad som bestäms i 4 § i lagen om skattetillägg och förseningsränta. Uppskov kan dock beviljas utan ränta om det vore uppenbart oskäligt att ta ut ränta.

Finansministeriet kan överta avgörandet av ett principiellt viktigt ärende som behandlas vid Transport- och kommunikationsverket.

Transport- och kommunikationsverket eller finansministeriet har rätt att av andra skattemyndigheter få nödvändiga uppgifter för att kunna avgöra ett ärende.

### 28 §

#### *Utebliven uppbörd av skatt*

Vägs katten kan efterskänkas vid mindre, oavsiktliga fel vid betalningen eller av något annat särskilt skäl.

### 29 §

#### *Offentlighet och utlämning av uppgifter som gäller vägs katt*

Uppgifter som gäller vägs katt och påföljdsavgift är offentliga med undantag av handlingar som gäller ansökningar om skattelättnad och betalningsuppskov samt ansökningar om befrielse från användningsförbud med tillhörande handlingar.

Transport- och kommunikationsverket kan utfärda intyg över att vägs katt och påföljdsavgift för lastbilen inte är obetald. För intyget tas ut en avgift vars storlek bestäms i lagen om grunderna för avgifter till staten (150/1992).

### 30 §

#### *Elektronisk underskrift*

En handling som utställs ur beskattningssystemet kan undertecknas maskinellt. I handlingen ska finnas ett omnämmande om den maskinella underskriften.

**RP 314/2018 rd**

31 §

*Straffbestämmelser*

Bestämmelser om straff för skattebedrägeri finns i 29 kap. 1—3 § i strafflagen (39/1889).

32 §

*Ikraftträdande*

Denna lag träder i kraft den 20 . \_\_\_\_\_

**SKATTETABELL**

Utsläppsklass	Högst tre axlar				Minst fyra axlar			
	euro/ 1 dag	euro/ 7 dagar	euro/ 30 dagar	euro/ 365 dagar	euro/ 1 dag	euro/ 7 dagar	euro/ 30 dagar	euro/ 365 dagar
<b>EURO 0</b>	8	33	67	668	8	56	112	1121
<b>EURO I</b>	8	29	58	581	8	49	97	970
<b>EURO II</b>	8	25	51	506	8	42	84	844
<b>EURO III</b>	8	22	44	440	8	37	73	733
<b>EURO IV el- ler nyare</b>	8	20	40	400	8	33	67	667

2.

## Lag

### om ändring av fordonsskattelagen

I enlighet med riksdagens beslut  
*ändras* i fordonsskattelagen (1281/2003) 11 och 66 §, av dem 11 § sådan den lyder delvis  
ändrad i lagarna 1236/2004, 1401/2010 och 1317/2011 samt 66 § i lag 726/2017, och  
*fogas* till bilagan en ny skattetabell 3 som följer:

#### 11 §

##### *Drivkraftsskatt*

För person- och paketbil som utnyttjar annan kraftkälla eller annat bränsle än motorbensin påförs drivkraftsskatt. Drivkraftsskattebeloppet per dag är

1) för personbilar (kategorierna  $M_1$  och  $M_1G$ ) och bilar avsedda för två ändamål (kategori  $N_1$ ), samt för fordon vars användningssyfte på grund av obesiktigade ändringar närmast motsvarar användningssyftet för personbilar 5,5 cent för varje påbörjat hundratal kilogram totalmassa,

2) med avvikelse från bestämmelserna i 1 punkten per dag för varje påbörjat hundratal kilogram totalmassa dock

a) 1,5 cent om fordonets drivkraft är el,

b) 0,5 cent om fordonets drivkraft är el och motorbensin,

c) 4,9 cent om fordonets drivkraft är el och dieselolja,

d) 3,1 cent om fordonets drivkraft är bränsle som består av metan,

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

Drivkraftsskatten för lastbilar (kategorierna  $N_2$  och  $N_2G$ ) med en totalmassa på högst 12 000 kilogram är 0,6 cent för varje påbörjat hundratal kilogram totalmassa. För lastbilar (kategorierna  $N_3$  och  $N_3G$ ) med en totalmassa på över 12 000 kilogram betalas drivkraftsskatt enligt skattetabell 3 i bilagan.

Skatten för fordon som är införda i registret som specialbilar är densamma som skatten för till axelantalet motsvarande fordon i kategori M eller N. För en specialbil fastställs fordonskategorin närmare enligt de fordonsklassificeringsbestämmelser som skulle tillämpas, om fordonets registreringskategori ändrades vid skatteperiodens ingång. Som bil avsedd för två ändamål anses ett fordon i kategori  $N_1$  som utöver förarsätet och sätena bredvid detta är utrustat med andra säten eller anordningar för fastgörande av säten, med undantag av sådana säten som är avsedda för tillfälligt bruk och som avses i 24 § i bilskattelagen (1482/1994) eller sådana säten som i enlighet med de vägtrafikbestämmelser som gällde före den 30 september 1998 har godkänts för paketbil. Skatten för lastbil vars drivaxel eller drivaxlar är utrustade med luftfjädring som inte har införts i trafik- och transportregistret uppbärs enligt annat fjädringssystem än luftfjädring. Som likvärdig med luftfjädring betraktas fjädring som godkänts som likvärdig enligt definitionen i punkt 1 i bilaga II till rådets direktiv 96/53/EG av den 25 juli 1996 om största tillåtna dimensioner i nationell och internationell trafik och högsta tillåtna vikter i internationell trafik för vissa vägfordon som framförs inom gemenskapen.

## RP 314/2018 rd

### 66 §

#### *Straffbestämmelser*

Bestämmelser om straff för skattebedrägeri finns i 29 kap. 1—3 § i strafflagen (39/1889).

En sådan ägare eller innehavare av ett fordon som uppsåtligen framför ett fordon för vilket fordonsskatt som förfallit till betalning är obetald, ska för *fordonsskatteförseelse* dömas till böter. För fordonsskatteförseelse ska också en sådan ägare eller innehavare av ett fordon dömas som överlämnat ett sådant fordon att framföras av någon annan.

Vid en fordonsskatteförseelse ska eftergift ske i fråga om anmälan, åtal och straff, om sådan tilläggsskatt som avses i 47 a § eller sådan påföljdsavgift som avses i 11 § i lagen om vägskatt för tunga lastbilar ( / ) kan påföras för samma gärning. Myndigheten ska då göra en anmälan om användningen av fordonet till Transport- och kommunikationsverket.

Denna lag träder i kraft den 20 . Om det innan lagen träder i kraft har burits upp mer skatt per dag för 2021 års skattedagar än vad som föreskrivs i denna lag, återbär Transport- och kommunikationsverket den grundlöst betalda skatten till den skattskyldige utan ansökan. På återbäringen betalas ingen ränta.

Skattetabell 3

Bilens totalmassa (kg)	drivaxlar utrustade med luftfjädring		drivaxlar utrustade med annat fjädringssystem	
	cent/ 1 dag	cent/ 365 dagar	cent/ 1 dag	cent/ 365 dagar
<b>Tvåaxlad lastbil som inte är utrustad för dragning av släpvagn</b>				
– över 12 000 men under 13 000	0,00	0,00	8,50	31,03
– minst 13 000 men under 14 000	8,50	31,03	23,60	86,14
– minst 14 000 men under 15 000	23,60	86,14	33,20	121,18
– minst 15 000	33,20	121,18	75,10	274,12
<b>Treaxlad lastbil som inte är utrustad för dragning av släpvagn</b>				
– över 12 000 men under 17 000	8,50	31,03	14,80	54,02
– minst 17 000 men under 19 000	14,80	54,02	30,50	111,33
– minst 19 000 men under 21 000	30,50	111,33	39,50	144,18
– minst 21 000 men under 23 000	39,50	144,18	60,90	222,29
– minst 23 000	60,90	222,29	94,60	345,29
<b>Fyr- eller fleraxlad lastbil som inte är utrustad för dragning av släpvagn</b>				
– över 12 000 men under 25 000	39,50	144,18	40,00	146,00
– minst 25 000 men under 27 000	40,00	146,00	62,50	228,13
– minst 27 000 men under 29 000	62,50	228,13	99,20	362,08
– minst 29 000	99,20	362,08	147,20	537,28
<b>Tvåaxlad lastbil som är utrustad för dragning av släpvagn</b>				
– över 12 000	127,40	465,01	193,50	706,28
<b>Tre- eller fleraxlad lastbil avsedd för dragning av släpvagn</b>				
– över 12 000	172,10	628,17	254,60	929,29

3.

## Lag

### om ändring av 32 § i bränsleavgiftslagen

I enlighet med riksdagens beslut  
*ändras* i bränsleavgiftslagen (1280/2003) 32 §, sådan den lyder i lag 727/2017, som följer:

#### 32 §

#### *Straffbestämmelser*

En sådan ägare eller innehavare av ett fordon som uppsåtligen framför ett fordon för vilket bränsleavgift som förfallit till betalning är obetald, ska för *bränsleavgiftsförseelse* dömas till böter. För bränsleavgiftsförseelse ska också en sådan ägare eller innehavare av ett fordon dömas som överlämnat ett sådant fordon att framföras av någon annan.

Vid en bränsleavgiftsförseelse ska eftergift ske i fråga om anmälan, förundersökning, åtal och straff, om sådan tilläggsskatt som avses i 47 a § i fordonsskattelagen (1281/2003) eller sådan påföljdsavgift som avses i 11 § i lagen om vägskatt för tunga lastbilar ( / ) kan påföras för samma gärning. Myndigheten ska då göra en anmälan om användningen av fordonet till Transport- och kommunikationsverket.

På lagstridigt undandragande av bränsleavgift och på försök till det tillämpas inte bestämmelserna i 29 kap. 1—3 § i strafflagen (39/1889), om en straffrättslig påföljd skulle bestämmas för samma person för vilken en administrativ påföljd av straffkaraktär har bestämts eller skulle kunna bestämmas eller för vilken personen kan bli ansvarig med stöd av bestämmelserna om skatteansvar.

Denna lag träder i kraft den 20 .

4.

## Lag

### om ändring av 96 § i fordonslagen

I enlighet med riksdagens beslut  
*ändras* i fordonslagen (1090/2002) 96 § 5 mom., sådant det lyder i lag 728/2017, som följer:

96 §

#### *Fordonsförseelse*

---

Vid en fordonsförseelse ska eftergift ske i fråga om anmälan, förundersökning, åtal och straff, om sådan tilläggsskatt som avses i 47 a § i fordonskattelagen (1281/2003) eller sådan påföljdsavgift som avses i 11 § i lagen om vägskatt för tunga lastbilar ( / ) kan påföras för samma gärning. Myndigheten ska då göra en anmälan om användningen av fordonet till Transport- och kommunikationsverket.

---

Denna lag träder i kraft den 20 . \_\_\_\_\_



5.

**Lag**

**om ändring av 12 § i lagen om trafiksystem och landsvägar**

I enlighet med riksdagens beslut  
*ändras* i lagen om trafiksystem och landsvägar (503/2005) 12 § som följer:

12 §

*Färjeavgifter*

Om inte annat bestäms i någon annan lag är det avgiftsfritt att använda landsväg. För användning av en frigående färja kan dock avgift föreskrivas genom förordning av kommunikationsministeriet. Avgiften skall grunda sig på kostnaderna för användningen av färjan. Avgiften kan vara lägre än självkostnadsvärdet. Då avgift fastställs kan fordonskategori och tidpunkten för användning av färjan beaktas.

Denna lag träder i kraft den 20 . \_\_\_\_\_

Helsingfors den 19 december 2018

**Statsminister**

**Juha Sipilä**

Finansminister Petteri Orpo

2.

**Lag**

**om ändring av fordonsskattelagen**

I enlighet med riksdagens beslut  
*ändras* i fordonsskattelagen (1281/2003) 11 och 66 §, av dem 11 § sådan den lyder delvis  
ändrad i lagarna 1236/2004, 1401/2010 och 1317/2011 samt 66 § i lag 726/2017, och  
*fogas* till bilagan en ny skattetabell 3 som följer:

*Gällande lydelse*

*Föreslagen lydelse*

11 §

11 §

*Drivkraftsskatt*

*Drivkraftsskatt*

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

För *person- och paketbil* som utnyttjar annan kraftkälla eller annat bränsle än motorbensin påförs drivkraftsskatt. Drivkraftsskattebeloppet per dag är

1) för personbilar (kategorierna  $M_1$  och  $M_1G$ ) och bilar avsedda för två ändamål (kategori  $N_1$ ), samt för fordon vars användningssyfte på grund av obesiktigade ändringar närmast motsvarar användningssyftet för personbilar 5,5 cent för varje påbörjat hundratal kilogram totalmassa,

1) för personbilar (kategorierna  $M_1$  och  $M_1G$ ) och bilar avsedda för två ändamål (kategori  $N_1$ ), samt för fordon vars användningssyfte på grund av obesiktigade ändringar närmast motsvarar användningssyftet för personbilar 5,5 cent för varje påbörjat hundratal kilogram totalmassa,

2) med avvikelser från bestämmelserna i 1 punkten per dag för varje påbörjat hundratal kilogram totalmassa dock

2) med avvikelser från bestämmelserna i 1 punkten per dag för varje påbörjat hundratal kilogram totalmassa dock

- a) 1,5 cent om fordonets drivkraft är el,
- b) 0,5 cent om fordonets drivkraft är el och motorbensin,
- c) 4,9 cent om fordonets drivkraft är el och dieselolja,
- d) 3,1 cent om fordonets drivkraft är bränsle som består av metan,

- a) 1,5 cent om fordonets drivkraft är el,
- b) 0,5 cent om fordonets drivkraft är el och motorbensin,
- c) 4,9 cent om fordonets drivkraft är el och dieselolja,
- d) 3,1 cent om fordonets drivkraft är bränsle som består av metan,

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

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

4) för lastbilar (kategorierna  $N_2$ ,  $N_3$ ,  $N_2G$  och  $N_3G$ ) med vilka inte används släpvagn 0,6 cent för varje påbörjat hundratal kilogram totalmassa upp till en totalmassa om 12 000 kilogram och 1,3 cent för varje påbörjat hundratal kilogram totalmassa som överstiger denna massa, om fordonet har

*Gällande lydelse*

*två axlar; skatten är 0,8 cent för varje påbörjat hundratal kilogram totalmassa om fordonet har tre axlar, 0,7 cent om fordonet har fyra axlar och 0,6 cent om fordonet har fem eller flera axlar,*

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

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

Skatten för fordon som är införda i registret som specialbilar är densamma som skatten för till axelantalet motsvarande fordon i kategori M eller N. För en specialbil fastställs fordonskategorin närmare enligt de fordonsklassificeringsbestämmelser som skulle tillämpas, om fordonets registreringskategori ändrades vid skatteperiodens ingång. Som bil avsedd för två ändamål anses ett fordon i kategori  $N_1$  som utöver förarsätet och sätena bredvid detta är utrustat med andra säten eller anordningar för fastgörande av säten, med undantag av sådana säten som är avsedda för tillfälligt bruk och som avses i 24 § i bilskattelagen (1482/1994) eller sådana säten som i enlighet med de vägtrafikbestämmelser som gällde före den 30 september 1998 har godkänts för paketbil.

*Föreslagen lydelse*

*Drivkraftsskatten för lastbilar (kategorierna  $N_2$  och  $N_2G$ ) med en totalmassa på högst 12 000 kilogram är 0,6 cent för varje påbörjat hundratal kilogram totalmassa. För lastbilar (kategorierna  $N_3$  och  $N_3G$ ) med en totalmassa på över 12 000 kilogram betalas drivkraftsskatt enligt skattetabell 3 i bilagan.*

*Drivkraftsskatten för fordon som är införda i registret som specialbilar är densamma som skatten för till axelantalet motsvarande fordon i kategori M eller N. För en specialbil fastställs fordonskategorin närmare enligt de fordonsklassificeringsbestämmelser som skulle tillämpas, om fordonets registreringskategori ändrades vid skatteperiodens ingång. Som bil avsedd för två ändamål anses ett fordon i kategori  $N_1$  som utöver förarsätet och sätena bredvid detta är utrustat med andra säten eller anordningar för fastgörande av säten, med undantag av sådana säten som är avsedda för tillfälligt bruk och som avses i 24 § i bilskattelagen (1482/1994) eller sådana säten som i enlighet med de vägtrafikbestämmelser som gällde före den 30 september 1998 har godkänts för paketbil. Skatten för lastbil vars drivaxel eller drivaxlar är utrustade med luftfjädring som inte har införts i trafik- och transportregistret uppbärs enligt annat fjäd-*

*Gällande lydelse*

*En lastbil som är utrustad för dragning av släpvagn anses användas för dragning av släpvagn, om inte annat anmäls. Om en lastbil som är utrustad för dragning av släpvagn inte används för dragning av släpvagn, ska fordonets ägare eller innehavare anmäla detta i samband med lastbilens första registrering eller omregistrering samt i samband med påställning eller innan användningen av släpvagn upphör. På motsvarande sätt ska det på förhand anmälas om en lastbil, för vilken gjorts anmälan om upphörande av användning av släpvagn, börjar användas för dragning av släpvagn. Anmälan ska göras på fastställd blankett vid ett besiktningställe som utför registrering eller till Trafiksäkerhetsverket.*

66 §

*Straffbestämmelser*

Bestämmelser om straff för skattebedrägeri finns i 29 kap. 1–3 § i strafflagen (39/1889).

En sådan ägare eller innehavare av ett fordon som uppsåtligen framför ett fordon för vilket fordonsskatt som förfallit till betalning är obetald, ska för *fordonsskatteförseelse* dömas till böter. För fordonsskatteförseelse ska också en sådan ägare eller innehavare av ett fordon dömas som överlämnat ett sådant fordon att framföras av någon annan.

Vid en fordonsskatteförseelse ska eftergift ske i fråga om anmälan, åtal och straff, om sådan tilläggsskatt som avses i 47 a § kan påföras för samma gärning. Myndigheten ska då göra en anmälan om användningen av fordonet till Trafiksäkerhetsverket.

*Föreslagen lydelse*

*ringssystem än luftfjädring. Som likvärdig med luftfjädring betraktas fjädring som godkänts som likvärdig enligt definitionen i punkt 1 i bilaga II till rådets direktiv 96/53/EG av den 25 juli 1996 om största tillåtna dimensioner i nationell och internationell trafik och högsta tillåtna vikter i internationell trafik för vissa vägfordon som framförs inom gemenskapen.*

66 §

*Straffbestämmelser*

Bestämmelser om straff för skattebedrägeri finns i 29 kap. 1—3 § i strafflagen (39/1889).

En sådan ägare eller innehavare av ett fordon som uppsåtligen framför ett fordon för vilket fordonsskatt som förfallit till betalning är obetald, ska för *fordonsskatteförseelse* dömas till böter. För fordonsskatteförseelse ska också en sådan ägare eller innehavare av ett fordon dömas som överlämnat ett sådant fordon att framföras av någon annan.

Vid en fordonsskatteförseelse ska eftergift ske i fråga om anmälan, åtal och straff, om sådan tilläggsskatt som avses i 47 a § *eller sådan påföljdsavgift som avses i 11 § i lagen om vägskatt för tunga lastbilar ( / )* kan påföras för samma gärning. Myndigheten ska då göra en anmälan om användningen av fordonet till *Transport- och kommunikationsverket*.

RP 314/2018 rd

Gällande lydelse

Föreslagen lydelse

Denna lag träder i kraft den 20 . Om det innan lagen träder i kraft har burits upp mer skatt per dag för 2021 års skattedagar än vad som föreskrivs i denna lag, återbär Transport- och kommunikationsverket den grundlöst betalda skatten till den skattskyldige utan ansökan. På återbäringen betalas ingen ränta.

Föreslagen lydelse

**Skattetabell 3**

Bilens totalmassa (kg)	drivaxlar utrustade med luftfjädring		drivaxlar utrustade med annat fjädringssystem	
	cent/ 1 dag	cent/ 365 dagar	cent/ 1 dag	cent/ 365 dagar
<i>Tvåaxlad lastbil som inte är utrustad för dragningsavsläpvagn</i>				
– över 12 000 men under 13 000	0,00	0,00	8,50	31,03
– minst 13 000 men under 14 000	8,50	31,03	23,60	86,14
– minst 14 000 men under 15 000	23,60	86,14	33,20	121,18
– minst 15 000	33,20	121,18	75,10	274,12
<i>Treaxlad lastbil som inte är utrustad för dragningsavsläpvagn</i>				
– över 12 000 men under 17 000	8,50	31,03	14,80	54,02
– minst 17 000 men under 19 000	14,80	54,02	30,50	111,33
– minst 19 000 men under 21 000	30,50	111,33	39,50	144,18
– minst 21 000 men under 23 000	39,50	144,18	60,90	222,29
– minst 23 000	60,90	222,29	94,60	345,29
<i>Fyr- eller fleraxlad lastbil som inte är utrustad för dragningsavsläpvagn</i>				
– över 12 000 men under 25 000	39,50	144,18	40,00	146,00
– minst 25 000 men under 27 000	40,00	146,00	62,50	228,13
– minst 27 000 men under 29 000	62,50	228,13	99,20	362,08
– minst 29 000	99,20	362,08	147,20	537,28
<i>Tvåaxlad lastbil som är utrustad för dragningsavsläpvagn</i>				
– över 12 000	127,40	465,01	193,50	706,28
<i>Tre- eller fleraxlad lastbil avsedd för dragningsavsläpvagn</i>				
– över 12 000	172,10	628,17	254,60	929,29

3.

## Lag

### om ändring av 32 § i bränsleavgiftslagen

I enlighet med riksdagens beslut  
*ändras* i bränsleavgiftslagen (1280/2003) 32 §, sådan den lyder i lag 727/2017, som följer:

*Gällande lydelse*

32 §

*Straffbestämmelser*

En sådan ägare eller innehavare av ett fordon som uppsåtligen framför ett fordon för vilket bränsleavgift som förfallit till betalning är obetald, ska för *bränsleavgiftsförseelse* dömas till böter. För bränsleavgiftsförseelse ska också en sådan ägare eller innehavare av ett fordon dömas som överlämnat ett sådant fordon att framföras av någon annan.

Vid en bränsleavgiftsförseelse ska eftergift ske i fråga om anmälan, förundersökning, åtal och straff, om sådan tilläggsskatt som avses i 47 a § i fordonsskattelagen (1281/2003) kan påföras för samma gärning. Myndigheten ska då göra en anmälan om användningen av fordonet till Trafiksäkerhetsverket.

På lagstridigt undandragande av bränsleavgift och på försök därtill tillämpas inte bestämmelserna i 29 kap. 1–3 § i strafflagen (39/1889), om en straffrättslig påföljd skulle bestämmas för samma person för vilken en administrativ påföljd av straffkaraktär har bestämts eller skulle kunna bestämmas eller för vilken personen kan bli ansvarig med stöd av bestämmelserna om skatteansvar.

*Föreslagen lydelse*

32 §

*Straffbestämmelser*

En sådan ägare eller innehavare av ett fordon som uppsåtligen framför ett fordon för vilket bränsleavgift som förfallit till betalning är obetald, ska för *bränsleavgiftsförseelse* dömas till böter. För bränsleavgiftsförseelse ska också en sådan ägare eller innehavare av ett fordon dömas som överlämnat ett sådant fordon att framföras av någon annan.

Vid en bränsleavgiftsförseelse ska eftergift ske i fråga om anmälan, förundersökning, åtal och straff, om sådan tilläggsskatt som avses i 47 a § i fordonsskattelagen (1281/2003) *eller sådan påföljdsavgift som avses i 11 § i lagen om vägskatt för tunga lastbilar ( / )* kan påföras för samma gärning. Myndigheten ska då göra en anmälan om användningen av fordonet till *Transport- och kommunikationsverket*.

På lagstridigt undandragande av bränsleavgift och på försök *till det* tillämpas inte bestämmelserna i 29 kap. 1–3 § i strafflagen (39/1889), om en straffrättslig påföljd skulle bestämmas för samma person för vilken en administrativ påföljd av straffkaraktär har bestämts eller skulle kunna bestämmas eller för vilken personen kan bli ansvarig med stöd av bestämmelserna om skatteansvar.

---

*Denna lag träder i kraft den 20 .*

---

4.

## Lag

### om ändring av 96 § i fordonslagen

I enlighet med riksdagens beslut  
*ändras* i fordonslagen (1090/2002) 96 § 5 mom., sådant det lyder i lag 728/2017, som följer:

*Gällande lydelse*

96 §

*Fordonsförseelse*

-----  
Vid en fordonsförseelse ska eftergift ske i fråga om anmälan, förundersökning, åtal och straff, om sådan tilläggsskatt som avses i 47 a § i fordonsskattelagen (1281/2003) kan påföras för samma gärning. Myndigheten ska då göra en anmälan om användningen av fordonet till Trafiksäkerhetsverket.  
-----

*Föreslagen lydelse*

96 §

*Fordonsförseelse*

-----  
Vid en fordonsförseelse ska eftergift ske i fråga om anmälan, förundersökning, åtal och straff, om sådan tilläggsskatt som avses i 47 a § i fordonsskattelagen (1281/2003) *eller sådan påföljdsavgift som avses i 11 § i lagen om vägskatt för tunga lastbilar ( / )* kan påföras för samma gärning. Myndigheten ska då göra en anmälan om användningen av fordonet till *Transport- och kommunikationsverket*.  
-----

-----  
*Denna lag träder i kraft den 20 .*  
-----

5.

## Lag

### om ändring av 12 § i lagen om trafiksystem och landsvägar

I enlighet med riksdagens beslut  
*ändras* i lagen om trafiksystem och landsvägar (503/2005) 12 § som följer:

*Gällande lydelse*

12 §

*Färjeavgifter*

Att använda landsväg är avgiftsfritt. För användning av en frigående färja kan dock avgift föreskrivas genom förordning av kommunikationsministeriet. Avgiften skall grunda sig på kostnaderna för användningen av färjan. Avgiften kan vara lägre än självkostnadsvärdet. Då avgift fastställs kan fordonskategori och tidpunkten för användning av färjan beaktas.

*Föreslagen lydelse*

12 §

*Färjeavgifter*

*Om inte annat bestäms i någon annan lag är det avgiftsfritt att använda landsväg. För användning av en frigående färja kan dock avgift föreskrivas genom förordning av kommunikationsministeriet. Avgiften skall grunda sig på kostnaderna för användningen av färjan. Avgiften kan vara lägre än självkostnadsvärdet. Då avgift fastställs kan fordonskategori och tidpunkten för användning av färjan beaktas.*

\_\_\_\_\_

*Denna lag träder i kraft den 20 .*

\_\_\_\_\_