

FINANSUTSKOTTETS UTLÅTANDE 21/2006 rd

Regeringens proposition med förslag till lagar om ändring av fordonslagen och vissa andra lagar som innehåller bestämmelser om registrering av fordon samt fordonsskattelagen

Till kommunikationsutskottet

INLEDNING

Remiss

Riksdagen remitterade den 23 maj 2006 en proposition till riksdagen med förslag till lagar om ändring av fordonslagen och vissa andra lagar som innehåller bestämmelser om registrering av fordon samt fordonsskattelagen (RP 61/2006 rd) till kommunikationsutskottet för beredning och bestämde samtidigt att finansutskottet ska lämna utlåtande till kommunikationsutskottet.

Beredning i delegation

Ärendet har beretts i finansutskottets skattedelegation.

Sakkunniga

Skattedelegationen har hört

- trafikråd Kari Saari, kommunikationsministeriet

- äldre regeringssekreterare Heikki Kuitunen, finansministeriet
- enhetsdirektör Olli Lindroos, Fordonsförvaltningscentralen
- direktör Janne Jumppanen, Trafikförsäkringscentralen
- verkställande direktör Pentti Rantala, Autoalan Keskusliitto ry
- verkställande direktör Pasi Nieminen, Automobilförbundet
- verkställande direktör Pekka Puputti, Bilimportörerna r.f.
- företagsverksamhetsdirektör Esko Mustonen, Stena Metall Oy.

Skriftliga utlåtanden i ärendet har lämnats av Liikenneympäryhdistys ry, finansministeriet och miljöministeriet.

PROPOSITIONEN

Regeringen föreslår att fordonslagen och vissa andra lagar som innehåller bestämmelser om registrering av fordon samt fordonsskattelagen ska ändras. Det föreslås att fordonslagen ska ändras så att systemet för registrering av fordon revideras och att i lagen samtidigt görs vissa smärre ändringar.

Ett fordon ska registreras första gången när det börjar användas i trafik. När användningen av ett fordon i trafik upphör slutligt ska till registret göras en anmälan om slutlig avregistrering av fordonet. Ett sådant slutligt avregistrerat fordon ska enligt förslaget inte längre kunna registreras på nytt eller tas i trafik.

Under tiden mellan den första registreringen och den slutliga avregistreringen ska fordonet kunna avställas och påställas genom en anmälan om detta till registret. Dessutom föreslås att beträffande ändringar som skett i de uppgifter som anmälts till registret i samband med den första registreringen, t.ex. ägarbyte, ska göras en anmälan om ändringsregistrering.

För ett fordon ska i regel utföras registreringsbesiktning endast när fordonet registreras första gången. I annat fall ska den periodiska besiktningen av fordonet vara i kraft eller så ska fordonet vara befriat från denna skyldighet, om fordonet används i trafik.

Det föreslås att fordonsskattelagen ändras så att i beskattningen beaktas de ändringar som gjorts i registreringslagstiftningen. Det föreslås att omständigheter som att ett fordon avställas och påställas ska inverka på skatteperiodens början och slut på samma sätt som avregistrering av fordon hittills.

I propositionen ingår dessutom förslag till lagar om ändring av lagen om fordonstrafikregistret, lagen om koncession för fordonsbesiktning och vägtrafiklagen. Ändringarna hänför sig huvudsakligen till revideringen av systemet för registrering av fordon. De föreslagna lagarna avses träda i kraft under vårvintern 2007.

UTSKOTTETS ÖVERVÄGANDEN

Motivering

Det är fråga om att förnya systemet för fordonsregistrering, alltså ett projekt för att revidera fordonslagstiftningen. Det mest centrala förslaget är att fordon utöver första registrering och slutlig avregistrering ska kunna tas ur trafik tillfälligt. Detta sker genom en anmälan till registret. Fordonet kan tillfälligt tas ur trafik utan att registerskyltarna återlämnas och behöver i allmänhet inte registreringsbesiktigas när det tas i bruk på nytt. Fordonet kan slutligen avregistreras endast mot skrotningsintyg. Ett slutligt avregistrerat fordon kan inte längre registreras på nytt eller tas i trafik. De föreslagna ändringarna i fordonsskattelagen innebär för sin del att ingen skatt tas ut för den tid då fordonet enligt anmälan är taget ur trafik. Då fordonet tillfälligt tas ur trafik avbryts alltså skatteperioden och det inverkar på skatten på samma sätt som avregistreringen gör nu.

Reformen hänger samman med det tekniska projektet för *en totalreform av servicen*, det s.k. PALKO-projektet, som redan länge pågått vid Fordonsförvaltningscentralen. De nya bestämmelserna avses utgöra en rättslig grund för de lösningar som PALKO-projektet bygger på. Detta begränsar på sitt sätt behandlingen av lagförslaget, för annars riskeras projekttidtabellen, vars mål är vårvintern 2007.

Ändringarna motiveras framför allt med behovet att förenkla den aktuella praxisen, som upplevs vara trög. Om ett fordon avregistreras måste registerskyltarna återlämnas och fordonet besiktigas på nytt när det tas i bruk igen. Avgifterna för detta förfarande skär dessutom ned på inbesparingen i beskattningen. Därför lönar det sig inte i allmänhet att avregistrera ett fordon för en kort avställningstid. I och med reformen slopas dessa nackdelar och den onödiga byråkratin. Ändringen i beskattningen motsvarar också den allmänna rättskänslan, då fordonsskatten betalas i form av vägtrafikskatt endast för den tid då fordonet verkligen används i trafik.

Utskottet anser att propositionen och de grundläggande lösningarna i den i princip är motiverade. Det är också viktigt att PALKO-projektet går framåt som planerat, så att bl.a. skattesystemet kan vidareutvecklas i riktning mot en skatt på användning av bil, så som riksdagen har förutsatt i olika sammanhang. Ur lagstiftarens synvinkel är det dock problematiskt att propositionen måste behandlas inom de gränser som den tekniska planeringen medför. Eventuella ändringar som visar sig vara behövliga kan inte göras utan att det bromsar upp PALKO-projektet.

Nedan behandlar utskottet propositionen närmast till den del den gäller fordonsbeskattningen. Helhetsbedömningen får alltså kommunicera

tionsutskottet göra. Redan nu har det uppstått oro över riskerna för uppdateringen av fordonregistret och problemen med skrotningen av fordon. Eftersom beskattningen har stor betydelse för vad bilägarna bestämmer sig för att göra, behandlar utskottet detta i korthet. Det är viktigt att kommunikationsutskottet efter sakkunnigutredningen gör en noggrann helhetsbedömning av de åtgärder som propositionen nu eller i den närmaste framtiden ger anledning till.

Förslagen till ändringar i fordonsskattelagen

Regeringen föreslår att fordonsskattelagen ändras så att de ändringar som gjorts i registreringslagstiftningen beaktas i beskattningen. Omständigheter som att ett fordon avställs och påställs inverkar då på skatteperiodens början och slut på samma sätt som avregistrering av fordon hittills.

Nytt sakinnehåll är 4 a § om *fordon som avställts* och 47 a § om en *ny tilläggsskatt med hot om användningsförbud när fordon som inte är registrerade eller som avställts används i trafik*. De andra föreslagna ändringarna är tekniska preciseringar som beror på dessa nya bestämmelser eller andra föreslagna bestämmelser i fordonslagstiftningen. De ger inte anledning till anmärkningar.

Utskottet stödjer den grundläggande lösningen att fordonsskatt inte tas ut för den tid då fordonet är avställt. Detta kan motiveras med en allmän uppfattning om rättvisa, så som konstaterats ovan. Lösningen får dessutom tids nog ökad betydelse, om man i fordonsbeskattningen allt mer övergår från registreringsbeskattning (bils katt) till en beskattning som är baserad på användningen i trafik. Därför är det också motiverat att inte påföra en sänkt fordonsskatt för den tid då fordonet är avställt, i motsats till vad som föreslagits. Denna fråga behandlas separat nedan.

Enligt propositionen ska det vara förbjudet att använda fordon som avställts. Eftersom det bara behövs en anmälan för att avställa fordon och användningsförbudet inte alls är synligt utanpå fordonet, anser utskottet att det är motiverat med ett sanktionssystem som effektivt förebygger missbruk, så som föreslagits. Den föreslagna på-

följden i form av en ny tilläggsskatt är rätt sträng: fem gånger den fordonsskatt som beräknas för en period på tolv månader, dock minst 1 000 euro. De sakkunniga har också tyckt att tilläggsskatten är hög. Utskottet bifaller dock förslaget uttryckligen p.g.a. dess förebyggande effekt och med tanke på att fordonsskatten ska flyta in i tillräcklig mängd och omfattning också i framtiden. Om påföljderna i något enskilt fall blir oskäligen i förhållande till omständigheterna, kan de lindras på ansökan så som nu. Detta bygger på att den nya tilläggsskatten blir en del av fordonsskatten enligt 3 § i fordonsskattelagen. Möjligheten till skattelättnad är för sin del baserad på den gällande 61 § i fordonsskattelagen.

Intäkter av fordonsskatten

Utifrån rätt grova bedömningar antar regeringen att intäkterna av fordonsskatten kommer att minska med några tiotal miljoner euro. Detta har sin grund i att förfarandet antagligen kommer att tillämpas i större utsträckning än avregistrering när det gäller att avbryta fordonsbeskattningen. Det finns också risk för att andelen skattefusk ökar om nivån på fordonsskatten höjs i framtiden.

Utskottet anser att lösningarna i propositionen är hållbara även i detta hänseende. Vikten ligger på en medborgarcentrerad utgångspunkt och motsvarar de krav på rättvisa som ställts i ofentligheten. Utskottet anser dessutom att skattefusk är så strängt sanktionerat att det troligen inte kommer att förekomma i någon stor utsträckning. Som jämförelse kan man ta att andelen fordon som inte har tillbörlig försäkring för tillfället bara är 0,15 procent av fordonsbeståndet på 4,3 miljoner fordon. De stränga påföljderna har alltså effektivt förhindrat missbruk. Detsamma gäller antagligen också fordonsskatten. Det är i alla fall viktigt att medborgarna tids nog får bra och begriplig information om detta.

Tillförlitligt registreringssystem

Fordonsbeskattningen är baserad på uppdaterade registeruppgifter. Det är därför ytterst viktigt att registersystemet fungerar tillförlitligt för att beskattningen ska löpa effektivt. I dagens läge

flyter det in ca 500 miljoner euro i fordonsskatt per år, och taxeringsutfallet är täckande. Skatten är alltså också en fiskalt viktig och stabil inkomstkälla för staten.

De föreslagna ändringarna medför två risker: för det första, kommer det i registret i framtiden att finnas allt mer sådana fordon som i verkligheten är skrotade men registrerats som tillfälligt avställda. Antalet sådana bilar bedöms utifrån aktuella uppgifter vara 100 000 per år. Registret kan därför inom tio år innehålla t.o.m. en miljon sådana fordon, som egentligen inte finns längre. Det är uppenbart problematiskt att verkställa beskattningen under sådana omständigheter. Sådana framtidsutsikter kan också förhindra att skattesystemet mer omfattande reformeras i riktning mot en beskattning av användningen i trafik.

Den andra risken gäller miljösynvinklarna. I dagens läge förs bara 20—30 procent av fordonen till mottagningsställen med behövligt miljötillstånd för att skrotas mot skrotningsintyg. Största delen tas ur bruk på andra sätt. Detta problem existerar alltså redan nu, men det kan bli större i fortsättningen, då skattebetalningen kan avbrytas på anmälan.

Det föreslås flera olika slags lösningar på dessa problem. För avställning kunde t.ex. en sänkt skatt tas ut eller en tidsfrist införas. Dessutom kunde fordonet automatiskt anses ha blivit påställt efter ett ägarbyte. Man kunde också

sanktionera försummelser att anmäla ägarbyte och förhindra att fordon överläts till okända.

Finansministeriet har förhållit sig mycket reserverat till alla dessa förslag. De stämmer inte överens med reformens anda och en del leder till att Fordonsförvaltningscentralen får allt mer arbete med att utreda fordon och deras ägare i årtal efter att fordonet har skrotats. Det blir svårare att klarlägga ägarkedjan också därför att det enligt justitieombudsmannen måste vara tillåtet att överlåta fordon till okända. — En viktig orsak till den reserverade inställningen är att PAL-KO-projektets tidtabell äventyras.

Utskottet hänvisar till finansministeriets motiveringar och anser att det i detta sammanhang inte är möjligt att ingripa i de missförhållanden som nu framkommit. För att hitta lösningar på problemen borde man dock genast börja ta fram fungerande och tillräckligt enkla modeller, så att slutresultatet blir godtagbart både för bilägarna, miljön och skattetagaren. Ur beskattningssynvinkel bör målet vara att registersystemet också i fortsättningen kan utgöra ett tillförlitligt informationsunderlag för beskattningen och de andra servicebehoven i samhället.

Utlåtande

Finansutskottet föreslår

att kommunikationsutskottet beaktar vad som anförts ovan.

Helsingfors den 16 juni 2006

I den avgörande behandlingen deltog

ordf. Markku Koski /cent
vordf. Matti Ahde /sd (delvis)
medl. Christina Gestrin /sv
Kyösti Karjula /cent
Pekka Kuosmanen /saml
Maija-Liisa Lindqvist /cent
Pekka Nousiainen /cent
Tuija Nurmi /saml
Pirkko Peltomo /sd (delvis)
Iivo Polvi /vänst
Virpa Puisto /sd

Markku Rossi /cent
Irja Tulonen /saml
Jukka Vihriälä /cent
ers. Janina Andersson /gröna
Arto Bryggare /sd
Jyri Häkämies /saml
Timo Kalli /cent
Reijo Kallio /sd (delvis)
Mikko Kuoppa /vänst
Maija Perho /saml (delvis)
Pia Viitanen /sd.

Sekreterare i delegationen var

utskottsråd Maarit Pekkanen.