

**Regeringens proposition till Riksdagen med förslag till
banskattelag**

PROPOSITIONENS HUVUD SAKLIGA INNEHÅLL

I denna proposition föreslås att det skall stiftas en banskattelag. Med stöd av lagen skall banskatt tas ut till ett belopp som motsvarar de miljö- och tilläggsavgifter av ban-

avgiften som tidigare tagits ut hos järnvägsföretagen.

Lagen avses träda i kraft den 1 juli 2003.

MOTIVERING

1. Nuläge

1.1. Banavgiften fram till den 15 mars 2003

I Finland har sedan 1990 tagits ut en banavgift för användningen av statens bannät. Åren 1990-1994 inflöt 1,0 miljoner mk i banavgifter per år. Statsjärnvägarna bolagiserades 1995, och i samband med bolagiseringen överfördes banhållningen till Banförvaltningscentralen, som inrättats som järnvägsmyndighet. Med stöd av 4 § lagen om statens bannät, banhållningen och användningen av bannätet (21/1995, nedan bannätslagen) har hos järnvägsföretagen samtidigt tagits ut en årlig banavgift för användningen av bannätet. Enligt paragrafen har grunderna för banavgiften varit användningen av bannätet, bannätets nivå och marknadssituationen samt kostnaderna för banhållningen och järnvägs trafikens verkningar på miljön och samhälls-ekonomin. Genom bannätslagen genomfördes rådets direktiv om tilldelning av järnvägsinfrastrukturkapacitet och uttag av infrastrukturavgifter (95/19/EG).

År 2000 företogs strukturella ändringar i banavgiftspraxisen i Finland. Genom ändringarna förbereddes godkännandet av det förslag till kapacitets- och banavgiftsdirektiv

som då behandlades i Europeiska gemenskapernas institutioner samt genomförandet av direktivet. Sedan 2001 har banavgiften bestått av tre avgifter: grundavgift, miljöavgift och tilläggsavgift. Banavgiftens grundavgift har motsvarat de marginalkostnader som tågtrafiken orsakat banhållningen. Miljöavgiften har täckt de utsläpps- och olycksrelaterade kostnader som orsakats av tågtrafiken. Tilläggsavgiften har täckt de fasta banhållningskostnaderna och tagits ut bara för godstrafik.

Åren 2001 och 2002 togs banavgifter ut till ett belopp av 53 miljoner euro per år. I grundavgifter inflöt år 2002 ca 40 miljoner euro, dvs. 75 % av banavgiftsinkomsterna. Miljöavgifterna uppgick till 8 miljoner euro och tilläggsavgifterna till 5 miljoner euro. För persontrafiken togs 13,6 miljoner euro ut i banavgift och för godstrafiken 39,4 miljoner euro. Banförvaltningscentralen har tagit ut banavgifterna och använt banavgiftsinkomsterna för basbanhållningen. Banavgiftsinkomsterna täcker ca 15 % av kostnaderna för banhållningen. De resterande kostnaderna för banhållningen täcks med statens medel.

I statsbudgeten för 2003 har inbördet av banavgifter uppskattats till 56 miljoner euro, varav grundavgifternas andel är 40 miljoner euro. Banavgiftens tilläggsavgift höjdes vid

ingången av 2003 så, att intäkterna beräknades öka med 3 miljoner euro.

1.2. Banavgiften efter den 15 mars 2003

Banavgift påfördes med stöd av 4 § bannätslagen fram till den 15 mars 2003, då den nya järnvägslagen (198/2003) trädde i kraft. Järnvägslagen innebar att direktiven i Europeiska gemenskapernas s.k. första järnvägs paket genomfördes i Finland. Ett av direktiven är Europaparlamentets och rådets direktiv 2001/14/EG om tilldelning av infrastrukturkapacitet, uttag av avgifter för utnyttjande av järnvägsinfrastruktur och utfärdande av säkerhetsintyg, nedan kapacitets- och banavgiftsdirektivet. Kapitel II i direktivet innehåller bestämmelser om infrastrukturavgifter och tjänster som tillhandahålls järnvägsföretag. I artikel 7 bestäms om principer för fastställande av avgifter.

Enligt artikel 7.3 i kapacitets- och banavgiftsdirektivet skall infrastrukturavgift alltid tas ut för de i bilaga II till direktivet avsedda minimipaket av tillträdestjänster som tillhandahålls järnvägsföretag och bantillträdestjänster. Avgiften skall fastställas till den kostnad som uppstår som en direkt följd av den tågtrafik som bedrivs. Bestämmelser om den infrastrukturavgift som avses i direktivet finns i 14 § järnvägslagen. I vår nationella lagstiftning motsvaras infrastrukturavgiften således av banavgiftens grundavgift.

Enligt bestämmelserna i kapitel II i kapacitets- och banavgiftsdirektivet kan medlemsstaterna om de så önskar hos järnvägsoperatörerna ta ut även andra avgifter än infrastrukturavgift, om de grunder som anges i direktivet föreligger. Sådana andra avgifter är kapacitetsbristsavgiften enligt artikel 7.4, miljöavgiften enligt artikel 7.5, tilläggsavgiften enligt artikel 8.1 och investeringsavgiften enligt artikel 8.2 samt bokningsavgiften enligt artikel 12. Bestämmelser om dessa avgifter ingick också i regeringens proposition med förslag till järnvägslag och till lagar som har samband med den (RP 162/2002 rd). I motiveringen till propositionen konstaterades att kapacitetsbristsavgiften och bokningsavgiften ännu inte införs, eftersom det än så länge finns endast en trafikoperatör som bedriver järnvägstrafik. På motsvarande sätt har

planerats att investeringsavgiften skall införas först 2006, då direktbanan Kervo-Lahtis blir färdig.

1.3. Grundlagsutskottets utlåtande om regeringens proposition med förslag till järnvägslag

Grundlagsutskottet konstaterade i sitt utlåtande (GrUU 66/2002 rd) om regeringens proposition med förslag till järnvägslag att bestämmelserna om banavgift i 14 § i lagförslaget bör ses över med tanke på vad som föreskrivs om statliga skatter och avgifter i 81 § grundlagen. Enligt grundlagsutskottets utlåtande är det typiska för avgifterna att de är ersättning eller vederlag för tjänster från det allmännas sida. Övriga betalningar till staten är däremot skatter. Med stöd av vad som anförts ovan ansåg grundlagsutskottet att endast banavgiftens grunddel är en avgift i konstitutionell ordning. Kapacitetsbristsavgiften, investeringsavgiften och bokningsavgiften har ett för avgifter typiskt samband med myndighetsprestationer. Å andra sidan innehåller de betalningar som överskrider vederlaget, och därför bör regleringen av dem ses över så att den motsvarar kraven i skattelagstiftningen. Tilläggsavgiften och miljöavgiften är enligt utskottets mening skatter i konstitutionellt hänseende. Grundlagsutskottets tolkning innebär att det blev omöjligt att behandla den föreslagna järnvägslagen i vanlig lagstiftningsordning.

1.4. Åtgärder med anledning av grundlagsutskottets utlåtande

Grundlagsutskottets utlåtande ledde till att andra än bestämmelserna om grundavgiften ströks i den järnvägslag som riksdagen antog.

Efter järnvägslagens ikraftträdande har endast grundavgiften tagits ut som banavgift. Före ikraftträdandet har år 2003 med stöd av bannätslagen tagits ut ca 3 miljoner euro i form av miljö- och tilläggsavgifter. Om grundavgiften bibehålls som den enda banavgift som tas ut hos järnvägsoperatörerna, blir den budgeterade banavgiftsintäkten ca 13 miljoner euro mindre än beräknat.

Eftersom avsikten trots allt är att bedrivande av järnvägstrafik skall vara förenat med

motsvarande kostnader som tidigare, föreslås att det stiftas en banskattelag med bestämmelser om skatter och avgifter av skattenatur. I lagen föreslås dock inte några bestämmelser om skatter som motsvarar kapacitetsbristsavgiften, bokningsavgiften eller investeringsavgiften, eftersom avsikten är att avgifterna inte i det här skedet skall tas ut hos järnvägsoperatörerna.

Skatten baserar sig på miljöavgiften enligt artikel 7 i kapacitets- och banavgiftsdirektivet och på tilläggsavgiften enligt artikel 8. Kostnader för miljökonsekvenser till följd av tågens funktion kan beaktas i miljöavgiften. Om marknaden tillåter det, kan tilläggsavgift tas så ut att den till fullt belopp täcker kostnaderna för användningen av infrastrukturen. Tilläggsavgiften får dock inte äventyra lönsamheten för sådana järnvägstransporter som avgiften avses gälla.

2. Propositionens mål och de viktigaste förslagen

2.1. Allmänt

Syftet med denna proposition är inte att öka kostnaderna för järnvägsoperatörerna utan att ta ut banskatt till ett belopp som motsvarar de tidigare miljö- och tilläggsavgifterna av banavgiften så, att de ekonomiska mål som tidigare uppställts för banavgiftsintäkten uppnås. Banavgiftens grundavgift enligt 14 § järnvägslagen räcker inte ensam till för att täcka de mål gällande intäkterna som staten uppställt för banavgiften. Avsikten är att grunderna för fastställande av banskatt skall anges så, att de är likvärdiga och icke-diskriminerande för alla järnvägsoperatörer. Avsikten är också att miljökonsekvenserna av järnvägstrafiken skall beaktas i grunderna för fastställandet.

2.2. Banskatt

I denna proposition föreslås att alla järnvägsföretag skall betala skatt till staten för användningen av bannätet. I de definitioner som är centrala med tanke på skatten hänvisas till definitionerna i järnvägslagen och järnvägstransportlagen (1119/2000). Med bannätet avses det nät som nämns i 2 § 2

punkten järnvägslagen, dvs. statens bannät som förvaltas av Banförvaltningscentralen. Med skattskyldiga avses sådana järnvägsföretag enligt 2 § 1 punkten järnvägslagen som bedriver trafik på statens bannät. Museitrafik omfattas inte av lagens tillämpningsområde. Banavgiftens grundavgift skall trots allt tas ut för museitrafik.

Beskattningen skall verkställas och övervakas av Banförvaltningscentralen. Enligt 1 § lagen om Banförvaltningscentralen (199/2003) verkar verket som förvaltare av statens bannät och som järnvägsmyndighet och svarar med stöd av 15 § järnvägslagen även för indrivningen av banavgiftens grundavgift.

Grunderna för fastställande av banskatt utgår från att skatteintäkten skall motsvara intäkten av de miljö- och tilläggsavgifter som tidigare tagits ut med stöd av bannätslagen. Avsikten är inte att banskatten skall öka kostnaderna för järnvägsoperatörerna. Det föreslås att inom persontrafik och vid förflyttning av lok skall banskatten vara 0,01 cent per bruttotonkilometer och inom eldriven godstrafik 0,05 cent per bruttotonkilometer och inom dieseldriven godstrafik 0,1 cent. Med persontrafik avses transport av passagerare med materiel som används i järnvägstrafiken. Med godstrafik avses på motsvarande sätt transport av varor med ovan nämnda materiel. Med tågstakometer avses en sträcka av varje hel kilometer som ett tåg färdas. Med bruttotonkilometer avses den sammanlagda bruttovikten av rörlig materiel, dvs. tågets lok och vagnar, multiplicerad med tågstakometrarna. I definitionen av bruttotonkilometer beaktas således färdens längd och tågets vikt, som består av både materielen och lastens vikt.

Det föreslås att skattebeloppet skall härledas ur beloppet av miljökostnaderna för person- och godstrafiken och på basis av trafikslagets betalningsförmåga. Inom godstrafiken skall uttas högre skatt för dieseldriven trafik än för eldriven trafik, därför att den dieseldrivna trafiken har större miljökostnader än den eldrivna trafiken. Syftet är också att med hjälp av skatten styra transporterna till miljövänligare eldriven materiel. Den tidigare banavgiftspraxisen innebar att det betalades proportionellt sett mera banavgifter för korta

transporter inom godstrafiken, därför att tilläggsavgiften var en fast avgift per transporterat ton oavsett transportsträckan. Det föreslås att missförhållandet rättas till genom att bruttotonkilometrar används som grund för skatten, varvid transportsträckan beaktas som grund för fastställande av skatten.

Det föreslås bli bestämt att Banförvaltningscentralen skall ha rätt enligt artikel 9 i kapacitets- och banavgiftsdirektivet att bevilja skattelättnader i syfte att få nya järnvägs-transporter till bannätet och främja användningen av lågtrafikerade banor. Med nya järnvägstransporter avses transporter som för närvarande inte använder bannätet. Från ingången av 2003 har en dylik lättnad beviljats för transitotrafiken via Vartius. Arrangemanget har syftat till att öka konkurrenskraften inom transitotrafiken för järnvägsrutten via Vartius. Med lågtrafikerade banor avses banavsnitt med mycket lite trafik och oftast inte alls någon persontrafik. Sådana banavsnitt är bl.a. Nyslott-Huutokoski och Kontiomäki-Taivalkoski. Banförvaltningscentralen kan försöka öka användningen av lågtrafikerade banor genom att bevilja lättnader i fråga om banskatten. Lättnaderna skall vara likvärdiga och icke-diskriminerande för alla järnvägsföretag. Lättnaderna skall gälla för en viss tid, sammanlagt högst tio år, och beviljas de skattskyldiga, som i sin prissättning kanaliserar nedsättningen till dem som anlitar järnvägstjänsterna.

Lagen avses träda i kraft den 1 juli 2003. Grunderna för fastställandet av kostnaderna ändras då mitt under transportavtalsperioden mellan VR Aktiebolag och dess kunder. Eftersom transportavtalen för 2003 har utformats enligt den tidigare banavgiftspraxisen medför den ändrade grunden och avgiften i många fall besvärliga behov av att ändra transportavtalen och olika arrangemang för att utjämna avgifterna.

I syfte att undanröja problemet föreslås att under tiden mellan den 1 juli och den 31 december 2003 skall i banskatt för person- och godstrafik tas ut motsvarande avgifter som de som med stöd av bannätslagen tagits ut i början av 2003, dock förhöjda med 60 %. Förhöjningen föreslås därför att banskatt inte kan tas ut från mitten av mars till slutet av juni 2003. Den förhöjda skatt som tas ut un-

der resten av året kompenserar den skatt som uteblev i början av året. Den förhöjda banskatten är 0,014 cent per bruttotonkilometer inom persontrafiken, 30,4 cent per transporterat godston samt i eldriven godstrafik dessutom 0,02912 cent per bruttotonkilometer och i dieseldriven godstrafik 0,0934 cent per bruttotonkilometer.

2.3. Beskattningsförfarande

Beskattningsförfarandet motsvarar i stort sett de förfaranden som iakttas i fråga om andra skatteslag som skall uppges på eget initiativ. Den skattskyldige skall själv för skattemyndigheten uppge sina betalningar under en skatteperiod, dvs. en kalendermånad. Skriftlig skattedeklaration skall avges senast den 20 i den kalendermånad som följer närmast efter skatteperioden. Därefter meddelar skattemyndigheten ett beskattningsbeslut. Skatten skall inbetalas på ett penninginstitut före den 27 i den kalendermånad som följer närmast efter skatteperioden.

I lagen föreslås normala för verkställigheten av beskattningen nödvändiga bestämmelser om skatterättelse till såväl den skattskyldiges som skattetagarens fördel, bestämmelser om skattetillägg, förseningsränta, skatteförhöjning och efterbeskattning.

För verkställandet och övervakningen av beskattningen föreslås bestämmelser om den skattskyldiges bokföringsskyldighet och skyldighet att lämna uppgifter till skattemyndigheten.

2.4. Ändringssökande

Enligt förslaget skall ändring i beslut som Banförvaltningscentralen har fattat sökas hos Helsingfors förvaltningsdomstol. I ärenden som gäller påförande av banskatt föreslås en besvärstid om tre år räknat från ingången av kalenderåret efter det år då skatten påfördes. Banförvaltningscentralens chefsjurist skall ha besvärsrätt på statens vägnar. Förvaltningsdomstolens beslut skall få överklagas hos högsta förvaltningsdomstolen, om högsta förvaltningsdomstolen beviljar besvärstillstånd. Besvärstiden är 60 dagar från delfäendet av

förvaltningsdomstolens beslut.

3. Propositionens verkningar

3.1. Statsfinansiella verkningar

År 2003 skall banskatt tas ut för sex månader till ett belopp av knappa 13 miljoner euro, vilket motsvarar en årlig skatteavkastning om 16 miljoner euro. Skatten intäktsförs i statsbudgeten, och i samband med budgeten anvisas behövliga anslag för banhållningen.

3.2. Pris- och kostnadsverkningar

Banskatten förändrar inte väsentligt kostnaderna för järnvägstrafiken. Enligt den tidigare banavgiftspraxisen betalades det proportionellt sett mera banavgifter för korta transporter än för långa transporter, därför att den fasta tilläggsavgiften var 19 cent per transporterat ton oavsett transportsträckan. Den föreslagna banskatten baserar sig däremot på bruttotonkilometrar och är därför likvärdig för alla transporter.

3.3. Transport- och miljöpolitiska verkningar

Banskatten har inte några transportpolitiska verkningar, eftersom den inte förändrar kostnaderna för järnvägstrafiken även om den i någon mån förändrar kostnadsstrukturen inom järnvägstransporterna. Graderingen av banskatten för godstrafik så att den är olika för el- och dieseldriven trafik syftar till att

styra järnvägstransporterna till miljövänligare transporter med eldriven materiel.

3.4. Verkningar i fråga om organisation och personal

Banförvaltningscentralen svarar i egenskap av skatteuppbördsmyndighet för indrivningen av banskatt. Uppgifterna kan skötas med verkets nuvarande resurser. Propositionen har sålunda inte några verkningar i fråga om organisation och personal.

4. Beredningen av propositionen

Propositionen har beretts som tjänsteuppdrag vid finansministeriet i samarbete med kommunikationsministeriet. Utlåtande om propositionen har givits av Banförvaltningscentralen och VR Aktiebolag.

5. Samband med internationella fördrag och andra förpliktelser

Avsikten är att avgiftsbestämmelserna gällande banavgifter i kapitel II i kapacitets- och banavgiftsdirektivet skall genomföras genom den föreslagna lagen.

6. Ikraftträdande

Lagen föreslås träda i kraft den 1 juli 2003.

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

Banskattelag

I enlighet med riksdagens beslut föreskrivs:

1 kap.

Allmänna bestämmelser

1 §

Tillämpningsområde

För användningen av bannätet skall betalas skatt till staten enligt vad som bestäms i denna lag.

2 §

Definitioner

I denna lag avses med

- 1) *bannät* bannätet enligt 2 § 2 punkten järnvägslagen (198/2003),
- 2) *järnvägsföretag* järnvägsföretag enligt 2 § 1 punkten järnvägslagen,
- 3) *persontrafik* i järnvägstransportlagen (1119/2000) avsedd transport av passagerares handbagage och resgoods med järnvägsmateriel,
- 4) *godstransport* i järnvägstransportlagen avsedd transport av varor med järnvägsmateriel,
- 5) *tågkilometer* en sträcka av varje hel kilometer som ett tåg färdas,
- 6) *bruttotonkilometer* tågets bruttovikt i hela ton multiplicerad med en tågkilometer,
- 7) *skatteperiod* en kalendermånad.

3 §

Behörig myndighet

Banförvaltningscentralen sköter verkställandet och övervakningen av beskattningen. Banförvaltningscentralen kan meddela mera detaljerade föreskrifter om beskattningsförfarandet, bokföringen och skattedeklarationen.

4 §

Skattskyldiga

Järnvägsföretag är skyldiga att betala banskatt.

2 kap.

Påförande och uppbörd av skatten

5 §

Beloppet av skatten

Inom persontrafik och vid förflyttning av lok är skattebeloppet 0,01 cent per bruttotonkilometer, inom eldriven godstrafik 0,05 cent per bruttotonkilometer och inom dieseldriven godstrafik 0,1 cent per bruttotonkilometer.

6 §

Befrielse från skatt

I syfte att främja ibruktagandet av nya järnvägstransporter eller användningen av lågtrafikerade, banavsnitt kan Banförvaltningscentralen på de villkor den bestämmer, på ansökan helt eller delvis befria en skattskyldig från skatt. Befrielsen kan beviljas för sammanlagt högst tio år.

7 §

Deklarationsskyldighet

Den skattskyldige skall avge en skriftlig deklARATION till Banförvaltningscentralen för varje skatteperiod senast den 20 i den kalendermånad som följer närmast efter skatteperioden. Skattedeklarationen skall innehålla de uppgifter som behövs för påförande av skatt.

8 §

Påförande av skatt

Banförvaltningscentralen skall utan dröjsmål fastställa skattebeloppet på basis av skattedeklarationen och andra utredningar som den fått.

9 §

Betalning av skatt

Skatten för en skatteperiod skall betalas senast den 27 i den kalendermånad som följer närmast efter skatteperioden.

Om den skattskyldige inte har fått del av beskattningsbeslutet före utgången av den tid som avses i 1 mom., skall skatt betalas i enlighet med skattedeklarationen eller den skattskyldiges bokföring.

Om den skattskyldige inte har betalat banskatt inom utsatt tid eller till ett mindre belopp än vad som fastställts i beskattningsbeslutet, skall Banförvaltningscentralen utan dröjsmål ålägga den skattskyldige att betala den obetalda skatten.

10 §

Skattetillägg och förseningsränta

Om en skattskyldig inte har betalat banskatt inom föreskriven tid, beräknas skattetillägg på den obetalda skatten så som bestäms i lagen om skattetillägg och förseningsränta (1556/1995).

På debiterad, obetald banskatt som förfallit till betalning betalas förseningsränta, som beräknas enligt vad som bestäms i 1 mom. nämnda lag.

11 §

Skatteförhöjning

Skatten får höjas med högst 30 procent, om den skattskyldige utan giltigt skäl har inlämnat skattedeklaration eller annan uppgift eller handling i felaktigt eller väsentligen bristfälligt skick eller om den skattskyldige helt eller delvis har försummat sin anmälningsskyldighet.

Skatten får höjas med högst 50 procent, om den skattskyldige uppsåtligt eller av grov vårdslöshet har inlämnat ofullständig, vilsledande eller oriktig skattedeklaration, annan uppgift eller handling eller annars har försummat sin anmälningsskyldighet och det nämnda förfarandet varit ägnat att medföra att den skattskyldige skulle ha kunnat undgå skatt.

12 §

Betalningsställen

Skatt och andra avgifter skall inbetalas på ett penninginstitut. Betalaren svarar för utgifterna för betalningen.

Penninginstituten skall dagligen betala in under dagen mottagna skattemedel på Banförvaltningscentralens konto senast följande vardag närmast efter betalningsdagen.

På den ersättning för dataöverföring som betalas till penninginstituten och på den dröjsmålsränta som betalas med anledning av att penninginstituten försummat att överföra skattemedlen tillämpas 4 och 5 § i finansministeriets beslut om betalningsställen för vissa skatter samt om ersättning för dataöverföring (72/1996).

13 §

Skatterättelse till den skattskyldiges fördel

Har den skattskyldige på grund av fel påförts skatt till för stort belopp eller återburits skatt till för litet belopp, skall beskattningen rättas, om inte ärendet avgjorts genom ett beslut med anledning av besvär. Skatterättelse till den skattskyldiges fördel kan göras inom tre år från ingången av kalenderåret efter det år då skatten påfördes.

14 §

Skatterättelse till skattetagarens fördel

Har den skattskyldige på grund av ett räknefel eller ett därmed jämförbart misstag eller på grund av att saken till någon del inte har prövats utan egen förskyllan inte påförts föreskriven skatt eller en del därav, skall beskattningen rättas till, om ärendet inte har avgjorts genom beslut med anledning av besvär. Skatterättelse till skattetagarens fördel kan göras inom ett år från ingången av kalenderåret efter det år då skatten påfördes eller borde ha påförts.

15 §

Efterbeskattning

Har den skattskyldige helt eller delvis försummat deklarationsskyldigheten eller inlämnat ofullständig, vilseledande eller oriktig skattedeklaration, annan uppgift eller handling och skatten eller en del därav därför inte blivit påförd, skall den skattskyldige åläggas

att betala den skatt som inte tagits ut samt det skattetillägg och den skatteförhöjning som föreskrivits. Efterbeskattning kan verkställas inom tre år från ingången av kalenderåret efter det år då skatten påfördes eller borde ha påförts.

3 kap.

Ändringssökande

16 §

Sökande av ändring hos förvaltningsdomstol

I Banförvaltningscentralens beslut får ändring sökas genom besvär hos Helsingfors förvaltningsdomstol. I Banförvaltningscentralens beslut har Banförvaltningscentralens chefsjurist besvärsmålsrätt på statens vägnar. Besvärsskriften skall inom besvärstiden tillställas Banförvaltningscentralen.

I ärenden som gäller påförande av banskatt är besvärstiden tre år räknat från ingången av kalenderåret efter det år då skatten påfördes, dock alltid minst 60 dagar efter delfåendet av beslutet. Besvärstiden för chefsjuristen är 30 dagar från det att beslutet fattades.

I fråga om sökande av ändring gäller förvaltningsprocesslagen (586/1996).

17 §

När besvär förfaller

Om Banförvaltningscentralen enligt framställt yrkande rättar eller annars korrigerar sitt beslut på det sätt som avses i 13 §, förfaller besvären.

Till den del de yrkanden som framställts i besvären inte ger anledning att rätta eller korrigera beslutet skall Banförvaltningscentralen avge utlåtande med anledning av besvären och utan dröjsmål sända de handlingar som uppkommit i ärendet till Helsingfors förvaltningsdomstol.

18 §

Betalning av skatt medan ändring söks

Skatt skall oavsett besvär betalas inom fö-

reskriven tid.

19 §

Sökande av ändring hos högsta förvaltningsdomstolen

Ändring i förvaltningsdomstolens beslut får sökas genom besvär hos högsta förvaltningsdomstolen, om högsta förvaltningsdomstolen beviljar besvärstillstånd.

Besvär skall anföras inom 60 dagar från delfåendet av förvaltningsdomstolens beslut. Besvärsskriften skall inom besvärstiden tillställas högsta förvaltningsdomstolen eller Helsingfors förvaltningsdomstol. Banförvaltningscentralens chefsjurist har besvärsrätt på statens vägnar.

20 §

Ränta på återbäring

Om banskatt återbärs med anledning av rättelse av debiteringen eller sökande av ändring, skall på återbäringen betalas ränta enligt förordningen om skatteuppbörd (903/1978) från betalningsdagen till återbetalningsdagen.

4 kap.

Särskilda bestämmelser

21 §

Bokföringsskyldighet

Den skattskyldige skall för beskattningen ha sådan bokföring, av vilken framgår antalet bruttotonkilometrar inom persontrafiken och godstrafiken samt övriga uppgifter som behövs för påförande av skatt och övervakning av beskattningen.

Det bokföringsmaterial som avses i 1 mom. skall upprättas i vanlig läsbar skriftlig form eller i maskinläsbart datamedium, så att det kan tas fram i vanlig läsbar skriftlig form eller i en allmänt använd lagringsform.

22 §

Skyldighet att lämna uppgifter

Den skattskyldige skall på begäran för Banförvaltningscentralen, eller för en av denna utsedd sakkunnig och ojävig person för granskning förete sitt bokföringsmaterial och andra för beskattning nödvändiga uppgifter i begärd form.

23 §

Straffbestämmelser

Bestämmelser om straff för lagstridigt undandragande av banskatt och för försök därtill finns i 29 kap. 1—3 § strafflagen (39/1889).

5 kap.

Ikraftträdande

24 §

Skatteuppbörd före ikraftträdandet av en ändringslag

När en proposition om ändring av denna lag har avlåtits till riksdagen, har statsrådet rätt att bestämma att banskatt enligt denna lag skall tas ut enligt propositionen.

25 §

Ikraftträdande och övergångsbestämmelser

Denna lag träder i kraft den 2003.

Utan hinder av 5 § skall banskatt från den 1 juli till den 31 december 2003 inom persontrafik tas ut till ett belopp av 0,014 cent per bruttotonkilometer, inom godstrafik 30,4 cent per transporterat godston samt inom eldriven godstrafik 0,02912 cent per brutt o-

tonkilometer och inom dieseldriven godstrafik 0,0934 cent per bruttotonkilometer.

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

Helsingfors den 23 maj 2003

Republikens President

TARJA HALONEN

Andra finansminister *Ulla-Maj Widenroos*