

**Hallituksen esitys Eduskunnalle polttoainemaksulaiksi**

**ESITYKSEN PÄÄASIALLINEN SISÄLTÖ**

Esityksessä ehdotetaan säädettäväksi uusi laki polttoainemaksusta. Lakiin tulisivat säännökset, jotka koskevat seuraamuksia moottoribensiiniä tai dieselöljyä lievemmin verotettujen sekä eräiden kaasumaisten polttoaineiden käytöstä ajoneuvoissa. Nykyiset eri laeissa olevat seuraamussäännökset yhdistettäisiin polttoainemaksu-nimiseksi yhdeksi järjestelmäksi. Lailla korvattaisiin vuodelta 1993 oleva laki polttoainemaksusta ja moottoriajoneuvoverosta annetun lain säännökset lisäverosta. Esitys liittyy hallituksen esityk-

seen eduskunnalle ajoneuvoverolaiksi, jolla korvattaisiin mainittujen lakien vuotuista verotusta koskevat säännökset.

Laki on tarkoitettu tulemaan voimaan vuoden 2004 alusta. Sitä sovellettaisiin ensimmäisen kerran vuoden 2004 alusta kannettaviin polttoainemaksuihin.

Esitys liittyy valtion vuoden 2004 talousarvion ja on tarkoitettu käsiteltäväksi sen yhteydessä. Talousarvioesitystä täydentävällä esityksellä on tarkoitus ehdottaa esitystä vastaavat muutokset vuoden 2004 talousarvion.

## SISÄLLYSLUETTELO

<b>ESITYKSEN PÄÄASIALLINEN SISÄLTÖ .....</b>	<b>1</b>
<b>SISÄLLYSLUETTELO .....</b>	<b>2</b>
<b>YLEISPERUSTELUT .....</b>	<b>3</b>
1. Nykytila.....	3
1.1. Lainsäädäntö ja käytäntö.....	3
1.2. Nykytilan arviointi.....	7
2. Esityksen tavoitteet ja keskeiset ehdotukset.....	11
3. Esityksen vaikutukset.....	17
3.1. Taloudelliset vaikutukset .....	17
3.2. Organisaatio- ja henkilöstövaikutukset .....	17
4. Asian valmistelu .....	17
5. Lausunnot.....	17
6. Riippuvuus muista esityksistä.....	17
<b>YKSITYISKOHTAISET PERUSTELUT .....</b>	<b>18</b>
1. Lakiehdotuksen perustelut .....	18
2. Tarkemmat säännökset .....	33
3. Voimaantulo .....	33
<b>LAKIEHDOTUKSET .....</b>	<b>34</b>
polttoainemaksusta.....	34

## YLEISPERUSTELUT

## 1. Nykytila

## 1.1. Lainsäädäntö ja käytäntö

Lisäveroa koskevat säännökset

Jos dieselkäyttöisessä autossa käytetään dieselöljyä lievemmin verotettua polttoainetta, yleensä kevyttä polttoöljyä, peritään polttoainemaksu. Polttoainemaksua kannetaan polttoainemaksusta annetun lain (337/1993) nojalla. Moottoriajoneuvoverolain tarkoittama lisävero on maksettava moottoriajoneuvosta, jossa käytetään lievemmin verotettua polttoainetta rekisteriin merkityn polttoaineen asemasta. Traktorin lisäveronalaisuus määräytyy sen käyttötarkoituksen perusteella. Lisäveroa kannetaan moottoriajoneuvoverosta annetun lain (722/1966), jäljempänä moottoriajoneuvoverolaki, ja moottoriajoneuvoverosta annetun asetuksen (1758/1995) sekä varsinaisen ajoneuvoveron kannosta, maksupaikoista ja suorittamisesta annetun valtiovaraministeriön päätöksen (12/1996) nojalla.

Moottoriajoneuvoveron lisäveron maksamisvelvollisuus perustuu moottoriajoneuvoverolain 14 §:ään. Sen mukaan lisäveronalaisia ovat kaikki lainkohdassa mainitut moottorikäyttöiset ajoneuvot, joita ei ole 17 §:ssä vapautettu lisäverosta. Lisäveroa on siten suoritettava, jos bensiinikäyttöistä ajoneuvoa käytetään petrolilla tai lentokonebensiinillä taikka muulla bensiiniä lievemmin verotetulla tai mahdollisesti verottomalla polttoaineella. Samoin lisäveroa on suoritettava, jos dieselöljy- tai moottoripetroliajoneuvoa käytetään varsinaista käyttöpolttoainetta lievemmin verotetulla tai verottomalla polttoaineella. Lisävero on suoritettava myös rekisteröimättömästä ajoneuvosta. Vähäinenkin määrä esimerkiksi polttoöljyä dieselöljyn seassa aiheuttaa velvollisuuden suorittaa lisäveroa. Lain 15 §:n mukaan lisäveroa on suoritettava siitä riippumatta, miten ja missä ajoneuvoa käytetään, joten myös suljetuilla alueilla rekisteröimättöminäkin toimivat ajoneuvot voivat tulla lisäveronalaisiksi. Lain 14 §:n 3 momentin mukaan lisäveronalaisen polttoaineen käyttöön katsotaan ryhdytyn, milloin

ajoneuvon polttoainejärjestelmään kuuluvasa säiliössä on tällaista polttoainetta. Kun polttoainesäiliöön joudutaan vaihtamaan esimerkiksi polttoöljyn tilalle korkeammin verotettua polttoainetta, polttoöljy on poistettava säiliöstä, putkistosta sekä suodattimesta, koska pienikin polttoöljymäärä voi tunnistamiskokeessa osoittaa polttoainejärjestelmässä olleen tätä ainetta. Lisäveron maksamisvelvollisuuteen ei vaikuta, vaikka maksuvelvollinen jätetään yleisessä tuomioistuimessa tuomitsematta rangaistukseen taikka syyte hylätään.

Lisävero on ajoneuvoista, joista suoritetaan varsinaista ajoneuvoveroa, eli dieselveroa, tai joista laatunsa puolesta varsinainen ajoneuvovero voidaan laskea, tuo vero kaksikymmenkertaisena, kuitenkin vähintään 840 euroa. Linja-auton ja liikennetraktorin lisävero on 10 000 euroa. Muista ajoneuvoista lisävero on 840 euroa. Jos ajoneuvoa ryhdytään käyttämään lisäveron aiheuttavalla polttoaineella, ajoneuvon omistaja tai haltija on velvollinen ilmoittamaan siitä etukäteen Ajoneuvohallintokeskukselle. Ilmoittamisvelvollinen on myös velvollinen maksamaan lisäveron. Jos ilmoitus laiminlyödään, Ajoneuvohallintokeskus voi määrätä lisäveron suoritettavaksi korotettuna enintään kolminkertaisena. Ajoneuvon tuhoutumisen vuoksi vuosittainen lisävero palautetaan tuhoutumisen jälkeiseltä ajalta.

Päivämaksu voidaan suorittaa rekisteröidystä traktorista, ei kuitenkaan tavarankuljetukseen tarkoitettuun nestepainetoimisella runko-ohjauksella varustetusta traktorista. Moottorityökoneesta lisäveroa ei voi suorittaa päivämaksuna. Päivämaksun suuruus on 5 euroa. Päivämaksu on suoritettava ennen lisäveron alaiseen käyttöön ryhtymistä. Kuitti suoritetusta päivämaksusta on oltava ajon aikana traktorissa mukana, ja se on voitava välittömästi esittää asianomaiselle valvontaa suorittavalle viranomaiselle. Maksettuja päivämaksuja ei palauteta muulla perusteella kuin traktorin tuhoutumisen vuoksi.

Kuljetusten suorittaminen moottorityökoneella edellyttää korkeammin verotetun polttoaineen käyttämistä tai lisäveron suorittamista. Perävaunullista moottorityökoneetta on

pääsääntöisesti pidettävä kuljetusvälineenä, joten sen käyttäminen polttoöljyllä aiheuttaa lisäveron maksuunpanon.

Ajoneuvohallintokeskuksen ratkaisuja:

— Puusälän siirto pyöräkuormaajalla kassasta silppurin kitaan aidatulla alueella on työkonetehtävää, joka voidaan suorittaa polttoöljyllä lisäveroa suorittamatta.

— Tukkien siirto tukkisaksin varustetulla pyöräkuormaajalla on työkonetehtävää, joka voidaan suorittaa polttoöljyllä lisäveroa suorittamatta, mikäli siirto tapahtuu yksinomaan asianomaisella, aidatulla alueella ja siihen välittömästi liittyvällä varastoalueella.

— Teräs- ja rautalevyjen siirto pyöräkuormaajalla varastoalueelta halliin on työkonetehtävää, joka voidaan suorittaa polttoöljyllä lisäveroa suorittamatta, mikäli halli ja varastoalue liittyvät välittömästi toisiinsa. Levyjen lastaus ja purku ovat samoin työkonetehtävää.

— Asfalttiaseman murskaamosta tulevan kivimurskeen siirtäminen pyöräkuormaajan kauhalla murskekasaan on työkonetehtävää, joka voidaan suorittaa polttoöljyllä lisäveroa suorittamatta, kun murskekasa sijaitsee murskaamon välittömässä läheisyydessä.

— Laajahko varastoalue muodosti yhden yhtenäisen työpaikan, joka koostui useammasta työpisteestä. Kauhakuormaimella varustettu moottorityökoneen käyttäminen tavarain lastaukseen ja purkuun sekä siirtoon eri työpisteiden välillä on työkonetehtävää, joka voidaan suorittaa polttoöljyllä lisäveroa suorittamatta. Tavarain siirrettäessä alueen läpi kulkeva katu voidaan ylittää lisäveroa suorittamatta. Moottorityökoneita voidaan myös käyttää alueella tavanomaisissa lumitöissä sekä muussa alueen kunnossapidossa.

Hiekoitustyössä käytettävän materiaalin kuljettaminen on tarkoitettu tehtäväksi erikseen siihen soveltuvan ajoneuvon, kuten kuorma-auton, avulla. Työssä tarvittavien vähäisten ainemäärien kuljetukset ovat kuitenkin lisäverosta vapaita silloin, kun kyseessä oleva ajoneuvo itse käyttää esimerkiksi levittämällä kuljettamansa materiaalin työkohteessa. Moottorityökone, jossa on enintään kahden kuutiometrin kokoinen säiliö, voi siten itse hakea uuden kuorman hiekkaa varastopaikalta ja siirtyä takaisin siihen kohtaan mihin edellinen kuorma loppui. Tällöin työ-

paikkana voidaan työn tekijästä riippuen pitää kaupungin tai kunnan aluetta, tiepiiriä tai urakointialuetta.

Liikenneministeriön metsätraktoriluokittelusta 17 päivänä syyskuuta 1993 antaman päätöksen (2105/70/1993) mukaan erityisesti raakapuun kuljetukseen metsämaastossa rakennetut, pyörin ja teloin varustetut metsätraktorit katsotaan ajoneuvojen rakenteesta ja varusteista annetun asetuksen (1256/1992) luokittelussa moottorityökoneisiin kuuluviksi. Tällaisen metsätraktorin käyttötarkoitus on metsämaastossa tapahtuva raakapuun korjuu ja kuljetus tien varteen edelleen kuorma-autolla pois kuljetettavaksi. Korkein hallinto-oikeus on katsonut, että puutavaran lajittelun, siirtelyn ja nostelun saha-alueella ei ole katsottu olevan metsätraktorin lisäverosta vapaita käyttöä, joten ajoneuvosta oli suoritettava moottorityökoneen lisävero 5 000 markkaa eli 840 euroa. (KHO 6.9.1996, taltio 2754)

Tavallisen traktorin moottorityökoneeksi rekisteröiminen ei ole välttämätöntä, jotta traktori olisi vapaa lisäverosta. Traktoria pidetään moottorityökoneeksi varustettuna muun muassa silloin, kun siihen on liitetty sen käytettäväksi tarkoitettu kone tai laite, esimerkiksi kun traktori on varustettu kuormausrakenteella, kaivulaiteella, salaojan kaivulaiteella tai sorastusvaunulla, pusku- tai lumiauralla, lanalla, harjausrakenteella, lumilingolla, auralla, äkeellä tai muulla sellaisella työvälineellä ja samoin silloin, kun traktori vetää tai vetää ja käyttää täryjyriä tai traktori käyttää voimakoneena esimerkiksi kompressorina, pumppua, myllyä tai sirkkelisahaa. Traktori ei ole työkonetyössä, kun sitä käytetään kuljetustarkoituksiin.

Maatilatalouden harjoittajan hallitsemaa tai maatilatalouden harjoittajien yhdessä hallitsemaa traktoria saadaan lisäverotta käyttää myös kuljetuksiin, jotka liittyvät:

1) maatilatalouden harjoittajan oman tilan puutavaran hankintakauppaan,

2) maatilatalouden harjoittajan oman tilan maa- ja kiviaineksen myyntiin,

Edellä olevia kohtia sovelletaan myös maatilatalouden harjoittajan muutoinkin kuin omistussuhteen perusteella hallitsemaan tilaan,

3) maatilatalouden harjoittajan omaan puu-

tarhaviiljelyyn tai turkistarhaukseen silloinkin, kun niitä harjoitetaan maa- ja metsätaloudesta erillisenä liikkeenä sekä

4) maatilatalouden harjoittajan yksityistalouteen.

Yksityistalouteen liittyvänä kuljetuksena ei pidetä korvausta vastaan tapahtuvaa kuljetusta. Maatilatalouden harjoittajalla tarkoitetaan sellaista verovelvollista, jota verotetaan maatilatalouden tuloverolain (543/1967) nojalla.

Maa- ja metsätaloudessa traktorin käyttö on lisäverovapaata traktorin omistussuhteista tai sen hallinnasta riippumatta. Myös muu kuin maatilatalouden harjoittaja voi suorittaa maa- ja metsätalousajoa verotonta polttoainetta käyttäen. Veronalaisuus ratkaistaan yksinomaan traktorin käytön perusteella. Maatilatalouden tuloverolain mukaan maataloudella tarkoitetaan varsinaista maataloutta sekä sellaista erikoismaataloutta taikka maa- ja metsätalouteen liittyvää muuta toimintaa, jota ei ole pidettävä eri liikkeenä.

Esimerkkejä verovapaasta kuljetuksesta:

— sementin, lannoitteiden, maanparannusaineiden, väkirehujen ja muiden maataloudessa tarvittavien hyödykkeiden kuljetaminen tilalle;

— maatalouden harjoittajan tuottaman maidon, lihan, viljan ja muiden vastaavien maataloustuotteiden kuljetus meijeriin, jalostamoon tai muulle sellaiselle ostajalle;

— muiden maataloudessa tarvittavien hyödykkeiden kuljetus, kun kuljetus tapahtuu maatalouden harjoittajan lukuun.

Jos meijerituotteita kuljetetaan meijeristä esimerkiksi kauppaliikkeisiin tai kouluihin, traktorissa on käytettävä dieselöljyä tai maksettava lisävero. Samoin jos kauppaliike kuljettaa maatilalle esimerkiksi siemeniä tai väkirehua, kysymyksessä on lisäveronalainen kuljetus.

Metsätaloutta on metsän kasvatukseen ja käyttöön kohdistuvan elinkeinon harjoittaminen lukuun ottamatta puun teollista jalostustoimintaa ja siihen liittyviä kuljetuksia. Metsätalouden kuljetukseksi katsotaan myös puun korjuuseen käytettävän traktorin siirtäminen puutavaraa kuljettamatta yleisellä tiellä työkohteeseen tai työkohteesta toiseen sekä puutavaran siirtäminen traktorilla yleisen tien yli. Tämä koskee esimerkiksi urakoitsijan oikeutta siirtää metsätraktoriaan työmaal-

ta toiselle.

Puutavaran kuljetuksessa puutavaralla tarkoitetaan pyöreätä, halkaistua, veistettyä ja sahattua puutavaraa, polttopuu, hake, sahausjäte ja jätetä muukaan luettuina. Lastulevy ja rakennuselementit eivät sen sijaan ole tässä mielessä puutavaraa. Lievemmin verotetun polttoaineen käyttö puutavaran kuljetuksissa edellyttää, että ajo kuuluu maa- ja metsätalouteen. Hankintakaupalla tarkoitetaan sellaista puutavaran myyntiä, jossa ostajan ja myyjän tekemän erityisen toimitussopimuksen perusteella metsänomistaja tai haltija sitoutuu toimittamaan määrältään, laadultaan ja hinnaltaan sovitun puutavaran tiettyyn paikkaan. Hankintakauppaan verrattavaksi myynniksi katsotaan myös maatilalla tai maatilalan ulkopuolella olevaan varasto- tai myyntipaikkaan omasta metsästä valmistetun ja kuljetetun puutavaran käteiskauppa. Jos traktorilla kuljetetaan sahattua puutavaraa sahalta sen toimeksiannosta ostajille, ei kuljetusta voida pitää maa- ja metsätalouteen kuuluvana ajona, vaan puun teolliseen jalostamiseen ja kauppaan liittyvänä kuljetuksena.

Traktoria saadaan käyttää polttoöljyllä lisäverovapaasti maa- ja metsätalouteen liittyvissä maa- ja kiviaineen kuljetuksissa. Tämän lisäksi traktoria saadaan käyttää lisäveroa suorittamatta maatilatalouden harjoittajan oman tilan maa- ja kiviaineen myyntiin liittyviin kuljetuksiin. Tällöin edellytetään, että traktori on maatilatalouden harjoittajan tai maatilatalouden harjoittajien yhdessä hallitsema. Kiviaineella tarkoitetaan kiinteästä kalliosta otettua ainesta joko sellaisenaan tai jauhattuna tai hienonnettuna. Maa- ja kiviainetta ovat siten muun muassa savi, muta, kivi, louheet, sora ja hiekka. Sementtiä, tiiliä tai esimerkiksi ojaputkia ei pidetä kiviaineenä, koska niitä on käsitelty teollisesti.

Lisäverovapaus edellyttää, että kysymys on maatilatalouden tuloverolain piiriin kuuluvasta sivuelinkeinosta, jota ei harjoiteta erillisenä liikkeenä, poikkeuksena puutarhaviiljely ja turkistarhaus. Maatilatalouden harjoittajan hallitsemaa tai maatilatalouden harjoittajien yhdessä hallitsemaa traktoria saadaan lisäverotta käyttää kuljetuksiin, jotka liittyvät maatilatalouden harjoittajan omaan puutarhaviiljelyyn tai turkistarhaukseen silloinkin, kun niitä harjoitetaan maa- ja metsätaloudesta

ta erillisenä liikkeenä. Tämä säännös laajentaa siten traktorin lisäverottoman käytön mahdollisuuksia puutarhavigilyssä ja turkistarhauksessa. Traktorin lisäveroton käyttö ei kuitenkaan koske tapausta, jossa puutarhavigilyä tai turkistarhausta harjoitetaan itsenäisenä erillisenä liikkeenä eikä samassa yhteydessä harjoiteta lainkaan maa- ja metsätaloutta.

Traktorin pitää olla maatilatalouden harjoittajan tai maatilatalouden harjoittajien yhdessä hallitsema. Esimerkiksi urakoitsijalla ei ole oikeutta suorittaa verotta tällaisia kuljetuksia. Lisäksi edellytetään, että kysymys on maatilatalouden harjoittajan omasta puutarhavigilystä tai turkistarhauksesta. Siten tällaisia kuljetuksia ei saa tehdä lisäverotta toiselle maatalouden harjoittajalle.

Maatilatalouden harjoittajan yksityistalouteen liittyvät kuljetukset ovat vapaita lisäverosta. Traktorin edellytetään olevan maatilatalouden harjoittajan tai maatilatalouden harjoittajien yhdessä hallitsema. Sillä, kuka traktoria kuljettaa, ei sinänsä ole merkitystä. Yksityistalouteen liittyvänä kuljetuksena ei pidetä korvausta vastaan tapahtuvaa kuljetusta. Kuljetus tapahtuu korvausta vastaan, jos siitä on sovittu tai tarkoitettu maksettavaksi korvaus rahassa tai muuna taloudellisena etuna, esimerkiksi työvelvoitteen muodossa. Yksityistalouteen kuuluu mm. maatalouden harjoittajan itselleen sahattaman puutavaran kuljettaminen tilalta sahalle ja sieltä takaisin sekä rakennustarvikkeiden kuljettaminen, kun puutavara tai rakennustarvikkeet käytetään yksityistalouteen liittyvien rakennusten tai laitteiden rakentamiseen. Osa-aikaviljelijät, jotka saavat pääansiotulonsa muun ammatin harjoittamisesta, voivat käyttää yksityistalouteen liittyvissä kuljetuksissa lievemmin verotettua polttoainetta. Jos esimerkiksi tällaisen osa-aikaviljelijän omakotitalo sijaitsee muualla kuin maatilan yhteydessä, polttopuita voidaan kuljettaa varsinaiselta maatai metsätilalta omakotitalolle lievemmin verotettua polttoainetta käyttäen. Maatalouden harjoittajien erilaisen tuloa tavoittelemattoman yhdistystoiminnan tai talkootoiminnan yhteydessä korvauksetta tapahtuvat traktorikuljetukset ovat vapaita lisäverosta.

Polttoainemaksua koskevat säännökset

Polttoainemaksua on maksettava polttoainemaksulain 2 §:n nojalla henkilöautoista, jollaiseksi luetaan myös matkailuauto, pakettiautoista, linja-autoista ja kuorma-autoista. Maksuun ei vaikuta, onko auto rekisteröity Suomessa tai ulkomailla, vai onko sitä lainkaan rekisteröity. Polttoainemaksua ei kanneta, jos maahan tuotaessa auton tavanomaisessa polttoainesäiliössä oleva aine ei ole tunnistettavissa eli polttoöljyä ei ole värjätty tai jos autosta on maksettu moottoriajoneuvolain tarkoittama lisävero.

Jos autossa on maahan tuotaessa tunnistettavaksi värjättyä polttoöljyä tai jos Suomessa ajettaessa halutaan käyttää autossa kevyttä polttoöljyä, on auton omistajan tai haltijan ilmoitettava siitä Ajoneuvohallintokeskukselle etukäteen. Maahan tuotaessa ilmoitus voidaan tehdä tulliviranomaisille. Polttoainemaksu maksetaan niin monelta päivältä kuin autoa ilmoitetaan käytettävän. Polttoainemaksu on henkilöautosta 168 euroa päivältä, pakettiautosta 252 euroa päivältä, linja-autosta 336 euroa päivältä ja kuorma-autosta 504 euroa päivältä. Jos ulkomailla rekisteröidylle autolle on määrätty polttoainemaksu, on maksu maksettava ennen auton vientiä pois maasta tai annettava vakuus Ajoneuvohallintokeskukselle.

Poliisi ja tulliviranomaiset valvovat polttoaineen käyttöä. Jos valvonnassa havaitaan, että kevyen polttoöljyn käytöstä ei ole tehty asianmukaista ilmoitusta, polttoainemaksu määrätään niin monelta päivältä kuin ajoneuvo on käytön toteamiseen mennessä ollut yhtäjaksoisesti Suomessa, kuitenkin enintään 20 päivältä. Polttoainemaksu ulkomailla rekisteröidylle autolle kannetaan kolminkertaisena vähintään 10 päivältä, mikäli maahan tuonnin ajankohtaa ei voida selvittää. Suomessa rekisteröidyistä ajoneuvoista pannaan maksuun sekä moottoriajoneuvoveron lisävero että polttoainemaksu. Polttoainemaksu otetaan huomioon veroa vähentävänä, kun lisävero pannaan maksuun. Maksuunpanopäätöksen tekee Ajoneuvohallintokeskus. Polttoainemaksu on suoritettava 30 päivän kuluessa maksumääräyksestä.

Polttoainemaksusta voi valittaa Helsingin hallinto-oikeuteen. Maksuvelvollinen voi ha-

kea veronhuojennusta tai maksun lykkäystä Verohallitukselta. Erääntynyt maksumääräys voidaan ulosmitata ilman eri tuomiota tai päätöstä.

## 1.2. Nykytilan arviointi

### Säädösrakenteen päällekkäisyys

Moottoriajoneuvoverolaissa olevien lisävero koskevien säännösten ja polttoainemaksusta annetun lain tarkoituksena on säädellä eri polttoainelaatujen käyttöä ajoneuvoissa. Suomen lainsäädännössä ei varsinaisesti ole säännöksiä, jotka määrittelisivät sen, mitä polttoainetta kussakin ajoneuvossa tulee käyttää. Sen sijaan tiettyjen verotuksellisesti edullisessa asemassa olevien polttoaineiden käyttö johtaa näissä kahdessa laissa säädettyjen sanktioiden maksuunpanoon. Tarkoituksena on tällä tavoin tehokkaasti estää käyttämästä ajoneuvoissa muita kuin liikennekäyttöön tarkoitettuja polttoaineita, vaikka ajoneuvo teknisesti toimituskin myös muulla polttoaineella, esimerkiksi dieselmääräyksen ajoneuvo kevyellä polttoöljyllä. Näiden lievemmin verotettujen polttoaineiden käyttöä ei siis ole muodollisesti kielletty, mutta se on sanktioitu varsin ankaralla taloudellisella seuraamuksella. Lainsäädännön perusrakenne on siten sama kuin esimerkiksi rikoslainsäädännössä, sielläkin ei erikseen kiellä tiettyjä ei-toivottuja tekoja, vaan ainoastaan säädetään seuraamuksista. Erona on vain se, että polttoaineiden käytössä turvaututaan verona kannettavaan hallinnolliseen seuraamukseen.

Lisävero ja polttoainemaksua koskevien säännösten perustavoitteen voidaan katsoa toteutuvan Suomessa hyvin. Säännökset ovat hyvin autoilijoiden tiedossa ja myös seuraamusten taso edesauttaa sitä, ettei Suomessa kansainvälisesti vertailtuna juurikaan käytetä tieliikenteessä liikennepolttoaineita lievemmin verotettavia polttoaineita, vaikka niitä ilmastollisista ja rakennusten lämmittämiskäytäntöön liittyvistä syistä onkin Suomessa yleisesti saatavissa.

Lainsäädännön jakautumista kahteen eri lakiin ja järjestelmien osittaista päällekkäisyyttä voidaan kuitenkin arvostella. Säännösrakenne on muotoutunut nykyisen kaltaiseksi

ennen muuta lainsäädäntöhistoriaan liittyvistä syistä. Nämä liittyvät ennen kaikkea siihen, että eräiden kansainvälisten sopimusten johdosta oli siihen aikaan, kun myös muualla kuin Suomessa rekisteröityjen ajoneuvojen polttoainekäyttöä oli tarpeen ryhtyä valvomaan, tulkinnanvaraista, saatettiin tähän tarkoitukseen käyttää lisävero, joka kuitenkin oli vuotuinen vero. Tällaiset vuotuiset verot olisivat ehkä saattaneet osoittautua Suomea sitovien sopimusten vastaisiksi. Esimerkiksi voimaansaatettuun yleissopimukseen yksityiskäyttöisten kansainvälisessä liikenteessä olevien maantiekulkuneuvojen verottamisesta annetun asetuksen (495/1956) tai voimaansaatettuun yleissopimukseen kansainvälisessä matkustajakuljetuksessa käytettävien ajoneuvojen verottamisesta annetun asetuksen (104/1967) taikka voimaansaatettuun yleissopimukseen kansainvälisessä tavarankuljetuksessa annetun asetuksen (106/1967) lähtökohtana on, että sopimusvaltio saa kantaa rekisterissä olon perusteella aikaan sidottua veroa vain omilta mutta ei muusta sopimusmaasta olevalta ajoneuvolta. Vastaavia kohtia voi sisältyä myös muihin tieliikennettä koskeviin sopimuksiin. Vaikka tämä kenties on tarkoitettu koskemaan enemmänkin fiskaalisia veroja kuin sanktioluonteisia hallinnollisia seuraamuksia, aikanaan päädyttiin tulkintaepäselvyyksien välttämiseksi ottamaan käyttöön päiväpohjalta laskettava polttoainemaksu. Mahdollisten syrjäntävaikutusten välttämiseksi molemmat seuraamukset tulivat kylläkin yhteen sovitettuina koskemaan kotimaisia ajoneuvoja. Pelkästään kotimaisesta näkökulmasta tällaiseen päällekkäiseen säätelyyn ei olisi ollut syytä. Vaikka sanktioinnin tehokkuuden kannalta pääsäännöt ovat hyvin tiedossa, lainsäädännön hajanaisuutta ei kuitenkaan voida pitää sen enempää kansalaisten kuin hallinnonkaan kannalta suotavana. Järjestelmien päällekkäisyys ja seuraamusten yhteensovitus aiheuttavat tarpeetonta työtä eri osapuolille.

### Kotimaisia näkökohtia

Nykyjärjestelmä perustuu ilmoitusvelvollisuuden lievemmin verotetun tai verottoman polttoaineen käyttöön ryhdyttäessä. Jos ilmoitusvelvollisuutta on rikottu, lisävero ja

polttoainemaksu maksuunpannaan korotettu. Kuitenkin käytännössä vapaaehtoisen ilmoituksen perusteella ei viime vuosina ole juurikaan maksuunpantu lisäveroa. Ilmoitusmenettelyä on käytetty lähinnä traktoreissa, joista on etukäteen maksettu joko vuotuinen lisävero 840 euroa tai päivämaksuna 5 euroa niiltä päiviltä, joina traktoria on käytetty sellaisiin kuljetustehtäviin, joissa moottoriajoneuvoverolain 17 tai 17 a §:n säännökset huomioon ottaen olisi pitänyt käyttää polttoaineena dieselöljyä traktorissa pääsääntöisesti käytettävän kevyen polttoöljyn sijasta. Näin ollen voidaan katsoa, että ilmoitusvelvollisuus on ainakin käytännössä jokseenkin kokonaan menettänyt merkityksensä veron maksuunpanon aiheuttavana tekijänä. Jotta järjestelyä kuitenkin voitaisiin pitää veroluonteisena, siihen tulisi kuitenkin ainakin teoreettisista syistä liittyä jonkinlainen mahdollisuus joko ennakkomaksuun tai maksuunpanoon johtavaan ilmoitukseen viranomaiselle.

Polttoainemaksun tai lisäveron tasoa on joissakin arvioissa pidetty huomattavan korkeana. Asia voidaan epäilemättä nähdä myös näin erityisesti, jos tämän seuraamuksen tasoa verrataan siihen etuun, minkä seuraamuksen kohteeksi joutuneet muutoksenhakijat esittävät saaneensa kevyen polttoöljyn käytöstä ajoneuvossaan. Toisaalta korkea taso on tarpeen juuri seuraamusjärjestelmän ennaltaestävyyden kannalta. On myös syytä kiinnittää huomiota siihen, että seuraamuksen tasoa on mahdollista jälkikäteen perintävaiheessa suhteuttaa huojennusteitse verovelvollisen tosiasialliseen maksukykyyn. Tämä tasapainottava piirre ei välttämättä ole näkyvillä vielä silloin, kun lisäveron tai polttoainemaksun määräämisen oikeellisuutta käsitellään valitusasiana.

Keskeiset oikeudelliset kysymykset, joissa verovelvollisilla saattaa olla tiettyä epävarmuutta lain tarkasta sisällöstä ja joissa silloin tällöin vedotaan myös erehtymiseen, liittyvät ajoneuvon käyttöön suljetulla alueella tai rekisteröimättömänä silloin, kun se on tieliikennesäännösten mukaan mahdollista, sekä joihinkin työkonekäytön ja kuljetustehtävän välisiin rajauksiin. Lainsäädäntöä on arvosteltu erityisesti viimeksi mainituissa kysymyksissä jonkin verran vaikeaselkoiseksi.

Tämä koskee kuitenkin vain eräitä verollisen ja lievemmin verotetun polttoaineen käytön yksityiskohtia, kun on kyseessä poikkeus dieselöljynä tai moottoribensiininä käytetyn polttoaineen käytöstä. Sen sijaan suomalaisilla ajoneuvon käyttäjillä ei ole epäselvyyttä pääsäännöstä, jonka mukaan näitä polttoaineita lievemmin verotettujen tai verottomien polttoaineiden käytöstä seuraa korkea taloudellinen sanktio.

#### Ympäristönäkökohtia

Moottoriajoneuvoverolain 14 §:n mukaan maa- tai nestekaasua käyttävät kuorma- ja linja-autot ovat vapaita lisäverosta, jos ajoneuvon typen oksidien päästö on enintään 2,5 g/kWh, mikä vastaa käytännössä uusimman moottoritekniikan mahdollistamaa päästöjen tasoa. Lakialoitteessa 16/2002 vp, jonka on allekirjoittanut 127 kansanedustajaa, katsotaan, että biokaasusta valmistettua polttoainetta käyttävälle ajoneuville määrättävä lisävero on huomioon ottaen sekä ympäristönäkökohdat että muut asialliset perusteet kohtuuton ja epätarkoituksenmukainen. Bensiinin ja dieselöljyn tilalle yritetään jatkuvasti kehittää vaihtoehtoisia polttoaineita, kuten kaasuja ja kasvisöljyjä. Teknisen kehityksen myötä erityisesti kaasukäyttöisten ajoneuvojen on todettu tarjoavan merkittäviä etuja ajoneuvojen matalan päästötason johdosta. Myös kaupunkien saaste- ja hiukkasongelmiä voidaan helpottaa näitä uusia polttoaineita käyttämällä. Nykyinen lisäverojärjestelmä hidastaa ja estää osaltaan uuden ympäristön kannalta edullisen tekniikan käyttöönottoa aiheuttaen samalla ongelmia laajamittaisen tuotannon ja jakelun kehittymisedellytyksille ja -näkyville. Verolain säännökset tulee laatia siten, että varmistettaisiin ympäristövoittojen kannalta parhaan mahdollisen tekniikan käyttöönotto. Lakialoitteen mukaan lisäverotonta tulisi olla mainitun maa- tai nestekaasun käytön lisäksi myös kotimaisesta biokaasusta ja bioöljystä valmistetun polttoaineen käyttö.

Biokaasua syntyy pääasiallisesti kaatopaikoilla. Suurimmilla kaatopaikoilla biokaasua voidaan järkevästi hyödyntää sähköntuotantoon, mutta toistaiseksi se on harvinaista. Kaatopaikoilta kerättävän kaasun lisäksi bio-



kaasulla tarkoitetaan esimerkiksi mädättämissä lietteestä tai lannasta valmistettua kaasua. Biokaasu on lähes täysin biomassapohjaista energiaa. Sen kaasujen pääkomponentti on metaani. Kaatopaikoiltamme kerätään talteen kaatopaikkakaasuja noin 35 miljoonaa kuutiometriä vuodessa, josta noin puolet käytetään hyödyksi sähkön ja lämmön tuotannossa sekä puolet hävitetään polttamalla soihdussa hyötykäyttökohteen puuttuessa. Energiämääränä hyödynnetty kaatopaikkakaasun määrä vastaa nykyisin noin 0,2 terawattituntia. Vuodelle 2010 kansallisessa ilmastostrategiassa tavoite on 0,5 terawattituntia 50 suurimmalta kaatopaikalta. Se edustaisi sähkön tuotannossa enintään 0,1 terawattituntia vuodessa. Biopolttoaineita käyttäviä moottorivoimaloita on tällä hetkellä noin 10 ja vuonna 2010 arviolta noin 30. Lisäksi biokaasua syntyy ja sitä on kerättävissä talteen erilaisissa kaatopaikoissa pienimuotoisemmissa yhteyksissä, joissa on kysymys erilaisen esimerkiksi maatalousperäisen biomassan mädättämisestä. Biokaasujen ja muidenkin biopolttoaineiden käyttömahdollisuudet energiatuotannossa osoittavat, että liikennekäyttö on vain yksi mahdollisuus useiden muiden vaihtoehtojen ohella. Biopolttoaineiden käyttöä juuri liikenteessä puoltaa kuitenkin se, että kulutus on tässä käytössä ympäri vuoden suunnilleen samalla tasolla, toisin kuin esimerkiksi lämmityskäytössä. Liikennekäytössä ei siten syntyisi samassa määrin kysyntävaihtelusta johtuvia varastointiongelmia.

Kaasumaisten polttoaineiden ja biopolttoaineiden käytön edistämistä koskevat yhteisön tavoitteet

Euroopan yhteisössä kaasumaisten polttoaineiden ja biopolttoaineiden käytön edistäminen liittyy sekä ympäristönäkökohtiin, erityisesti kasvihuonekaasujen vähentämiseen, että riippuvuuden vähentämiseen perinteisistä energialähteistä. Viimeksi mainittu näkökohta on korostunut viime aikoina. Liikennettä koskevassa komission valkoisessa kirjassa ”Eurooppalainen liikennepolitiikka vuoteen 2010: valintojen aika” todetaan liikenteen hiilidioksidipäästöjen ennusteiden mukaan olevan kasvussa sekä suhteellisesti

että absoluuttisena päästöjen määränä. Yhtenä tavoitteena on vähentää liikenteen riippuvuutta öljystä käyttämällä vaihtoehtoisia polttoaineita, kuten biopolttoaineita. Euroopan parlamentin ja Neuvoston direktiivissä liikenteen biopolttoaineiden ja muiden uusiutuvien polttoaineiden käytön edistämisestä 2003/30/ETY todetaan johdanto-osassa, että biopolttoaineiden käytön lisääminen liikenteessä, sulkematta kuitenkaan pois muita mahdollisia vaihtoehtoisia polttoaineita, joita ovat autoille tarkoitettu nestekaasu ja painestettu maakaasu, on eräs keino, jolla yhteisö voi vähentää riippuvuuttaan tuontien energiasta ja vaikuttaa liikenteen polttoainemarkkinoihin ja siten energian huoltovarmuuteen keskipitkällä ja pitkällä aikavälillä. Tämä ei kuitenkaan millään tavoin vähentäisi polttoaineen laatua, ajoneuvojen päästöjä ja ilman laatua koskevan yhteisön lainsäädännön noudattamisen merkitystä.

Komission vihreässä kirjassa ”Energiahuoltostrategia Euroopalle” (KOM(2000)769) asetetaan tavoitteeksi, että 20 prosenttia tavanomaisista polttoaineista korvataan vaihtoehtoisilla polttoaineilla tieliikenteen alalla vuoteen 2020 mennessä. Vaihtoehtoisiksi polttoaineiksi on tässä katsottu maakaasu, biopolttoaineet ja pitkällä tähtäimellä vety. Tästä maakaasun osuus olisi 10 prosenttiyksikköä ja vedyn osuus viisi prosenttiyksikköä saman määrän jäädessä biopolttoaineiden osuudeksi. Tästä kaksi prosenttiyksikköä olisi biokaasujen osuutta ja kolme prosenttiyksikköä muiden biopolttoaineiden osuutta.

Tällä hetkellä kaasumaisia polttoaineita käyttävien ajoneuvojen osuus ja samalla myös kaasumaisten polttoaineiden jakelujärjestelmien laajentuminen on useissa maissa nopeassa kasvussa, vaikka edellä mainitut yhteisön tavoitteet eivät tarkoita jäsenmaita sitovia säännöksiä. Edellä mainitun yhteisön strategian ja siihen liittyvän lainsäädännön edistyessä myös ajoneuvojen valmistajat ovat ryhtyneet kehittämään ja valmistamaan myös henkilöautoja, jotka on jo valmiiksi tehty kaasumaisia polttoaineita varten. Kaasumaisten polttoaineiden käyttö ei siten enää ole ainoastaan muuta polttoainetta käyttämään tarkoitettuihin autoihin tehtyjen jälkiasennusten varassa, kuten asianlaita oli aikaisemmin.

Tämän myötä suurin osa markkinoilla olevista uusista kaasukäyttöisistä henkilöautoista vastaa jo nyt vuonna 2005 voimaan tulevia euro-4 -tason päästövaatimuksia.

Sanktiojärjestelmän yhteisöoikeudellinen arviointi

Euroopan yhteisöjen komissio on kiinnittänyt huomiota Suomen sanktiojärjestelmään vuoden 1997 lopulla aloittamassaan valvontamenettelyssä. Komissio on katsonut yhteisöoikeuden vastaiseksi sen, että Suomen järjestelmään ei sisälly muodollista kieltoa käyttää ajoneuvoissa lievemmin verotettuja polttoaineita kuin mitä polttoaineverotusta koskevissa yhteisön direktiiveissä 92/81/ETY ja 92/82/ETY edellytetään. Komission mukaan tällainen muodollinen kieltotulisi sisältyä jäsenmaan lainsäädäntöön, jotta mainittujen direktiivien tarkoitus moottoribensiininä tai dieselöljynä verotettavien polttoaineiden käytöstä tieliikenteessä tulisi asianmukaisesti varmistettua. Suomen hallitus puolestaan on katsonut, että tämä toteutuu Suomen olosuhteissa parhaiten juuri kuvatulla taloudelliseen sanktioon perustuvalla järjestelmällä, jossa valvonta kohdistetaan mahdollisimman tarkoin niihin, jotka ehkä kuitenkin käyttävät ajoneuvoissaan väärää polttoainetta. Komissio ei kuitenkaan hyväksynyt Suomen hallituksen kantaa, vaan nosti 17 päivänä toukokuuta 2000 yhteisöjen tuomioistuimessa jäsenyysveloitteiden noudattamatta jättämisistä koskevan kanteen Suomen tasavaltaa vastaan (C-185/00). Muodollisen käyttökiellon vaatimuksen lisäksi komission kanteen koski myös eri polttoainelaatujen käsittelyä ja luovuttamista verovalvonnassa.

Julkisasiamies on 5 päivänä joulukuuta 2002 tekemässään ratkaisuehdotuksessa tarkentanut oikeudenkäynnin kohdetta siten, että keskeistä on se, onko Suomen lakisääteinen järjestelmä sopusoinnussa direktiivin 92/82/ETY 5 artiklan ja direktiivin 92/81/ETY 8 artiklan 2 ja 3 kohdan vaatimusten kanssa. Direktiivin 92/82/ETY 5 artiklan 1 kohdan mukaan moottoripolttoaineena käytettävän kaasuoiljyn valmisteveron vähimmäismäärän on oltava 245 euroa tuhatta litraa kohden. Tämän perusteella jäsenvaltioiden velvollisuutena on huolehtia siitä, että

tosiasiassa moottoripolttoaineena käytetystä kaasuoiljystä kannetaan valmisteveroa vähintään tämä määrä. Todettakoon, että Suomessa dieselöljyn nykyinen valmistevero on 319,4 euroa tuhatta litraa kohden.

Julkisasiamies katsoo, että valmisteveron määrien suuret erot, jotka ilmenevät loppukäyttäjävaiheessa eri polttoainelaaduista maksettavassa hinnassa, sellaisenaan houkuttelevat eniten verotetusta moottoripolttoaineesta kannettavien valmisteverojen kiertämiseen tai välttämiseen. Tämän estämiseksi säädetään direktiivin 92/81/ETY 8 artiklan 1, 2 ja 3 kohdassa, että kaasuoiljyn, joka on vapautettu valmisteverosta tai josta kannetaan alhaisempaa valmisteveroa, käyttöön näissä kohdissa kuvailtuihin tarkoituksiin sovelletaan verovalvontaa veropetosten, veron kiertämisen tai muiden väärinkäytösten torjumiseksi. Alhaisemmalla valmisteverokannalla verotetun polttoaineen käytön asianmukainen verovalvonta on osa siitä saavutettavaa tulosta koskevasta velvoitteesta, joka direktiivin 92/82/ETY 5 artiklan 1 kohdassa asetetaan dieselöljyn vähimmäisverolle.

Julkisasiamiehen arvion mukaan eri polttoaineiden vero- ja hintaeroista seuraa helposti veronkiertoa. Tärkeä kriteeri arvioitaessa edellä kuvatun saavutettavaa tulosta koskevan velvoitteen täyttämistä on näin ollen se, voidaanko asianomaisella kansallisella lainsäädännöllä, sellaisena kuin sitä sovelletaan ja sen noudattamista valvotaan, estää sellaisen polttoaineen käyttämisen moottoripolttoaineena, jota ei ole tarkoitettu sellaisena käytettäväksi.

Julkisasiamiehen mielestä komission ja Suomen välistä riita-asiaa on arvioitava siltä kannalta, estääkö Suomen lakisääteinen järjestelmä, sellaisena kuin sitä sovelletaan ja kun sen noudattamista valvotaan, tehokkaasti muihin käyttötarkoituksiin tarkoitettun kaasuoiljyn eli etenkin lämmitykseen tarkoitettun kevyen polttoöljyn käyttämisen moottoripolttoaineena. Suomen järjestelmää on tätä varten tarkasteltava kokonaisuutena. Vastauksella siihen, sisältääkö lainsäädäntö ehdottoman käyttökiellon, ja siihen, jätetäänkö siinä jakeletun tietyt osat — huoltoasemat — valvonnan ulkopuolelle, julkisasiamies sen sijaan katsoo sellaisenaan olevan vähemmän merkitystä.

Julkisasiamies päätyy siihen Suomen hallituksen kantaa vastaavaan käsitykseen, että Suomen järjestelmällä pyritään estämään alhaisen valmisteveron alaisen kevyen polttoöljyn käyttö tieliikenteessä ja että järjestelmä on tehokas edellyttäen, että sitä sovelletaan asianmukaisesti. Hän katsoo, että näillä edellytyksillä ennaltaehkäisevistä veronluonteisista maksuista koostuva järjestelmä, on lähikohtaisesti vähintään yhtä tehokas kuin mikä tahansa muu nimenomaiseen kieltoon perustuva järjestelmä. Myös sellainen täytöntöönpanojärjestelmä, joka perustuu hallinnolliseen tai rikosoikeudelliseen kieltojärjestelmään, ei sellaisenaan estä vilpillistä käyttäytymistä. Seuraamusten ankaruus, valvonnan intensiteetti ja se valppaus, jolla todettuihin lainsäädännön rikkomisiin puututaan, ovat myös ratkaisevia tällaisten järjestelmien tehokkuuden kannalta. Juuri suomalaisen järjestelmän veronluonteisten rangaistumaksujen ankaruus ja se seikka, että ne enemmittä toimitta kannetaan, kun kevyttä polttoöljyä todetaan käytettävän kielletyllä tavalla moottoripolttoaineena, johtavat siihen, että järjestelmä on sekä tehokas ja että sillä on pelotevaikutus.

Julkisasiamies käsittelee lisäksi eräitä Suomen järjestelmän piirteitä, jotka hänen arvionsa mukaan ovat merkittäviä järjestelmän sanktioluonteisuuden korostajina. Näitä ovat muun muassa ilmoittamisvelvollisuus ja ennakoilmoituksen laiminlyönnistä aiheutuvat korotukset. Lopputuloksena julkisasiamies katsoo, että pitäessään voimassa tämän järjestelmän Suomi ei ole rikkonut jäsenyysvelvoitteitaan. Ratkaisuehdotuksessa esitetään komission kanne hylättäväksi. Mainittakoon, ettei komissio ole riitauttanut Suomen lainsäädäntöä sen suhteen, missä ajoneuvoissa saadaan käyttää poikkeuksena pääsäännöstä lievemmin verotettuja polttoaineita.

Yhteenvetona käytettävissä olevan aineiston perusteella voidaan katsoa, että ainakaan oikeudenkäynnin tässä vaiheessa Suomen lisäveroon ja polttoainemaksuun perustuvaa järjestelmää ei ole pidettävä yhteisöläinsäädännön vastaisena. Tiedossa ei ole, milloin tuomioistuin lopullisesti ratkaisee asian.

## **2. Esityksen tavoitteet ja keskeiset ehdotukset**

### Esityksen päätavoitteet

Esitys liittyy kiinteästi ajoneuvojen vuotuisten verojen kokonaisuudistukseen. Toiminnallisesti ja tavoitteiltaan toisiaan vastaavat, nykyisin eri laeilla säädellyt asiakokonaisuudet ehdotetaan koottavaksi kahteen lakiin. Polttoaineiden käyttöön liittyvät, nykyisin moottoriajoneuvoverolaissa ja polttoainemaksusta annetussa laissa olevat sanktioluonteiset, vailla välittömiä fiskaalisia tavoitteita olevat säännökset muodostavat yhden tällaisen asiakokonaisuuden. Toinen kokonaisuus sisältyisi samanaikaisesti tämän esityksen kanssa annettavaan hallituksen esitykseen laiksi ajoneuvoverosta. Se koskee vuotuisia veroja, eli ajoneuvoveroa ja myös dieselveroksi kutsuttua varsinaista ajoneuvoveroa, joiden päätarkoitus puolestaan on verotulojen kerääminen. Sanktioluonteiset säännökset siis yhdistettäisiin kahdesta laista yhteen, jolloin myös nykyisten järjestelmien osittainen päällekkäisyys poistuisi. Ehdotusta voidaan pitää tältä osin lähinnä lainsäädäntöteknisenä. Tavoitteena on kuitenkin myös järjestelmän selkiyttäminen.

Toisena keskeisenä tavoitteena on huolehtia siitä, että järjestelmä jatkossakin täyttää tehokkaasti tehtävänsä väärin polttoaineiden käytön estäjänä. Tämä tavoite seuraa jo yhteisöoikeudesta, mutta siihen on myös painavat polttoaineverokertymään liittyvät, välilliset fiskaaliset syynsä. Edellä selostetussa julkisasiamiehen ratkaisuehdotuksessa korostetaan sanktiojärjestelmän tosiasiallisen tehokkuuden merkitystä. Esityksessä on erityisesti huomioitu niitä järjestelmän oikeudellisia piirteitä, joita julkisasiamies on pitänyt tärkeinä, kun arvioidaan järjestelmän yleistä luonnetta yhteisöoikeuden kannalta.

Tarkoituksena on, että siinä, mihin ajoneuvoihin, missä käytössä ja mihin polttoaineisiin sanktio kohdistuu, järjestelmän aineellinen sisältö pidetään asiallisesti suunnilleen nykyisellään. Eräitä vähäisiä lähinnä selvittäviä muutoksia kuitenkin ehdotetaan tehtäväksi. Samoin joitakin lainsäädännön syntyhistoriaan liittyviä ratkaisuja uudistettaisiin tässä yhteydessä vastaamaan nykyisiä käsi-

tyksiä. Tämä koskee muun muassa jäljempänä selostettavaa ilmoitusvelvollisuuden merkitystä polttoainemaksun kantamisen lähtökohtana.

#### Keskeiset ehdotukset

Nykyisin kahdessa eri laissa olevat lisävero- ja polttoainemaksusäännökset yhdistettäisiin yhteen polttoainemaksusta säädettyään lakiin. Nykyisen moottoriajoneuvoverolain kumoutuessa ajoneuvoverotuksen uudistuksen myötä kumoutuvat myös säännökset lisäverosta. Lisäverosta vuotuisena seuraamuksena luovuttaisiin kokonaan ja järjestelmä rakentuisi nykyisen polttoainemaksun tapaan tarkemmin sanktion alaisen polttoaineen tosiasiallisesta käyttöajasta riippuvan seuraamuksen varaan. Vuotuisen maksuun perustuvaa seuraamusjärjestelmää voitaisiin sanktioinnin näkökulmasta arvostella siitä, ettei siinä välttämättä toteudu se, että seuraamus nousee aina kun polttoaineen virheellinen käyttö toistuu. Nykyisessä järjestelmässä tämä ilmenee periaatteessa silloin, kun lisäveron alaisen polttoaineen käytöstä on tehty viranomaiselle laissa säädetty ennakoilmoitus. Silloin kannettaisiin vain lisävero koko vuodelta, mutta ei samalta ajalta polttoainemaksua. Tästä järjestelystä luopuminen merkitsee periaatteessa sanktioluonteisuuden korostamista, koska enää ei olisi mitään teoreettistakaan tilannetta, jossa esimerkiksi verottoman polttoaineen käytön jatkaminen ei aiheuttaisi rangaistusseuraamuksien kasvua.

Käytännön kokemukset nykyisestä kahdesta seuraamuksesta osoittavat, että kun lisävero ja polttoainemaksu yhteensovitetaan moottoriajoneuvoverolain 16 §:ssä sanotulla tavalla, lisäveroa ei yleensä jää lainkaan maksettavaksi, kun polttoainemaksu on useimmiten vähintään lisäveron suuruinen. Sanktiojärjestelmä ei siis lievene sillä, että lisäveron tyypisestä seuraamuksesta luovuttaisiin. Sanktion ankaruus riippuu käytännössä vain siitä, mille tasolle polttoainemaksu asetetaan.

Kuten edellä on selostettu, nykyisessä järjestelmässä sekä lisäveron että polttoainemaksun kantamiseen liittyy ajoneuvon omistajalle tai haltijalle säädetty ilmoitusvelvollisuus, jos ajoneuvossa aiotaan ryhtyä käyttämään seuraamusten alaista polttoainetta. Li-

säveron tai polttoainemaksun kantaminen perustuu ensiksi tähän ilmoitukseen ja sen lisäksi niiden polttoaineiden tosiasiallisen käytön havaitsemiseen, joista olisi pitänyt tehdä edellä mainittu ilmoitus. Asianomaisia lakeja keskenään verrattaessa rakenteilla on jonkin verran keskinäistä eroa, mutta ilmoitusvelvollisuus on joka tapauksessa tärkeä maksuunpanoa tai verovelvollisuutta määrittävä tekijä. Käytännössä on kuitenkin osoittautunut, ettei ennakoilmoituksia tehdä, eräitä traktoreita lukuun ottamatta. Tämä johtuu suoraan järjestelmän sanktioluonteisuudesta, jolloin siis on kysymys tiettyjen polttoaineiden käytön estämisestä eikä niiden tarjoamisesta tavanomaisten verollisten polttoaineiden vaihtoehtona.

Edellä esitetyn perusteella esityksessä ehdotetaan, että ilmoitusvelvollisuudella ei enää olisi merkitystä polttoainemaksun maksuunpanossa tai maksuvelvollisuuden määrittämisessä. Vaikka ilmoitusvelvollisuudelta poistuu tämän kaltainen merkitys, se ehdotetaan kuitenkin säilytettäväksi siinä rajoitetussa mielessä, että verovelvollisen edellytetään edelleen ilmoittavan polttoaineiden käytöstä viranomaiselle etukäteen uhalla, että polttoainemaksua muutoin korotetaan 30 prosentilla. Ilmoitusvelvollisuudella ei kuitenkaan enää olisi muuta oikeudellista vaikutusta maksuvelvollisuuteen tai siihen, ketä on pidettävä velvollisena maksun suorittamiseen. Ilmoitus olisi sinänsä näyttö maksuvelvollisuuden aiheuttaman polttoaineen käytöstä, mutta tämän rinnalle tai edelle nousisi esityksen mukaan se käytännössä tavallisin tilanne, että valvonnassa havaitaan ajoneuvossa käytetyn väärää polttoainetta.

Euroopan yhteisöjen tuomioistuimen julkisasiamies arvioi ilmoitusvelvollisuutta seuraavasti (ratkaisuehdotuksen kohta 51): ”näiden erityisten veronluonteisten maksujen luonne veronluonteisina rangaistusmaksuina käy selvästi ilmi säännöksestä, jonka mukaan silloin, kun kevyen polttoöljyn käytöstä moottoripolttoaineena ei ole ilmoitettu etukäteen, jo sellaisenaan ennaltaestävä erityinen polttoainemaksu kannetaan enemmittä toimitta kolminkertaisena.” Myös tämä huomiioon ottaen on perusteltua edelleen säilyttää ilmoittamisvelvollisuus siten, että laiminlyöntiin liittyy veronkorotus tai sitä vastaava

seuraamus. Ilmoitusvelvollisuuden voi katsoa tarkoittavan, että polttoainemaksun aiheuttavan polttoaineen käyttö ei ole sallittua ilman tämän velvollisuuden täyttämistä. Pitemmällä aikavälillä näin muotoillulla ilmoitusvelvollisuudella on mahdollisesti myös se merkitys, että sen avulla voidaan seurata, ovatko sanktiot riittävällä tasolla. Jos vapaaehtoisia ilmoituksia alkaisi jossakin ajoneuvoryhmässä tulla, tämä merkitsisi, että seuraamusten maksaminen koettaisiin vaihtoehdoksi verollisen polttoaineen käytölle, jolloin olisi harkittava tason korottamista.

Järjestelmän tehokkuuteen liittyvistä syistä polttoainemaksun määrän tulee olla kyllin korkea, jotta myös riittävä ennalta estävä vaikutus tulisi varmistetuksi. Järjestelmään tulisi lisäksi sisällyttää piirteitä, jotka mahdollistavat seuraamuksen alaisen polttoaineiden käytön tapauskohtaisten erityispiirteiden huomioon ottamisen samaan tapaan kuin

esimerkiksi rangaistusten määräämisessä tai verotuksessa yleisesti käytössä olevassa veronkorotusmenettelyssä. Tämä lisäisi järjestelmälle ominaista harkinnanvaraisuutta ja on omiaan korostamaan sen sanktioluonnetta. Ottaen huomioon, että nykyinen polttoainemaksu korotetaan kolminkertaiseksi, jos ennakkoilmoitusta ei ole asianmukaisesti tehty, uudessa laissa polttoainemaksu voisi olla 30 prosentilla korotettuna lähellä tätä käytännössä tavallista tasoa. Tämän lisäksi ehdotetaan, että polttoainemaksua voitaisiin korottaa enintään 50 prosentilla, jos väärän polttoaineen käyttö on toistuvaa ja enintään kaksinkertaiseksi, jos kyseessä on törkeä tapaus. Ehdotus vastaa suunnilleen muun verolainsäädännön veronkorotussäännöksissä olevaa käytäntöä.

Edellä olevilla perusteilla eri ajoneuvoryhmien polttoainemaksuiksi ehdotetaan nykytasoon verrattuna seuraavia euromääriä:

	Nykyjärjestelmä		Ehdotus			
	Perusmäärä	3-kertainen	Perusmäärä	Korotus 30 %	Korotus 50 %	Korotus 100 %
Henkilöauto	168	504	300	390	585	780
Pakettiauto	252	756	500	650	975	1 300
Linja-auto	336	1 998	700	910	1 365	1 820
Kuorma-auto	504	1 512	1 000	1 300	1 950	2 600
Kuorma-auto ja perävaunu	504	1 512	1 500	1 950	2 925	3 900

Vastineissaan EY-tuomioistuimessa esillä olevassa Suomen seuraamusjärjestelmää koskevassa asiassa Suomen hallitus on esittänyt laskelmia, joista käy ilmi, ettei polttoaineiden hintaerot huomioon ottaen minkään ajoneuvoryhmän kohdalla voi muodostua sellaista tilannetta, että polttoainemaksun maksamalla kannattaisi siirtyä käyttämään ajoneuvossa tavanomaisten liikennepolttoaineiden sijasta verottomia tai lievemmin verotettuja polttoaineita. Edellä olevat veron määrät on mitoitettu siten, että tämä tilanne edelleen säilyy, vaikka henkilö- ja pakettiautojen kohdalla maksun määrä olisikin hieman nykyistä alempi, jos verrataan nykyistä polttoainemaksua kolminkertaisena ja ehdotettua maksua 30 prosentilla korotettuna. Erityisesti harkinnanvaraisten korotusmahdollisuuksien lisääminen mahdollistaa kaikissa ajoneuvo-

ryhmissä tarvittaessa myös nykyistä korkeampien veromäärien soveltamisen, jos teon laatu sitä edellyttää.

Vain edellä olevassa taulukossa mainitut ajoneuvoryhmät ovat tähän asti olleet polttoainemaksun alaisia. Uudistuksessa siirrettäisiin eräät nykyisin vain lisäveron alaiset ajoneuvoryhmät polttoainemaksun alaisiksi noudattaen sitä periaatetta, että polttoainemaksun tulee myös näiden kohdalla olla järjestelmän ennalta estävyyden turvaavalla tasolla.

Polttoainemaksun verovelvollisesta, tai jos niin halutaan sanoa, maksuvelvollisesta ehdotetaan säädettäväksi pääsääntöisesti nykyistä polttoainemaksulakia ja sen soveltamiskäytäntöä vastaavasti. Polttoainemaksu määrätään sen maksettavaksi, joka lievemmin verotettua tai verotonta polttoainetta käytettäessä on ajoneuvon omistaja. Jos ajo-

neuvo on toisen hallinnassa, polttoainemaksu määrätään haltijan maksettavaksi. Tässä haltijalla ei kuitenkaan tarkoiteta pelkästään rekisteriin merkittyä haltijaa, vaan ajoneuvon tosiasiallinen haltija voi myös olla maksuvelvollinen. Oikeuskäytännössä myös lyhytaikaisen omistajan luvalla tapahtuneen tilapäisen ajoneuvon käytön on katsottu aiheuttavan voimassa olevan lain mukaisen ilmoitusvelvollisuuden ja lisäveron maksuvelvollisuuden (KHO 1996 B 581). Lakia ehdotetaan täsmennettäväksi siten, että maksuvelvollisena voi olla myös se, joka on ottanut ajoneuvon rikollisella menettelyllä käyttöönsä.

Moottoriajoneuvoverolaissa on rajattu eräitä ajoneuvoryhmiä lisäveroseuraamuksen ulkopuolelle. Näin ollen lievemmin verotettujen tai verottomien polttoaineiden käyttö ilman seuraamuksia on näissä tapauksissa mahdollista. Tämä koskee lähinnä esimerkiksi eräitä tavallisesti muussa kuin tieliikennekäytössä olevia ajoneuvoryhmiä, kuten traktoreiden käyttöä maa- ja metsätaloudessa sekä työkoneita. Säännökset vastaavat tältä osin yhteisön polttoaineverodirektiiveissä mainittuja poikkeuksia, eikä näitä ole esimerkiksi komission käynnistämässä valvontamenettelyssä asetettu yhteisöoikeudellisesti kyseenalaisiksi. Yleisesti voidaan todeta, että varsinainen tavarankuljetustoiminta esimerkiksi työkoneilla edellyttää verollista polttoainetta, samoin traktorin käyttö maa- ja metsätalouden ulkopuolella. Yhteisöoikeudellisestikin sallitut poikkeusmahdollisuudet on edelleen tarkoituksenmukaista säilyttää osittain nykyisellään. Sen vuoksi ehdotetaan, että muun muassa maa- ja metsätaloudessa käytettävissä traktoreissa, eräissä moottorityökoneissa, moottorityökoneiksi varustetuissa traktoreissa ja auton alustalle rakennetuissa työkoneissa, eräissä nestekaasua tai maakaasua käyttävissä kuorma- ja linja-autoissa, turpeentuotannossa käytettävissä traktoreissa ja moottorireissa voitaisiin edelleen käyttää lievemmin verotettuja tai verottomia polttoaineita ilman sanktioluonteisia veroseuraamuksia.

Nykyisissä säännöksissä rajataan maa- ja metsätalouden harjoittamisen tai työkonetehdävän ulkopuolinen tavarankuljetustoiminta verollista polttoainetta edellyttäväksi. On tarkoituksenmukaista, että rajausta edelleen

säilytettäisiin, mutta on osoittautunut, että nykyisille säännöksille ei juurikaan ole esitettävissä yksinkertaisempaa tai lainsäädännöllisesti selkeämpää vaihtoehtoa. Asia olisi jossakin määrin toinen, jos tyydyttäisiin vain ajoneuvojen tai työkoneiden tekniseen luokitteluun liittyviin perusteisiin ja jätettäisiin käyttötarkoitus huomiotta. Tällöin esimerkiksi kaikki traktorit olisivat sellaisenaan oikeutettuja kevyen polttoöljyn käyttöön riippumatta käyttötarkoituksesta. On kuitenkin huomattava, että Neuvoston direktiivissä mineraaliöljyjen valmisteverotuksen harmonisoinnista 92/81/ETY määritellään poikkeusmahdollisuudet pääasiassa käyttötarkoituksen eikä ajoneuvon teknisen luokittelun mukaan. Direktiivin 8 artiklassa mainitaan yhtenä poikkeusperusteena käyttö maa- ja metsätaloudessa, mainitsematta mitä ajoneuvolajia poikkeusmahdollisuus koskee. Suomessa on näin ollen edelleenkin syytä rajata esimerkiksi työkonekäyttö siten, ettei siihen sisälly varsinaisia kuljetustehtäviä ja traktoreiden kevyen polttoöljyn käyttömahdollisuus nykyiseen tapaan vain maa- ja metsätalouteen, mukaan lukien näiden alojen tietyt liitännäistoiminnot. Myös niin sanotun päivämaksun suorittamismahdollisuus eräistä traktoreista ehdotetaan säilytettäväksi ennallaan liikennetraktoreita lukuun ottamatta. Säännöksen sanamuotoa tarkistettaisiin siten, että tämä mahdollisuus koskisi vain luokkaan T kuuluvia traktoreita, jolloin esimerkiksi liikennetraktorit jäisivät aina päivämaksun ulkopuolelle.

Polttoaineet, joita ajoneuvoissa edellytetään käytettäväksi tai joista aiheutuu polttoainemaksun suorittamisvelvollisuus, ehdotetaan määriteltäväksi pääasiassa samoin kuin tähänkin asti, eräitä metaaniin perustuvia kaasumaisia polttoaineita koskevia muutoksia lukuun ottamatta. Näin ollen maksuvelvollisuus seuraa moottorin laadun mukaan dieselöljyn tai moottoribensiinin verotaso alemmin verotettujen polttoaineiden käytöstä. Jos näihin polttoaineisiin on lisätty esimerkiksi biopohjaisia komponentteja asianomaisen yhteisölainsäädännön mukaisesti, polttoaine on edelleen dieselöljyä tai moottoribensiiniä, vaikka biopohjaisen osuuden verokohtelu ehkä poikkeaisikin yhteisölainsäädännön sallimalla tavalla polttoaineen muun

osuuden verosta. Tämän johdosta nestemäisiin polttoaineisiin ehkä lisättäviin biokomponentteihin ei ole aihetta erikseen varautua polttoainemaksua koskevassa lainsäädännössä. Tämä koskee myös sitä, että polttoaine koostuisi yksinomaan biokomponenteista. Tällainen polttoaine tulisi yhteisön valmisteverosäännöksissä ja sitä vastaavasti myös jäsenmaiden kansallisessa lainsäädännössä rinnastaa moottoribensiiniin tai dieselöljyyn, riippuen siitä, minkälaisissa moottoreissa käytettäväksi kyseinen polttoaine on tarkoitettu. Jos tälle laadulle annetaan verotukea, siitä muodostuu lievemmin verotettu moottoribensiini tai dieselöljy, siis joka tapauksessa näihin kategorioihin luettava polttoaine.

Kaasumaisten polttoaineiden kohdalla tilanne on tähän asti ollut jonkin verran tulkinnanvarainen siitä johtuen, että lieene epäselvää luetaanko maakaasuksi tai nestekaasuksi samalla tavoin kuin mainittujen nestemäisten polttoaineiden kohdalla myös samaan käyttö-tarkoitukseen luovutettuja, korvaavia polttoaineita. Esimerkiksi biokaasujen asema saattaa tämän vuoksi olla epäselvä, vaikka biokaasu olisi puhdistettuna suunnilleen samalla tavalla pääasiallisesti metaania kuin maakaasukin. Käytännössä ei ole mahdollista erottaa ajoneuvon polttoainejärjestelmässä olevasta kaasusta, onko siinä oleva metaani biomassasta tuotettua vaiko maakaasua. Ei myöskään ole olemassa mitään esimerkiksi kevyen polttoöljyn tunnistettavaksi tekemistä vastaavaa menetelmää eri lähteistä peräisin olevien taikka eri tavalla verotettavien metaanilaatujen erottamiseksi toisistaan. Näin ollen on ilmeistä, että kaikkia metaaniin perustuvia kaasumaisia polttoaineita tulisi polttoaineiden käyttöä koskevassa sanktioluonteisessa verotuksessa käsitellä yhtenevästi.

Jotta yhteisön tavoitteiden mukainen kehitys vaihtoehtoisten polttoaineiden käyttöön-otossa voisi toteutua, tulisi Suomessakin jo lähivuosina ottaa käyttöön lisääntyvässä määrin näitä polttoaineita käyttäviä ajoneuvoja. Jos on kyse nykyisiin nestemäisiin polttoaineisiin lisättävistä biokomponenteista, niiden käyttö tosin on mahdollista jo olemassa olevissa ajoneuvoissa. Tarve hankkia uusia, erityisesti vaihtoehtoisia polttoaineita varten rakennettuja autoja, koskee ennen kaikkea erilaisia kaasumaisia polttoaineita

käytettäviä ajoneuvoja ja myöhemmässä vaiheessa polttokennoihin perustuvia vetyajoneuvoja. Jos tavoitteena Suomessa olisi vaikapa edellä mainittuja yhteisön suunnitelmia vastaava määrä maakaasukäyttöisiä ajoneuvoja, eli suunnilleen 250 000 maakaasujoneuvoa vuonna 2020, tämän voidaan laskea tarkoittavan, että jo vuoteen 2010 mennessä tulisi olla käytössä muutamia kymmeniä tuhansia kaasujoneuvoa. Tavoitetta varten 100 000 kappaleen rajan pitäisi ylittyä 2010-luvun puolen välin aikoihin. Ajoneuvokannan pitkäjänteisen kehityksen lisäksi kysymys on vähintään yhtä suuressa määrin myös polttoaineiden jakelujärjestelmien kehittämisestä. Yhtenä edellytyksenä tarvittaville päätöksille on, että eri polttoaineiden käyttömahdollisuuksia koskevat verosanktionsäännökset on laadittu siten, että ne eivät tarpeettomasti estä kehitystä kohti uusien vaihtoehtoisten polttoaineiden käyttöön tuloa. Tämän esityksen tarkoituksena on muuttaa sanktiotjärjestelyä niin, että tältä kannalta tehdään mahdolliseksi yhteisön tavoitteiden mukainen kehitys. Tästä erillinen asia on eri polttoainevaihtoehtoihin kohdistettava valmisteverotus.

Kuten edellä todettiin, moottoribensiiniin tai dieselöljyyn rinnastettaviin nestemäisiin polttoainevaihtoehtoihin ei ole tarvetta tässä yhteydessä ottaa kantaa lainkaan, koska näiden polttoaineiden katsotaan polttoaineverotuksessa kuuluvan joko moottoribensiiniin tai dieselöljyn luokkaan riippumatta siitä, millaisia veroporrastuksia valmisteverotuksessa ehkä on käytössä. Vedyn käyttö ajoneuvojen voimanlähteenä muutoin kuin tavanomaisessa polttomoottorissa ehdotetaan jätettäväksi kokonaan nyt käsiteltävän lainsäädännön ulkopuolelle. Näin ollen jää jäljelle vain kaasumaisten vaihtoehtoisten polttoaineiden säätely.

Ehdotuksena on, että metaaniin perustuvien kaasumaisten polttoaineiden käyttö olisi mahdollista ilman polttoainemaksua, kunhan käyttö tapahtuu riittävän hyvät ympäristövaatimukset täyttävässä ajoneuvossa. Metaaniin perustuvia polttoaineita ovat käytännössä maakaasu ja biologisen mädätysprosessin tuloksena hiilipitoisista materiaaleista hapetomassa tilassa muodostuva kaasuseos, jota tavallisesti kutsutaan biokaasuksi. Biokaasu

on puhdistettuna käytännössä kemiallisesti jokseenkin sama kuin maakaasu.

Kumpaakin näistä kaasuista käytettäessä voidaan päästä kokonaisketjun tasolla tarkasteltuna jonkin verran parempaan CO<sub>2</sub>-päästöjen tasoon kuin mihin päästään tavanomaisilla polttoaineilla. Biokaasun käytöllä on erityisetuna, että biologisessa prosessissa joka tapauksessa syntyvä metaani, joka on haitallinen kasvihuonekaasu, tulee ajoneuvon polttoaineena käytetyksi yleensä uusiutumaton polttoainetta korvaavana polttoaineena, jolloin vaikutus on kokonaisketjun tasolla poikkeuksellisen edullinen.

Moottoriajoneuvoverolain lisäveroa koskeissa säännöksissä on tähän asti ollut voimassa kuorma- ja linja-autoja koskeva lisäverovapaus, jos polttoaineena on maakaasu tai nestekaasu ja jos ajoneuvon typen oksidipäästö on pienempi kuin 2,5 g/kWh. Tämän vaatimuksen tarkoituksena on varmistaa, että käyttöön otetaan parasta saatavilla olevaa tekniikkaa. Kun moottoriajoneuvoverolain 14 §:ään otettiin vuonna 1998 säännös kaasukäyttöisten kuorma- ja linja-autojen lisäverovapaudesta, arvioitiin, että parhaan teknisen tason mukaiset ajoneuvot voisivat helpostikin täyttää tuon vaatimuksen. Näin asian laita olikin siihen asti käytetyillä testausmenetelmillä. Testausmenetelmät ovat kuitenkin muuttuneet entistä vaativammiksi ja toisaalta moottoritekniikan kehitys ei ole ollut aivan niin nopeaa, kuin vielä viisi vuotta sitten arvioitiin. Laissa oleva typen oksidien raja-arvo on osoittautunut nyt markkinoilla oleville niin sanottua laihaseostekniikkaa käyttäville ajoneuvoille vaikeaksi saavuttaa. Eri valmistajilla on tarjolla kyllä euro-3 tason typenoksidivaatimukset täyttäviä, mutta ei yleensä vielä kovin paljoa sitä parempia moottoreita. Sen sijaan erityisesti taajamaolosuhteissa tärkeät hiukkaspäästöt ovat laihaseosmoottoreillakin hyvin matalat. Näin ollen parhaan ympäristötason mukaisten ajoneuvojen käyttöönottoa edistäisi tarkoituksenmukaisemmin vaatimus matalan typenoksiditason tai matalan hiukkaspäästötason täyttämistä. Jos vaatimukseksi asetetaan joko typenoksidi- tai hiukkaspäästöjen rajan täyttäminen, sopivana päästötasovaatimukseksi voisi olla euro-4 taso, joka on viimeksi hyväksytyissä pakokaasupäästömääräyksissä

otettu käyttöön seuraavaksi voimaan tulevana uutena tasona. Euro-4 taso on asianomaista yhteisölainsäädäntöä seuraten hyväksytty Suomen ajoneuvolainsäädännössä sovellettavaksi vuoden 2005 alusta. Kaasumoottoreiden osalta euro-4 vaatimus on enintään 3,5 g/kWh typenoksidipäästö, kun nyt sovellettava euro-3 vaatimus on 5,0 g/kWh. Vaatimus toisin sanoen lievenisi laissa jo olevasta typen oksidien rajasta jonkin verran, mutta toisaalta kiristyisi hiukkaspäästöjen osalta huomattavasti, mikä hyvin riittäisi varmistamaan, että käyttöön otetaan uusinta, ympäristön kannalta parasta tekniikkaa. Näin asetettu vaatimustaso ei toisaalta estä tai hidasta tarpeettomasti kaasukäyttöisten kuorma- tai linja-autojen käyttöönottoa, niin kuin saattaisi käydä, jos tässä vaiheessa edellytettäisiin sekä typenoksidi- että hiukkaspäästörajan alitumista euro-4 vaatimusten mukaisesti. Tässä vaiheessa voidaan myös arvioida, että jommankumman päästökomponentin vaatimus seuraavaksi voimaan tulevien määräysten mukaisena olisi myös pitkällä aikavälillä tarkoituksenmukainen ja hyvin toimiva ratkaisu.

Kuorma- ja linja-autoja koskeva polttoainemaksuvapaus ehdotetaan ulotettavaksi myös nestekaasua käyttäviin ajoneuvoihin, koska rekisterissä on muutamia tällaisia ajoneuvoja. Näyttää kuitenkin siltä, että ajoneuvojen moottorivalmistajien pääasiallinen mielenkiinto kohdistuu muihin vaihtoehtoihin kuin nestekaasun käyttöön. Uusia kuorma- tai linja-autoihin tarkoitettuja nestekaasumoottoreita ei ole tullut markkinoille, vaan painopiste on siirtynyt maakaasutekniikkaan. Voitaneen arvioida, että myös polttoaineiden jakelujärjestelmissä keskityttäneen jatkossa mieluummin yhteen kuin useampaan kaasumaiseen polttoaineeseen.

Kokonaan uutena ehdotuksena on, että metaanipohjaisten polttoaineiden käyttö säädetäisiin polttoainemaksusta vapaaksi myös henkilö- ja pakettiautoissa. Samoilla perusteilla kuin edellä mainittiin ympäristövaatimukseksi ehdotetaan tässäkin seuraavan voimaantulevan päästötason täyttämistä, jolloin siis ajoneuvojen tulisi olla nyt euro-4 vaatimusten mukaisia. Uusimmat nyt markkinoilla olevat maakaasujoneuvot yleensä täyttävät tämän vaatimustason, joten tästä ei



aiheudu rajoitusta kaasukäyttöisten henkilö- tai pakettiautojen yleistymiselle Suomessa. Myöskään vastaavaa tarvetta soveltaa vain osaa seuraavaksi voimaan tulevista päästö-määräyksistä, mikä on olemassa raskaiden ajoneuvojen kohdalla, ei esiinny henkilö- ja pakettiautojen kohdalla.

Esityksessä ehdotetaan yhtenäistettäväksi yleisen verotusmenettelyn sekä uuden ajoneuvoverotuksen mukaiseksi säännökset veronoiikaisusta, muutoksenhausta sekä huojuenuksesta. Erityisesti veronhuojennus- ja lyk-käysasioita koskevan muutoksenhakukiellon poistamisen osalta viitataan ajoneuvoverola-kia koskevan hallituksen esityksen peruste-luihin.

### 3. Esityksen vaikutukset

#### 3.1. Taloudelliset vaikutukset

Esityksessä ei esitetä merkittäviä muutok-sia kannettavan polttoainemaksun määriin. Kysymys on lähinnä veronkantoteknisestä uudistuksesta. Verokertymän odotetaan uu-distuksen myötä pysyvän samana kuin nyky-äänkin. Polttoainemaksu on luonteeltaan sanktio, joten mitä pienemmäksi verokerty-mä jää, sitä tehokkaammin lain voidaan kat-soa toteutuvan.

Polttoainemaksun kantamisesta aiheutuvat kustannukset voidaan arvoida suunnilleen samaksi kuin vastaavat tähänastisen järjes-telmän kustannukset ovat olleet.

#### 3.2. Organisaatio- ja henkilöstövaikutuk-set

Esityksellä ei ole juurikaan organisaatio-tai henkilöstövaikutuksia. Polttoainemaksua ja moottoriajoneuvoverolain mukaista lisäve-roa koskevien menettelyjen yhdistäminen on osa Ajoneuvohallintokeskuksen toimintoja uudistavaa PALKO-hanketta.

Verotuksen johto- ja valvontatehtävät siir-tysivät Verohallitukselta Ajoneuvohallinto-keskukselle. Myöskään verotuskustannuksia ei enää kateta verohallinnon talousarvion kautta Verohallituksen ja Ajoneuvohallinto-keskuksen välisen veronkannosta tehdyn so-pimuksen perusteella. Jo vuoden 2003 talo-usarviossa Ajoneuvohallintokeskuksen vero-

tustoimen kustannukset on sisällytetty liiken-ne- ja viestintäministeriön pääluokkaan.

Huojennusasioiden siirtymisen Ajoneuvo-hallintokeskukselle sekä oikaisumenettelyn laajentuminen ei aiheuttane lisäresurssipai-neita, vaan uudet tehtävät hoidetaan nyky-resurssien puitteissa.

### 4. Asian valmistelu

Esitys on valmisteltu virkatyönä valtiova-rainministeriön ja Ajoneuvohallintokeskuk-sen yhteistyönä.

### 5. Lausunnot

Lausuntonsa ovat antaneet liikenne- ja viestintäministeriö, kauppa- ja teollisuusmi-nisteriö, sisäasiainministeriö (pelastusosasto, poliisiosasto ja rajavartiolaitoksen esikunta), Ahvenanmaan lääninhallitus, Korkein hallin-to-oikeus, Ajoneuvohallintokeskus, Tiehal-linto, Tullihallitus, Verohallitus, Suomen Kuntaliitto, Maa- ja metsätaloustuottajain Keskusliitto MTK ry, Autoalan Keskusliitto ry, Autotuojat ry, Veronmaksajain Keskus-liitto ry, Linja-autoliitto, Suomen Kuorma-autoliitto ry, Ulkomaanliikenteenharjoittajat ry, Suomen Taksiliitto ry, Öljy- ja kaasualan Keskusliitto ry, Suomen Autokatsastus Oy, Yksityisten Katsastustoimipaikkojen Liitto ry, Invalidiliitto ry, Liikennevakuutuskeskus, Suomen Pelastusalan Keskusjärjestö ja Suo-men Palopäälystöliitto ry.

Lausunnoissa on suhtauduttu myönteisesti uudistuksen kokonaisrakenteeseen. Lausun-noissa esitettyjä yksityiskohtaisia huomau-tuksia on otettu huomioon mahdollisuuksien mukaan.

### 6. Riippuvuus muista esityksistä

Esitys liittyy samanaikaisesti eduskunnan käsiteltäväksi annettuun hallituksen esityk-seen ajoneuvoverolaiksi. Näihin kahteen esi-tykseen on yhdistelty nykyisen moottoriajo-neuvoverolain, ajoneuvoverolain sekä poltto-ainemaksusta annetun lain säännöksiä. Eri-tyisesti moottoriajoneuvoverolain säännökset jakautuvat kumpaankin ehdotetuista laeista. Tästä seuraa, että esitykset tulisi käsitellä toi-sistaan riippuvina.

## YKSITYISKOHTAISET PERUSTELUT

### 1. Lakiehdotuksen perustelut

1 §. *Lain soveltamisala.* Lain soveltamisalaa koskevassa johdantopykälässä säädettäisiin polttoainemaksun perimisestä valtiolle, jos ajoneuvossa käytetään moottoribensiiniä tai dieselöljyä lievemmin verotettua tai kokonaan verotonta polttoainetta. Pykälässä kuvataan polttoainemaksun luonnetta seuraamuksena muun kuin verotuksellisesti ajoneuvoihin tarkoitettujen polttoaineiden käytöstä.

Vaikka säädettävän seuraamuksen nimeksi ehdotetaan polttoainemaksua, kysymys on perustuslain 81 §:ssä tarkoitettusta verosta eikä perustuslain 80 §:n mukaisesta maksusta. Kysymyksessä ei ole maksu julkisen vallan tuottamasta palvelusta. Ilmaisuu maksu kuvanee tämä huomioon ottaen jossakin määrin polttoainemaksun sanktioluonnetta. Sopivaa ilmaisuun vero liittyvää nimitystä ei myöskään näytä olevan ilman sekaannuksen vaaraa käytettävissä.

Pykälän 2 momentissa ehdotetaan säädettäväksi, että polttoainemaksua kannetaan Suomessa tai muussa maassa rekisteröidystä taikka rekisteröimättömänä Suomessa käytetystä ajoneuvosta. Tämä tarkoittaa, että kaikki Suomen alueella käytettävät ajoneuvot ovat polttoainemaksun alaisia. Kuten aikaisemmassa lainsäädännössäkään, polttoainemaksulaisissa ei tehtäisi eroa sen suhteen, käytetäänkö ajoneuvoa tieliikenteessä vaiko ainoastaan suljetulla alueella. Ajoneuvon rekisteröinnillä tai rekisteröimättömyydellä ei myöskään ole vaikutusta asiaan, kuten sillä ei ole ollut tähänkään asti vastaavien seuraamusten kantamiseen.

2 §. *Muiden lakien soveltaminen.* Pykälässä säädettäisiin muiden lakien ja niiden nojalla annettujen alemman asteisten säännösten soveltamisesta polttoainemaksuun tai sen kantoon. Tässä pykälässä mainittujen säännösten soveltaminen on tarkoitettu toissijaiseksi, joten siis polttoainemaksulaisissa voitaisiin tarvittaessa antaa näistä laeista poikkeavia säännöksiä. Ajoneuvojen luokitteluun ja suurimpaan sallittuun kokonaismassaan sekä

ajoneuvojen rekisteröintivelvollisuuteen sovellettaisiin ajoneuvolakia (1090/2002) ja sen nojalla annettuja asetuksia sekä ajoneuvojen rekisteröinnistä annettua asetusta (1598/1995) ja muita tieliikennelain (267/1981) sekä sen nojalla säädetyjä perusteita. Tämä tarkoittaa käytännössä sitä, että ajoneuvojen tekninen määrittely ja luokittelu vastaisi verotuksessa ja muussa ajoneuvoihin liittyvässä toiminnassa, kuten esimerkiksi rekisteröinnissä toisiaan. Polttoaineiden määrittelyyn sovellettaisiin nestemäisten polttoaineiden valmisteverosta annetussa laissa (1472/1994) säädetyjä perusteita.

Myös veronkannossa noudatettaisiin mahdollisimman pitkälle samoja menettelytapoja, joita sovelletaan muussakin verotuksessa. Niinpä polttoainemaksun kantoon sovellettaisiin soveltuvin osin, mitä veronkantolaissa (611/1978) tai sen nojalla säädetään, mitä laissa veronlisäyksestä ja viivekorosta (1556/1995) säädetään sekä mitä laissa verojen ja maksujen perimisestä ulosottotoimin (367/1961) säädetään. Tämä tarkoittaa muun muassa, että polttoainemaksun maksupaikat ovat samat kuin muiden verojen maksupaikat.

Verotustietojen käyttöön ja luovutukseen sovelletaan soveltuvin osin, mitä ajoneuvo-liikennerekisteristä annetussa laissa (541/2003) säädetään.

3 §. *Polttoainemaksu.* Verollisiksi vertailukohdiksi katsotut polttoaineet ovat dieselöljy ja moottoribensiini. Näiden polttoaineiden määritelmät sisältyvät nestemäisten polttoaineiden valmisteverosta annetun lain (1472/1994) 2 §:ään, jolloin siis dieselöljyksi katsotaan kaikki tuotteet, jotka luovutetaan käytettäväksi polttoaineena dieselmootoreissa ja moottoribensiiniksi vastaavasti kaikki ottomootoreissa eli kipinäsytytteisissä moottoreissa käytettäväksi luovutetut polttoaineet eräin, lähinnä kaasumaisia polttoaineita ja lentokäyttöön tarkoitettuja polttoaineita lukuun ottamatta. Tämä rakenne, jossa periaatteessa kaikki joko dieselmootorin tai kipinäsytytteisen moottorin polttoaine verotetaan dieselöljynä taikka moottoribensiininä

riippumatta polttoaineen koostumuksesta, vastaa yhteisölainsäädännön polttoaineveroa koskevia direktiivejä.

Kaasumaisia polttoaineita ei kuitenkaan lueta edellä mainittuihin pääryhmiin, vaikka niitä yleensä voidaan käyttää sitä varten varustetussa kipinäsytytteisessä moottorissa. Kaasumaiset polttoaineet ovat energiasisältöön verrattuna kuitenkin verotuksellisesti huomattavasti dieselöljyä tai moottoribensiiniä edullisemmassa asemassa. Näin ollen kaasumaiset polttoaineet ehdotetaan säädettyväksi polttoainemaksun alaisiksi. Tästä pääsäännöstä kuitenkin myönnettäisiin ympäristösyistä poikkeuksia, joita käsitellään erikseen jäljempänä 6 §:n yhteydessä.

Polttoainemaksulaisissa ei 3 §:n sanamuoto huomioon ottaen ole tarkoitus säätää muun tyyppisissä moottoreissa kuin kipinä- tai puristusytytteisissä polttomoottoreissa käytettävistä polttoaineista. Esimerkiksi vetyyn perustuvan polttokennotekniikan käyttö jäisi siten lain soveltamispiirin ulkopuolelle. Sen sijaan erilaiset hybridiratkaisut, joissa esimerkiksi akkuihin varastoitava tai suoraan käyttövoimana oleva sähkö tuotetaan jommalla kummalla perinteisistä polttomoottorityypeistä, tulisivat arvioitaviksi 3 §:n mukaan moottoribensiiniä taikka dieselöljyä käyttämään tarkoitettuina ajoneuvoina.

4 §. *Maksuvelvollinen.* Polttoainemaksu määrätään sen maksettavaksi, joka lievemmin verotettua tai verotonta polttoainetta käyttäessä on ajoneuvon omistaja. Jos ajoneuvo on toisen hallinnassa, polttoainemaksu määrätään haltijan maksettavaksi. Jos rikoksella haltuun otetussa ajoneuvossa on haltuunoton aikana käytetty polttoainemaksun aiheuttavaa polttoainetta, määrätään polttoainemaksu rikoksella ajoneuvon haltuunsa saaneen henkilön maksettavaksi. Tarkoituksena on, että polttoainemaksu kaikissa tilanteissa kohdistuu samalla tavalla siihen, joka ryhtyy käyttämään ajoneuvoa väärällä polttoaineella. Ei ole katsottava olevan perusteita sille, että rikoksella ajoneuvon haltuunsa ottanut olisi tässä suhteessa paremmassa asemassa kuin ajoneuvon laillinen omistaja tai haltija.

Tilanteessa, jossa ajoneuvon omistajaa tai haltijaa ei voida selvittää, polttoainemaksu määrätään kuljettajan maksettavaksi.

5 §. *Polttoaineen käytön toteaminen.* Pykä-

lä koskee eri polttoainelajien käytön toteamista. Kyse on sekä vaadittavasta näytöstä että siitä, mikä on riittävä kynnyksen seuraamusten maksuunpanolle. Nykyisen moottoriajoneuvoverolain samoin kuin polttoainemaksulain mukaan lisävero tai polttoainemaksu kannetaan heti, jos ajoneuvon polttoainejärjestelmässä on vähänkin polttoainemaksun aiheuttamaa polttoainetta. Suhteellisen pienetkin pitoisuudet aiheuttavat käytännössä maksuunpanon. Tahallisuutta tai ajoneuvon käyttäjän tietoisuutta polttoaineista ei ole tarvinnut näyttää. Näitä tähänastisen järjestelmän piirteitä on edellä mainitussa julkiasiamiehen lausunnossa pidetty tehokkaalle sanktioluonteiselle järjestelmälle olennaisina piirteinä. Tätä koskevat säännökset ehdotetaan näin ollen otettavaksi uuteen lakiin asiallisesti samansisältöisinä kuin tähänkin asti. Polttoainemaksun aiheuttavan polttoaineen käyttöön katsottaisiin siis ryhdytyn, milloin ajoneuvon polttoainejärjestelmään kuuluvasa säiliössä on polttoainenäytteen tai muun näytön perusteella todettu olevan polttoainemaksun alaista polttoainetta.

Polttoainemaksu olisi ehdotuksen mukaan suoritettava riippumatta siitä, miten ja missä ajoneuvoa käytetään. Säännös vastaa nykyistä lainsäädäntöä. Tämä tarkoittaa yhdessä edellä sanotun kanssa, että jos polttoainejärjestelmässä havaitaan väärää polttoainetta, maksun määräämiseksi ajoneuvon käyttöä ei tarvitse erikseen millään muulla tavalla selvittää.

Pykälän 2 momentissa säädettäisiin polttoainemaksun kantamisesta muualta kuin Suomesta peräisin olevista polttoaineista. Ajoneuvoissa voi niiden maahan tullessa olla polttoainetta, josta on kannettu vähemmän veroa kuin mitä Suomessa kannetaan valmiiteverona dieselöljystä tai moottoribensiinistä. Yhtä hyvin voi olla jonkin muun maan veroperusteiden mukaan verotetusta dieselöljystä tai moottoribensiinistä kuin muissa maissa myytävistä lämmityspolttoaineistakin, joita mahdollisesti on sen maan säännösten mukaan laillisesti tankattu ajoneuvon säiliöön. Jos käytetään esimerkiksi lämmityspolttoainetta, joka on kylläkin sellaiseksi tunnistettavissa, mutta jota ei ole merkitty siten kuin Suomessa tehdään, polttoainemaksua ei kanneta, kuten ei luonnollisesti myöskään sil-

loin, jos ajoneuvossa on jonkin sellaisen maan dieselöljyä, jonka vero on alhaisempi kuin Suomen dieselöljyn vero. Kansainväliset sopimukset edellyttävät näiden polttoaineiden käytön sallimista. Erityisesti polttoöljyjen käytön valvonta ja sanktiointi on sen maan asia, jossa ajoneuvoa tankataan.

Laissa säädettäisiin, että ajoneuvon polttoainesäiliössä maahan tuotaessa olevan polttoaineen perusteella ei kanneta polttoainemaksua. Muualta peräisin olevien polttoaineiden ehdotettu kohtelu tarkoittaa siis vain ajoneuvon tavanomaisessa polttoainesäiliössä olevia polttoaineita. Jos ajoneuvon polttoainesäiliössä maahan tuotaessa oleva polttoaine on tehty tunnistettavaksi siten kuin nestemäisten polttoaineiden valmisteverosta annettussa laissa (1472/1994) säädetään, polttoainemaksu kuitenkin kannettaisiin, koska välttämättä ei voida päätellä sitä, mistä maasta kevyt polttoöljy on peräisin.

Yleisperusteluihin viitaten laissa ehdotetaan edelleen säilytettäväksi ilmoitusvelvollisuus, jos ajoneuvossa ryhdytään käyttämään polttoainemaksun aiheuttavaa polttoainetta. Ilmoitusvelvollisuudella ei kuitenkaan enää olisi oikeudellista merkitystä esimerkiksi verovelvollisuuteen tai muihin vastaaviin seikkoihin. Velvollisuuden täyttämällä sen sijaan voisi välttyä lain 10 §:n 1 momentissa mainitulta 30 prosentin korotukselta. On myös selvää, että ilmoitusvelvollisuuden täyttäminen voi vaikuttaa siihen, millaisiksi muutkin 10 §:ssä mainitut korotukset mitoitetaan.

Edellä sanotuilla perusteilla ehdotetaan 5 §:n 3 momentissa säädettäväksi, että jos ajoneuvoa ryhdytään käyttämään polttoainemaksun aiheuttavalla polttoaineella, ajoneuvon omistaja tai haltija on velvollinen ilmoittamaan siitä polttoainemaksun kantavalle viranomaiselle ennen tällaisen polttoaineen käyttöä. Maahan tuotavasta ajoneuvosta ilmoitus voidaan tehdä myös tulliviranomaiselle.

Lain 5 §:n 3 momenttiin ehdotetaan otettavaksi myös selventävä säännös siitä, että verovelvollisen ilmoitusta tai muuta selvitystä polttoainemaksun aiheuttavan polttoaineen käytöstä pidetään näyttönä, jonka perusteella polttoainemaksu kannetaan. Tämän säätäminen laissa on tarpeen muun muassa siksi, että

näin Suomen polttoainemaksusta huolehtivilta viranomaisilla on mahdollisuus ilman tullinvaraisuutta kantaa polttoainemaksu myös silloin, kun Ruotsin viranomaiset toimittavat Suomen viranomaisille ajoneuvon omistajan tai muun käyttäjän vakuutuksen, jossa hän myöntää hankkineensa Suomen kevyeksi polttoöljyksi tunnistetun polttoaineen siten, että se on tankattu ajoneuvon Suomessa. Laissa tarkoitettuna selvityksenä voisi siten olla esimerkiksi asianomaisen alkikirjoittama kuulustelupöytäkirja, jossa myönnetään kevyen polttoöljyn käyttö Suomen alueella. Lain tulisi olla tässä kysymyksessä mahdollisimman selkeä ja informatiivinen. Tarkoituksena on huolehtia tehokkaasti siitä, ettei ruotsalainen autoilija voi ilman seuraamusten pelkoa vedota Ruotsin verovalvonnassa siihen, että Suomen kevyeksi polttoöljyksi tunnistettu polttoaine on täältä laillisesti hankittua.

6 §. *Polttoainemaksusta vapaat ajoneuvot.* Polttoainemaksun on tarkoitus kohdistua erityisesti niihin ajoneuvoryhmiin, joita tavanomaisesti käytetään tai voitaisiin käyttää liikenteessä. Näin ollen eräät ajoneuvoryhmät jäisivät maksun ulkopuolelle kuten nykyisinkin on yhteisölainsäädännön sallimalla tavalla. Polttoainemaksusta olisivat vapaat tietyt moottorityökoneet, traktorit sekä tietyin ehdoin eräitä kaasumaisia polttoaineita käyttävät ajoneuvot. Erikseen säädettäisiin lain 7 §:ssä vielä maa- ja metsätaloudessa käytettävien ajoneuvojen polttoainekäytöstä.

Pykälän 1 momentin 1 kohdassa olisi erilaisia työkoneita koskeva perussäännös. Sen mukaan polttoainemaksusta olisivat vapaat moottorityökoneet ja moottorityökoneiksi varustetut traktorit sekä auton alustalle rakennetut työkonet, joissa ei ole muuta kuin välittömästi työkonetehtävään liittyvää lavaa, säiliötä tai muuta kuormatilaa, milloin niitä ei käytetä muihin kuljetuksiin kuin niiden käyttötarkoituksesta johtuviin kuljetuksiin itse työpaikalla tai niiden omien poltto- ja voiteluaineiden kuljetukseen tahi niiden siirtyessä työpaikalta toiseen.

Ehdotettu säännös tarkoittaa, että edellä mainitut työkonet olisivat polttoainemaksusta vapaita varsinaisessa työkonetehtävänsään, mutta ei siinä tapauksessa, että käyttö tarkoitus on tavarankuljetusta. Kuten edellä

nykytilan esittelyn yhteydessä on selostettu, työkonetehtävä esimerkiksi kuormaajalla voi sisältää jonkin verran tavarantoimen siirtoa kuormauksen yhteydessä, kun kysymyksessä on vain lyhyt matka. Ehdotuksella ei ole tarkoitus muuttaa tähänastista käytäntöä, vaan lähinnä selventää lakia. Ei kuitenkaan ole mahdollista määrittellä tarkoin ja kattavasti, minkä verran tavarantoimen siirtoa kulloinkin voidaan tehdä, vaan tämä jää pakostakin yksittäistapauksittain ratkaistavaksi. Sama koskee myös sitä, minkälainen työtehtävään liittyvä säiliö voi esimerkiksi hiekansirotkoneessa olla, jotta laitetta ei pidettäisi kuljetustehtäviin tarkoitettuna. Näissä kysymyksissä viitataan edellä nykykäytännöstä esitettyyn.

Tähän asti turpeen tuotannossa käytetyt traktorit, moottorireet, mopot ja vastavuoroisuuden ehdoilla eräät vieraan valtion täällä olevan lähetystön tai konsulinviraston ajoneuvot ovat olleet lisäverosta vapaat. Tässä esityksessä ehdotetaan, että polttoainemaksusta olisivat edelleen vapaat turpeen tuotannossa käytetyt traktorit ja moottorireet. Muilla tähänastisilla lisäverovapauksilla ei liene nykyisin käytännön merkitystä. Ehdotukset ovat 6 §:n 1 momentin kohdissa 2 ja 3.

Pykälän 1 momentin 4 kohdassa ovat kaasumaisia polttoaineita käyttäviä kuorma- ja linja-autoja koskevat säännökset polttoainemaksun alaisuudesta. Ehdotuksena on, että nestekaasua, maakaasua tai muuta näihin rinnastettavaa kaasumaista polttoainetta käyttävät kuorma-autot ja linja-autot, eli samat ajoneuvoryhmät kuin tähänkin asti, olisivat vapaat polttoainemaksusta käyttäviä ne mitä hyvänsä hiilivetyihin perustuvaa kaasumaista polttoainetta, biokaasut mukaan luettuina. Jotta varmistettaisiin myös parhaan ja uusimman moottoritekniikan käyttö, asetettaisiin ajoneuvolle vaatimukseksi, että hiukkas- tai typenoksidien päästötason ajoneuvon ensimmäisen käyttöönoton ajankohtana on täytynyt vastata Euroopan yhteisössä hyväksytyjen seuraavaksi voimaan tulevien päästömääräysten mukaista tasoa. Tässä on huomattavaa, että vaatimus koskee joko hiukkas- tai typenoksidipäästöjä, eli on siis hieman lievempi kuin olisi seuraavaksi voimaan tulevan päästötason täyttäminen kokonaisuudessaan. Tämän voi katsoa riittävästi varmistavan sen, että käyttöön tulee uusinta ja ym-

päristön kannalta parasta saatavilla olevaa tekniikkaa. Jos uusien päästömääräysten siirtymäkautta ei ole käynnissä, sovellettaisiin päästötasoa, joka vastaa ajoneuvon ensimmäisen käyttöönoton ajankohtana voimassa olevia määräyksiä.

Pykälän 1 momentin kohdassa 5 säädettäisiin kaasumaisia polttoaineita käyttävien henkilö- tai pakettiautojen vapauttamisesta polttoainemaksusta. Maksuvapaus koskisi metaaniin perustuvia polttoaineita, mikä käytännössä tarkoittaa maakaasua tai metaanista muodostuvaa biokaasua. Yleisperusteluihin viitaten maksuvapauden ehtona olisi seuraavaksi voimaan tulevien päästömääräysten täyttäminen, eli vaatimuksena olisi tällä hetkellä EURO-4 -taso. Koska tämän tason mukaisia maakaasua käyttäviä ajoneuvoja on jo yleisesti saatavilla, päästövaatimuksia sovellettaisiin kokonaisuudessaan eikä ainoastaan osittain, kuten kuorma- ja linja-autojen kohdalla ehdotettiin. Päästömääräyksistä säädetään ajoneuvolaissa ja sen nojalla annetuissa säännöksissä, joiden soveltamiseen polttoainemaksujärjestelmässä on viitattu lakiehdotuksen 2 §:ssä.

Polttoainemaksu koskee myös muualla kuin Suomessa rekisteröityjä ajoneuvoja. Jos kaasukäyttöinen ajoneuvo tulee Suomeen tilapäistä käyttöä varten, siltä ei ole kohtuullista edellyttää pykälän 1 momentin mukaista päästötasoa. Ehdotuksena on polttoainevapaus päästötasosta riippumatta. Päästömääräykset kehittyvät jatkuvasti, eikä jo käytössä olevilta Suomessa rekisteröidyiltä ajoneuvoilta voida edellyttää aina uusien päästömääräysten täyttämistä sitä mukaan kuin uusia päästömääräyksiä tulee voimaan. Ehdotuksen mukaan ajoneuvolle kerran hyväksyty polttoainemaksuvapaus säilyisi, vaikka uusia päästömääräyksiä tulee myöhemmin voimaan.

7 §. *Maa- ja metsätaloudessa käytettävät traktorit.* Pykälässä olisivat nykyistä moottoriajoneuvoverolain 17 a §:ää vastaavat säännökset, jolloin siis polttoainemaksuvapaus koskisi täsmälleen juuri samaa traktorin käyttöä kuin lisäverottomuus tähän asti. Pykälässä on muutettu ainoastaan asioiden esittämisjärjestystä. Tarkoituksena ei ole muuttaa nykyisen lain mukaista soveltamiskäytäntöä, jota on selostettu edellä nykytilan kuvauksen

yhteydessä.

Pykälän 1 momentissa olisi traktorin maa- ja metsätalouskäyttöä koskeva perussäännös, jonka mukaan traktoria saadaan käyttää polttoainemaksua suorittamatta maa- ja metsätaloudessa. Tämä koskisi kaikkia traktoreiksi luokiteltavia ajoneuvoja riippumatta esimerkiksi niiden omistussuhteista. Siten kysymykseen voi tulla yhtä hyvin maatilatalouden harjoittajan kuin esimerkiksi muun koneuraakoitsijan traktori, kunhan sitä vain käytetään maa- ja metsätaloudessa. Myös liikennetraktoreiksi rekisteröidyt traktorit tulisivat tätä pykälää sovellettaessa kysymykseen. Pääsääntöön kuuluvaksi metsätalouden kuljetukseksi katsottaisiin muun ohessa puun korjuuseen käytettävän traktorin siirtäminen puutavaraa kuljettamatta yleisellä tiellä työkohteeseen tai työkohteesta toiseen sekä puutavaran siirtäminen traktorilla yleisen tien yli. Nykyistä käytäntöä vastaavasti puutavaran kuljettaminen yleisellä tiellä edellyttää siis verollisen polttoaineen käyttöä. Tärkeän poikkeuksen muodostaa seuraavassa esitetty maatilatalouden harjoittajan itsensä hallitseman traktorin käyttö oman tilan puutavaran hankintakaupan yhteydessä.

Pykälän 2 momentissa täydennettäisiin maa- ja metsätalouteen kuuluvien kuljetusten rajanvetoa siten, että erät siihen läheisesti liittyvät toimet voitaisiin hoitaa ilman tarvetta polttoaineen vaihtamisesta verolliseen dieselöljyyn. Maatilatalouden harjoittajan hallitsemaa tai maatilatalouden harjoittajien yhdessä hallitsemaa traktoria saataisiin polttoainemaksua suorittamatta käyttää myös kuljetuksiin, jotka liittyvät:

- 1) maatilatalouden harjoittajan oman tilan puutavaran hankintakauppaan;
- 2) maatilatalouden harjoittajan oman tilan maa- ja kiviaineksen myyntiin;
- 3) maatilatalouden harjoittajan omaan puutarhavihlyyn tai turkistarhaukseen silloinkin, kun niitä harjoitetaan maa- ja metsätaloudesta erillisenä liikkeenä; sekä
- 4) maatilatalouden harjoittajan yksityistalouteen.

Luettelo on sama kuin moottoriajoneuvoverolain 17 a §:ssä on ollut tähänkin asti. Näin ollen viitataan nykyisen lain soveltamiskäytäntöön, jota voidaan pitää jo vakiintuneena.

Pykälän 3 momentissa säädettäisiin vielä siitä, keitä voidaan pitää tätä pykälää sovellettaessa maa- tai metsätalouden harjoittajina. Momentissa olisi myös eräitä muita tarkentavia säännöksiä. Maatilatalouden harjoittajalla tarkoitetaan sellaista verovelvollista, jota verotetaan maatilatalouden tuloverolain nojalla. Tämä tarkoittaa, että sellaiset yksinomaan metsätaloutta harjoittavat, joihin ei sovelleta maatilatalouden tuloverolakia, jäisivät 2 momentissa säädettyjen mahdollisuuksien ulkopuolelle. Heidänkin osaltaan viitataan kuitenkin pykälän 1 momentissa olevaan pääsääntöön, kun on kyse traktorin käytöstä varsinaisessa metsätaloudessa. Näin ollen traktorin käyttö metsätaloudessa on polttoainemaksusta vapaata riippumatta siitä, miten metsätalouden harjoittajaa verotetaan tuloverotuksessa. Maatilatalouden harjoittajan yksityistalouteen liittyvänä kuljetuksena ei pidetä korvausta vastaan tapahtuvaa kuljetusta. Mitä tässä pykälässä säädetään maatilatalouden harjoittajan omasta tilasta, sovelletaan myös maatilatalouden harjoittajan muutoinkin kuin omistussuhteen perusteella hallitsemaan tilaan. Nämä säännökset vastaavat nykyistä lakia.

8 §. *Polttoainemaksun määrääminen.* Voidaan hyvin perusteiden olettaa, että kun verovalvonnassa havaitaan ajoneuvossa käytettäväksi polttoainemaksun aiheuttavaa polttoainetta, käyttö on voinut jatkua jo pitempään. Kun ajoneuvojen valvonta ei ole kattavaa, on paikallaan, että polttoainemaksun kaltainen päivältä määräytyvä seuraamus kannetaan oletusarvoisesti jonkin verran pitemmältä aikaa kuin vain siltä päivältä, jona maksuvelvollisuuden aiheuttavan polttoaineen käyttö havaitaan. Kun polttoainemaksu kuitenkin on tarkoituksensa mukaisesti varsin ankara seuraamus, voidaan pitää kohtuullisena, että yhtä käyttöhavaintoa kohden laissa on tietty enimmäisaika, jolta polttoainemaksu kerrallaan pannaan maksuun. Nämä järjestelyt ehdotetaan otettavaksi lakiin samansisältöisinä, kuin ne ovat voimassa olevassa polttoainemaksulaissa. Jos ajoneuvossa todetaan käytettävän polttoainemaksun aiheuttavaa polttoainetta, polttoainemaksu kannettaisiin tarvittaessa 10 §:n mukaisesti korotettuna niin monelta päivältä, jona ajoneuvo on käytön toteamiseen mennessä yhtäjaksoisesti ollut

Suomessa, kuitenkin enintään 20 päivältä yhtä valvonnassa havaittua polttoainemaksun aiheuttavaa käyttöä kohden. Yhdeksi käytöksi katsottaisiin jokainen kerta, kun polttoainehavainto tehdään. Jos havaintoja on esimerkiksi kaksi siten, että niiden välinen aika on suurempi kuin 20 päivää, seuraa kaksi 20 päivän ajalta olevaa maksuunpanoa. Jos havaintoja on vaikkapa kaksi kolmen päivän välein, ensimmäinen havainto tarkoittaisi maksuunpanoa 20 päivältä, havaintopäivä mukaan lukien. Toinen havainto kolme päivää myöhemmin aiheuttaisi maksuunpanon kolmelta päivältä, koska samaan aikaan ei luonnollisestikaan voisi kohdistua kahta päällekkäistä polttoainemaksua. Jos polttoainemaksun aiheuttavan käytön on muun näytön kuin valvontahavaintojen perusteella todettu kestäneen pitempään kuin 20 päivää, polttoainemaksu kannettaisiin näytön mukaisesti koko siltä ajalta, jona polttoainemaksun aiheuttavaa polttoainetta on käytetty.

Jos ajoneuvosta on määrätty maksuunpantavaksi polttoainemaksua, aika luettaisiin 2 momentin mukaan enintään edellisen verojakson jälkeisestä päivästä. Jos ajoneuvon maahan tuonnin ajankohtaa ei voida selvittää, polttoainemaksu pannaan maksuun vähintään 10 päivältä.

Polttoainemaksu ei luonteensa vuoksi perustu tiettyyn verovuoteen tai muuhunkaan vastaavaan ajankohtaan. Jos lakiin ei otettaisi säännöstä miten pitkän ajan jälkeen maksuunpano vielä voidaan toimittaa, tähän sovellettaisiin todennäköisesti yleistä kymmenen vuoden vanhentumisaikaa. Tätä voitaneen pitää muussa verotuksessa sovellettuun verrattuna varsin pitkänä ajanjaksona. Ehdotuksena on, että polttoainemaksua voitaisiin määrätä enintään viideltä vuodelta luettuna siitä ajankohdasta, jona ajoneuvon käyttö maksuvelvollisuuden aiheuttavalla polttoaineella on tullut veroviranomaisen tietoon.

Samalla ehdotetaan säädettäväksi määräaika myös polttoainemaksun maksuunpanolle, eli sille, minkä ajan kuluessa veroviranomaisen on käytettävä saamiaan tietoja. Maksuunpano olisi toimitettava viimeistään kahden vuoden kuluessa sen vuoden päättymisestä, jona ajoneuvon käyttö maksuvelvollisuuden aiheuttavalla polttoaineella on tullut veroviranomaisen tietoon. Tässä yhteydessä

viitataan vielä 21 §:ssä oleviin jälkiverotusta koskeviin säännöksiin, jotka tarkoittavat jälkiverotusedellytysten vallitessa mahdollisuutta vielä 8 §:n 3 momentin jälkeenkin puuttua ensiksi tehtyyn maksuunpanoon. Samoin oikaistus sekä verovelvollisen että veronsaajan hyväksi ovat mahdollisia tässä tarkoitettuna ensimmäisen maksuunpanon jälkeen.

9 §. *Polttoainemaksun määrä.* Tässä pykälässä olisivat säännökset polttoainemaksun määrästä eri ajoneuvoille. Polttoainemaksu olisi eräitä traktoreita ja moottoripyöriä koskevasta 100 eurosta aina perävaunullisen kuorma-auton 1 500 euroon päivältä. Polttoainemaksun määrässä on otettu huomioon väärän polttoaineen käyttöä koskevan intressin suuruus ja siten se, miten voimakas ennalta estävä vaikutus millekin ajoneuvoryhmälle on tarpeen. Siltä osin kuin ehdotusta voidaan vertailla nykyiseen lisäverosta ja polttoainemaksusta muodostuvaan kokonaisuuteen, viitataan edellä yleisperustelujen yhteydessä olevaan taulukkoon.

10 §. *Polttoainemaksun korottaminen.* Moottoriajoneuvoverolain 30 §:n mukaan lisävero voidaan tietyin edellytyksin määrätä kannettavaksi enintään kolminkertaisena. Polttoainemaksulain 6 §:n mukaan maksu kannetaan nykyisin kolminkertaisena heti, jos ennakoilmoitusta polttoaineiden käytöstä ei ole tehty. Säännöksiin ei sisälly harkinnanvaraisuutta. Uudessa laissa ehdotetaan veronkorotusmenettelyä lähennettäväksi muussa verotuksessa noudatettaviin säännöksiin. Tavallisesti veron korottamiseen liittyy harkinnanvaraisia tekijöitä, jolloin voidaan ottaa huomioon veron välttämisen törkeysaste ja muut tällaiset tapauskohtaiset piirteet. Yleisesti veronkorotusten enimmäismäärä on verolainsäädännössä korottaminen enintään kaksinkertaiseksi. Verolaeissa on lisäksi usein käytössä useampiportainen kuin yhdestä raja-arvosta muodostuva veronkorotusten enimmäismäärän asteikko. Tämän mukaisesti ehdotetaan, että jos lain 5 §:n 3 momentissa tarkoitettua ilmoitusta viranomaiselle ei ole tehty, polttoainemaksua korotetaan enintään 30 prosentilla. Tämä korotus on tarkoitettu tehtäväksi aina, kun ilmoitusvelvollisuutta ei ole täytetty.

Polttoainemaksua voitaisiin lisäksi korottaa

enintään 50 prosentilla, jos polttoainemaksun aiheuttavan polttoaineen käyttö toistuu. Korotus olisi enintään kaksinkertainen, jos polttoainemaksun aiheuttavan polttoaineen käyttö on erityisen törkeää. Tätä arvioitaessa otetaisiin huomioon muun muassa toiminnan suunnitelmallisuus, erityisen suuren taloudellisen edun tai kilpailuaseman hankkiminen liiketoiminnan yhteydessä sekä toiminnan laajuus ja kesto. Harkinnanvaraisuuden lisääminen on tarkoitettu korostamaan järjestelmän sanktioluonnetta. Kun arvostellaan ehdotettavan polttoainemaksun keskeistä ennalta estävää tavoitetta, korotusjärjestelmää ja esityksessä säädettyjä ehdotettuja maksujen perustasoja eri ajoneuvoille, olennaista on, mikä on perustason ja korotusten yhteisvaikutus. Vaikka suurinta korotusmahdollisuutta on jonkin verran pienennetty kolminkertaisesta enintään kaksinkertaiseksi, on otettava huomioon, että polttoainemaksun perustasot ovat kuitenkin ehdotuksen mukaan tähän asti voimassa olleita tasoja selvästi korkeammat. Järjestelmän ennalta estävän tehokkuuden voidaan arvioida säilyvän entisellä tasollaan.

11 §. *Polttoainemaksun maksaminen etukäteen.* Moottoriajoneuvoverolain 19 §:n mukaan lisävero on voitu maksaa etukäteen niin sanottuna päivämaksuna muusta rekisteröidystä traktorista kuin tavaran kuljetukseen tarkoitettusta nestepainetoimisella runko-ohjauksella varustetusta traktorista. Tämän järjestelyn tarkoitus on, että silloin kun traktoriksi luokiteltua ajoneuvoa käytetään poikkeuksellisesti sellaiseen kuljetukseen, johon olisi moottoriajoneuvoverolain 17 §:n ja 17 a §:n säännökset huomioon ottaen tarvittu verollista polttoainetta, eli käytännössä dieselöljyä, tällainen yleensä tilapäinen tai yksittäinen kuljetustehtävä saadaan tehdä vaihtamatta ajoneuvon polttoainetta kevyestä polttoöljystä dieselöljyyn, kunhan päivämaksu on maksettuna. Polttoaineen vaihtaminen niin huolellisesti, ettei järjestelmään jäisi merkkejä kevyen polttoöljyn tunnisteaineista, on varsin työlästä ja dieselöljyä periaatteessa edellyttävät kuljetustehtävät yleensä niin vähäisiä, että on katsottu kohtuulliseksi sallia kuljetus maksamalla päivämaksu, joka toimii ikään kuin valvonnallisena välineenä tämän tapaisissa satunnaiskuljetuksissa. Päivämak-

su myös vähentää taloudellista etua, joka on saatavissa lievemmin verotetun polttoaineen käytöstä, joskaan päivämaksua ei ole tarkoitettu polttoaineveron korvikkeeksi. Päivämaksujärjestelmää on viime vuosina käytetty noin 100 000 kertaa vuodessa.

Esityksessä ehdotetaan, että päivämaksun maksamismahdollisuus edelleen säilytettäisiin, koska se on havaittu edellä sanotuissa tilanteissa käyttökelpoiseksi järjestelyksi. Verovollisten kannalta päivämaksun maksaminen selkiyttää tilannetta silloin, kun on kyse vähäisestä kuljetustehtävästä, jonka luonne mahdollisesti on vielä jonkin verran tulokannallinen ottaen huomioon traktoreiden polttoainesäännösten rajatapaukset. Viranomaisten kannalta on myös selkeää, että tällaisissa tapauksissa voidaan esimerkiksi polttoainevalvonnassa todeta, että säännösten vaatimukset on täytetty maksamalla päivämaksu ennen kuljetukseen ryhtymistä.

Säännös koskisi traktoreita, jotka olisivat tieliikennesäännösten mukaan luokkaan T kuuluvia ajoneuvoja. Niiden polttoainemaksua koskevat säännösehdotukset ovat edellä 8 §:n 1 momentin 7 kohdassa. Näin ollen erityisesti liikennetraktorit ja erilaiset työkooneet, jos niitä ei ole luokiteltu traktoreiksi, jäisivät tämän mahdollisuuden ulkopuolelle. Säännös on tarkoitettu muutoin kuin liikennetraktoreiden osalta vastaamaan tähän asti voimassa ollutta lakia. Myös päivämaksun määrää ehdotetaan pidettäväksi ennallaan eli viitenä eurona päivältä.

Pykälän 2 momentissa olisivat tarkemmat säännökset menettelystä päivämaksun maksamiseksi. Menettely vastaisi vallitsevaa käytäntöä. Maksaminen esimerkiksi kotipäättteen avulla olisi mahdollista. Maksamisen yhteydessä yksilöidään ajoneuvo, jota päivämaksu koskee samoin kuin aika, jolta maksu suoritetaan. Kuitti tai tuloste maksusta olisi pidettävä ajon aikana ajoneuvossa mukana, jotta suorittaminen etukäteen olisi yksilöitävissä tiettyyn maksutapahtumaan.

Päivämaksua koskevan pykälän 3 momentissa ehdotetaan vielä selvennettäväksi päivämaksun suhdetta maksun korostusta ja ilmoitusvelvollisuutta koskeviin lainkohtiin. Tämän pykälän mukaiseen etukäteen maksettua polttoainemaksuun ei sovelleta 10 §:n säännöksiä, jolloin siis esimerkiksi



toistuvista suorituksista ei seuraisi päivämaksun korotusta. Etukäteen tapahtuvaa suoritusta pidetään 5 §:n 3 momentissa tarkoitettuna ilmoituksena polttoainemaksun aiheuttavan polttoaineen käyttöön ryhtymisestä, jolloin erillistä ilmoitusta veroviranomaiselle ei tässä tapauksessa tarvittaisi.

12 §. *Kuljetuksen jatkaminen.* Polttoainemaksulain tarkoituksena on, että väärän polttoaineen käytöstä seuraava maksu määrätään joka kerran, kun tällaista polttoainetta todetaan käytetyn. Nykyisen käytännön mukaan samalta vuorokaudelta ei määrätä kahta kertaa polttoainemaksua, mutta asiaa koskevan säännöksen puuttuessa kuitenkin ainakin korotusmahdollisuus olisi olemassa, jos ajoneuvoa vielä valvonnassa havaitun rikkomuksen jälkeen kuljetettaisiin maksun alaisella polttoaineella. Asian selkiyttämiseksi myös uudessa laissa on tarpeen olla säännös kuljetuksen jatkamisesta tilanteen niin vaatiessa. Esityksessä ehdotetaan, että ajoneuvo, jossa todetaan käytetyn polttoainemaksun aiheuttavaa polttoainetta, saadaan polttoainemaksun määräämisperusteiden selvittämisen jälkeen kuljettaa samaa polttoainetta käyttäen lähimmälle valvovan viranomaisen määräämälle paikalle, jossa ajoneuvon polttoaine voidaan vaihtaa.

Pykälän 2 momentin mukaan polttoainemaksu määrättäisiin uudelleen, jos ajoneuvossa vielä 1 momentissa tarkoitetun viranomaisen luvalla tapahtuneen kuljetuksen jälkeen uudelleen todetaan käytetyn polttoainemaksun aiheuttavaa polttoainetta. Säännös tarkoittaa sitä, että tällaisessa rikkomustapauksessa samaltakin päivältä voisi seurata useamman kuin yhden polttoainemaksun kantaminen korotuksineen. Pykälä vastaa asiallisesti nykyistä polttoainemaksusta annetun lain 10 §:ää.

13 §. *Ajoneuvon maastavientikielto.* Kuten nykyisinkin, ajoneuvoa, josta on kannettava polttoainemaksua, ei saa viedä maasta ennen polttoainemaksun maksamista. Ajoneuvohallintokeskus tai Ahvenanmaan lääninhallitus voisi kuitenkin sallia ajoneuvon maastavientin, jos polttoainemaksun maksamisesta on asetettu hyväksyttävä vakuus. Pykälän tarkoitus on varmistaa, että polttoainemaksu on sanktiona tehokas myös silloin, kun on mahdollista, että maksun perimistä välteltäisiin

siirtämällä ajoneuvo ulkomaille. Houkutus tähän voisi olla suurikin, jos voitaisiin olettaa, että viranomaisilla olisi muutoinkin vaikeuksia esimerkiksi oikean maksuvelvollisen selvittämisessä tai joissakin muissa tämän kaltaisissa kysymyksissä. Toisaalta ei myöskään ole tarpeen ottaa käyttöön liian ankaria keinoja tämän tavoitteen saavuttamiseksi, ajoneuvon maastavienti sallittaisiin, jos maksun kertyminen olisi varmistettu asetetun vauden avulla.

14 §. *Polttoainemaksun suorittaminen.* Pykälän 1 momentin mukaan polttoainemaksu on suoritettava 30 päivän kuluessa maksu määräyksen antamisesta. Ehdotus vastaa tähänastista käytäntöä sekä moottoriajoneuvoverolaissa että polttoainemaksulaissa.

Jos polttoainemaksua ei makseta 1 momentissa säädetyssä määräajassa, maksuvelvolliselta perittäisiin veronlisäyksestä ja viivekorosta annetussa laissa (1556/1995) säädettyjen perusteiden mukaan laskettava viivekorke nykyistä käytäntöä vastaavasti.

Pykälän 3 momentissa olisivat säännökset siitä, minne polttoainemaksu on maksettava. Tässä viitattaisiin veronkantolakiin ja sen nojalla annettaviin säännöksiin. Näin ollen myös maksaminen ilman palvelumaksuja veroja vastaanottaviin maksupisteisiin tulisi mahdolliseksi sen mukaisesti kuin mainituissa säännöksissä erikseen säädetään.

Pykälän 4 momentissa ehdotetaan säädettäväksi maksumuistutuksesta veronkantossa tavallisesti noudatettua käytäntöä vastaavasti. Säännös on luonteeltaan informatiivinen, koska maksumuistutuksen käyttö olisi mahdollinen myös lakiehdotuksen 2 §:ssä olevan veronkantolain soveltamista koskevan yleisviittauksen nojalla.

15 §. *Viranomaiset.* Polttoainemaksun maksuunpanisi Ajoneuvohallintokeskus, jolle tämä tehtävä ajoneuvorekisteriä pitävänä ja ajoneuvojen käytön aikaisesta verotuksesta huolehtivana viranomaisena luonteisesti kuuluu. Ajoneuvon ollessa rekisteröity Ahvenanmaan maakunnassa Ajoneuvohallintokeskukselle tämän lain mukaan kuuluvista tehtävistä huolehtisi Ahvenanmaan lääninhallitus, joka siellä vastaa samoista ajoneuvoihin kohdistuvista toiminnoista samalla tavalla kuin Ajoneuvohallintokeskus muualla maassa. Myös rekisteröimättömänä Ahvenanmaan

maakunnassa käytettäviä ajoneuvoja koskevat polttoainemaksuasiat kuuluisivat Ahvenanmaan lääninhallitukselle.

Ajoneuvohallintokeskus kuitenkin käsittelee myös Ahvenanmaan maakunnassa rekisteröityjä ja rekisteröimättöminä käytettäviä ajoneuvoja koskevat lain 30 §:ssä tarkoitetut polttoainemaksusta vapauttamista ja 31 §:ssä tarkoitetut polttoainemaksun huojentamista ja maksunlykkäystä koskevat asiat. Nykyisin käsittelijänä on Ahvenanmaan osalta Verohallitus. Ahvenanmaata koskevien hakemusten määrä ei liene niin suuri, että päätöksentekoa näissä asioissa olisi sen johdosta tarpeen hajauttaa. Ajoneuvohallintokeskuksen tehtäviin kuuluvaksi ehdotetaan myös Ahvenanmaan maakunnassa käytettäviä ajoneuvoja koskevien ennakkoratkaisujen antamista.

Pykälän 2 momentin mukaan polttoaineen käyttöä valvoisivat poliisi, rajavartio- ja tulliviranomaiset, kuten tähänkin asti. Poliisilla, rajavartio- ja tulliviranomaisilla on oikeus suorittaa sellaisia polttonesteen ja ajoneuvojen tarkastuksia, jotka ovat tarpeen ajoneuvossa käytettävän polttoaineen laadun selvittämiseksi. Tämä kattaa käytännössä kaikki ajoneuvoihin kohdistuvat tarkastukset, joita saatetaan tarvita, olipa kyse liikenteessä tai muualla tapahtuvasta valvonnasta.

Jos ajoneuvossa havaitaan käytettävän polttoainemaksun aiheuttavaa polttoainetta, valvovan viranomaisen tulee pykälän 3 momentin mukaan ilmoittaa siitä Ajoneuvohallintokeskukselle tai Ahvenanmaan lääninhallitukselle polttoainemaksun määräämistä varten. Tässäkin viranomaisia ja niiden toimintaa koskevat ehdotukset ovat samansisältöiset kuin voimassa olevassa lainsäädännössä.

16 §. *Käyttökielto.* Yleisenä periaatteena tieliikenneverotuksessa on se, että jos ajoneuvosta on veroa maksamatta, ajoneuvoa ei voida käyttää liikenteessä Suomessa. Tämä koskee yhtä hyvin ajoneuvon hankinnan veroja kuin käytön aikaisia verojakin. Tätä koskevat säännökset verolaeissa uusittiin vuonna 2002 eduskunnalle annetun ajoneuvolainsäädännön kokonaisuudistuksen yhteydessä. Tuo uudistus koski myös ajoneuvon hyväksymistä liikenteeseen ja katsastuksen suorittamista. Asia järjestettiin siten, että verojen ollessa eräpäivien jälkeen maksamatta ajoneuvo on käyttökiellossa. Tämä tarkistetaan

katsastuksen yhteydessä eikä käyttökiellossa olevaa ajoneuvoa hyväksytä määräaikaikatsastuksessa. Näin ehdotetaan säädettäväksi myös uudessa laissa. Jos polttoainemaksua ei ole suoritettu 14 §:ssä säädetyssä määräajassa, ajoneuvoa ei saa käyttää liikenteessä, vaan se on käyttökiellossa. Tätä varten ei tarvita viranomaisen päätöstä, vaan käyttökielto aiheutuu välittömästi maksun suorittamatta jättämisestä. Ajoneuvoa ei saa käyttää liikenteessä siinä tapauksessa, että ajoneuvon omistus tai hallinta on siirretty muulle kuin maksuvelvolliselle.

Polttoainemaksun määrännyt viranomainen voi pyytää poliisilta virka-apua ajoneuvon käytön estämiseksi. Ajoneuvon käyttö sallitaan vasta sitten, kun maksuvelvollinen tai muu kuin maksuvelvollinen on suorittanut polttoainemaksun. Säännöksestä seuraa, että kun se, joka olematta itse verovelvollinen, maksaa polttoainemaksun siinä ilmeisessä tarkoituksessa, että ajoneuvo vapautuu käyttökiellosta hänen käytettäväkseen esimerkiksi myöhempänä omistajana, maksua ei pidettäisi aiheettomana suorituksena, jonka voisi hakea takaisin. Asiasta säädettäisiin 23 §:ssä.

Joissakin erityistilanteissa voi olla kohtuullista myöntää käyttökiellosta helpotusta. Tällaisia tilanteita on mahdotonta määrittellä ennalta, ja tässä suhteessa asia muistuttaakin hyvin läheisesti veron huojentamista. Vaikka tämän kaltaiseen poikkeuksien myöntämiseen on suhtauduttava tietyllä pidättyvyydellä, myös polttoainemaksulaisilla on syytä olla säännös maksun kohtuullistamisesta. Siten polttoainemaksun määrännyt viranomainen voi määräämillään ehdoilla hakemuksesta erityisestä syystä määrääjäksi tai kokonaan peruuttaa käyttökiellon. Hakemuksen voi tehdä ajoneuvon omistaja tai haltija taikka se, jonka maksettavaksi polttoainemaksu on määrätty.

17 §. *Ajoneuvon käytön estäminen ja hyväksyminen katsastuksessa.* Ajoneuvon käytön estäminen siinä tapauksessa, että veroa on suorittamatta, ja se, ettei ajoneuvoa voida katsastaa laiminlyöntitapauksissa, ovat käytännössä tehokkaita keinoja sen varmistamiseksi, että verot ja maksut tulevat maksetuiksi. Näistä ehdotetaan tämän vuoksi säädettäväksi nykyistä moottoriajoneuvoverolain 27 a §:ää vastaavasti. Jos ajoneuvo on 16 §:n

1 momentissa tarkoitettulla tavalla käyttökielossa, poliisimiehen, tullimiehen ja rajavartiomiehen on estettävä ajoneuvon käyttäminen liikenteessä ottamalla pois rekisteröinnistä annettu todistus ja rekisterikilvet tai tarvittavilla muilla keinoin. Poliisimiehen, tullimiehen tai rajavartiomiehen kirjallisella luvalla saa ajoneuvon kuitenkin kuljettaa hänen määräämänsä paikkaan säilytettäväksi. Rekisteröinnistä annettu todistus ja rekisterikilvet palautetaan, kun 16 §:n 1 momentissa tarkoitettut eräntyneet verot on maksettu.

Katsastuksen suorittaja olisi määräaikaikatsastusta suorittaessaan velvollinen tarkastamaan, että ajoneuvo ei ole polttoainemaksun laiminlyönnin vuoksi käyttökielossa. Käyttökielto tarkoittaa puolestaan ajoneuvolain 52 §:n mukaan sitä, ettei ajoneuvoa voida hyväksyä määräaikaikatsastuksessa. Ajoneuvon katsotaan 17 §:n mukaan olevan käyttökielossa, jos polttoainemaksun laiminlyönnistä on merkintä ajoneuvoja koskevassa rekisterissä, jolle esitetä luotettavaa selvitystä maksun suorittamisesta tai polttoainemaksun määränneen viranomaisen 16 §:n 2 momentin nojalla antamaa päätöstä, jolla ajoneuvon käyttökielto on peruutettu.

Pykälän 2 momentissa olisivat tarkemmat säännökset siitä, mitä näyttöä veron suorittamisesta voitaisiin esittää silloin, kun ajoneuvoliikennerekisterissä on merkintä, että vero on maksamatta. Luotettavana selvityksenä voitaisiin pitää rahalaitoksen antamaa tositetta polttoainemaksun suorittamisesta. Selvityksenä voidaan pitää myös yhdessä maksulipun kanssa esitettyä tiliotetta taikka yhdessä maksulipun kanssa esitettyä laskunmaksuautomaatilta tai muulta päätteeltä tulostettua tositetta.

Pykälä on asiallisesti samansisältöinen kuin tästä asiasta säädettiin ajoneuvolain kokonaisuudistuksen yhteydessä ajoneuvoverolaisissa ja moottoriajoneuvoverolaisissa.

18 §. *Polttoainemaksua koskevien tietojen julkisuus ja tietojen antaminen.* Pykälässä ehdotetaan säädettäväksi polttoainemaksua koskevien asiakirjojen julkisuudesta ja tietojen antamisesta polttoainemaksusta. Pääsääntönä olisi, että polttoainemaksua koskevat asiakirjat olisivat salassa pidettäviä. Tätä voidaan perustella erityisesti polttoainemaksun sanktion omaisella luonteella. Tieto siitä, että

ajoneuvosta on pantu maksuun polttoainemaksua, mutta sitä ei ole vielä suoritettu, on kuitenkin tarpeellinen etenkin, jos ajoneuvon omistus- tai hallintasuhteet ovat muuttumassa. Kun polttoainemaksun suorittamatta jättäminen aiheuttaa ajoneuvon käyttökiellon, tämä voi vaikuttaa ajoneuvon mahdollisen ostajan päätöksentekoon. Muulla kuin verovelvollisella itsellään ei sen sijaan voine olla tarvetta saada tietoja jo maksetuista polttoainemaksuista, koska näistä ei voi enää seurata esimerkiksi ajoneuvon käyttökieltoa. Ehdotuksena on näin ollen, että tieto maksuun pannusta polttoainemaksusta olisi julkinen, kunnes polttoainemaksu on suoritettu. Myös maksuvelvollisen nimi, polttoainemaksun määrä ja maksuunpanon ajankohta olisivat saman aikaa julkisia. Nämä tiedot saattavat olla esimerkiksi ajoneuvon mahdolliselle ostajalle tarpeen asian arvioimiseksi. Ajoneuvohallintokeskus voisi myös antaa todistuksen siitä, ettei ajoneuvosta ole veroa suoritettamatta.

Edellä mainitut verovelvollista koskevat tiedot saattavat joissakin tapauksissa olla sellaisia, ettei niitä voitaisi ajoneuvorekisteristä luovuttaa. Esimerkiksi voi olla kysymys henkilöstä, jolle on myönnetty ajoneuvorekisterilain 20 §:n 2 momentissa tarkoitettu niin sanottu turvakielto, jolloin häntä koskevia tietoja ei voida luovuttaa. Tämä voi koskea myös sitä, onko henkilö tietyn ajoneuvon omistajana. Ehdotuksena on, että tämän mukaista rajoitusta sovellettaisiin myös, jos polttoainemaksun yhteydessä maksuvelvollista koskevien tietojen julkisuus olisi laajempi kuin mitä tietoa voidaan antaa ajoneuvorekisteristä. Tarkoitus on, että tämä ei kuitenkaan estä antamasta tietoa siitä, onko tietystä ajoneuvosta polttoainemaksua maksamatta vaiko ei. Rajoitus voisi koskea vain tietoa maksuvelvollisesta silloin, kun tähän on mainitussa lainkohdassa tarkoitettu syy.

Jotta Ajoneuvohallintokeskuksen ei tarvitsisi selvittää edellä mainittujen tietojen käytötarkoitusta, ehdotetaan laissa säädettäväksi, että jokaisella on oikeus saada Ajoneuvohallintokeskukselta polttoainemaksua koskevat julkiset tiedot tulosteena, todistuksena tai sähköisessä muodossa sen estämättä mitä viranomaisten toiminnan julkisuudesta annetun lain (621/1999) 16 §:n 3 momentissa sääde-

tään. Muutoin tietojen antamisessa noudatetaisiin edellä mainitun lain säännöksiä. Annetuista tiedoista peritään maksu valtion maksuperustelain (150/1992) mukaisesti.

Käytännössä Ajoneuvohallintokeskus lähettäisi myös oma-aloitteisesti maksutta tiedon maksamattomasta verosta ajoneuvon uudelle omistajalle tiedottaakseen ajoneuvon kohdistuvasta käyttökiellosta. Koska veron ajoneuvokohtaisuus ja erityisesti veron maksamattomuudesta aiheutuva käyttökielto edellyttävät esimerkiksi ajoneuvon ostotilanteesta tietoa veron maksusta, tulisi tietojen saannin olla mahdollisimman joustavaa ja vaivatonta. Todettakoon tässä yhteydessä, että asiakkaiden kysyessä tietoja maksamatta olevista polttoainemaksuista heillä on mahdollisuus muiden ajoneuvoa tai sen omistusta koskevien julkisten tietojen saantiin siinä laajuudessa ja niillä ehdoin kuin laissa ajoneuvoliikenteen tietojärjestelmästä säädetään. Onkin asianmukaista, että näiden muiden tietojen antaminen tapahtuu tämän varsinaisesti rekisteritoimintoa koskevan lain eikä verolain nojalla.

19 §. *Ennakkoratkaisu.* Kuten verotuksessa yleensäkin, verovelvollisten oikeussuoja edellyttää, että tulkinnanvaraisissa tilanteissa asiaan voi saada sitovan ratkaisun jo ennalta. Oikeusvarmuuden vaatimus korostuu myös polttoainemaksun korkean tason vuoksi.

Ajoneuvohallintokeskus voisi hakemukselta antaa ennakkoratkaisun polttoainemaksua koskevien säännösten soveltamisesta. Ennakkoratkaisu annettaisiin enintään kahden vuoden pituiseksi ajaksi sille, jolle on tärkeää saada tieto lain soveltamisesta ajoneuvoonsa. Ennakkoratkaisun antamisesta peritään valtion maksuperustelain mukainen maksu.

Kun hakija nojautuu ennakkoratkaisuun, sitä on pykälän 2 momentin mukaan noudatettava sitovana hakijan verotuksessa sinä ajankaksona, jota koskevaksi ajaksi ratkaisu on annettu. Muutoksenhausta ennakkoratkaisuun on voimassa, mitä 23 §:ssä säädetään. Muutosta ei kuitenkaan saa hakea päätökseen, jolla on päätetty olla antamatta ennakkoratkaisua.

Säännökset ennakkoratkaisusta vastaavat muualla verotuksessa sovellettavaa yleistä käytäntöä.

20 §. *Polttoainemaksun oikaisu veronsaa-*

*jan hyväksi.* Nykyisin moottoriajoneuvoveron lisäveron oikaisu perustuu moottoriajoneuvoverolain 29 §:ään. Voimassa olevassa polttoainemaksusta annetussa laissa viitataan moottoriajoneuvoverolakiin, joten tuota säännöstä sovelletaan myös nykyiseen polttoainemaksuun. Jos verovelvolliselle on jäänyt maksuunpanematta veroa tai jos verovelvollinen on saanut liikaa veroa takaisin, voidaan verotusta oikaista viiden vuoden kuluessa sen verokauden päättymisestä lukien, jona veron maksuunpano on tehty tai jona veron maksuunpano olisi ollut määrättävä tai jona veron palautuspäätös on tehty.

Verotuksen muuttumista koskevaa Ajoneuvohallintokeskuksen päätöstä saadaan 1 momentissa säädetyn määräajan estämättä oikaista 60 päivän kuluessa päivästä, jona muutoksenhakuun oikeutettu on saanut Ajoneuvohallintokeskuksen päätöksestä tiedon. Tämä tarkoittaa myös päätöksen oikaisemista 21 §:n mukaisesti maksuvelvollisen hyväksi.

Ajoneuvohallintokeskuksen veron maksuunpanoon on asianomaisella tai veroasiamiehellä oikeus hakea oikaisua Ajoneuvohallintokeskukselta tässä pykälässä säädettyssä ajassa. Yhdessä edellisen momentin kanssa tämä tarkoittaa, että oikaisuun verovelvollisen hyväksi on aina käytettävissä vähintään 60 päivän pituinen aika.

Oikaisun määräaika ehdotetaan pidennettäväksi nykyisestä kahdesta vuodesta viiteen vuoteen. Oikaisu tarkoittaa jo tehdyssä päätöksessä havaittujen virheiden korjaamista, jolloin on poikkeuksellista, että tähän käytettäisiin polttoainemaksua koskevissa asioissa kovin pitkää määräaika. Määräajaksi ehdotetaan kuitenkin samaa, oikaistiinpa polttoainemaksua veronsaajan tai maksuvelvollisen hyväksi. Myös valitusajat määräytyisivät kummassakin tapauksessa yhdenmukaisesti.

21 §. *Jälkiverotus.* Edellä 8 §:n yhteydessä on ehdotettu, että polttoainemaksu voitaisiin panna maksuun enintään viiden vuoden pituiselta ajalta ennen sitä, kun veroviranomainen saa tietoonsa väärän polttoaineen käytön. Näiden tietojen käyttöön on tuon jälkeen aikaa kaksi vuotta sen vuoden päättymisestä, jona ajoneuvon käyttö maksuvelvollisuuden aiheuttavalla polttoaineella on tullut veroviranomaisen tietoon. Näissä aikarajoissa syntyvää ensimmäistä maksuunpanopäätöstä voi

olla tarpeen muuttaa verovelvollisen vahingoksi muutoinkin, kuin lähinnä tiedossa olleen aineiston käytössä tapahtuneen virheen oikaisemiseksi. Esimerkiksi voi ilmaantua uutta näyttöä tai selvitystä, jota ei ole siihen mennessä lainkaan voitu ottaa huomioon. Muuhun verotukseen verrattuna kysymyksessä olisi tyypillinen jälkiverotustilanne. Lain 21 §:ään ehdotetaan otettavaksi asiallisesti muussa verotuksessa tunnettua jälkiverotusta vastaavat säännökset polttoainemaksun jälkimaksuunpanosta.

Jos polttoainemaksua on 8 §:n 3 momentin mukaisessa maksuunpanossa toimittamatta jätetyn taikka puutteellisen tai tiedoiltaan väärän ilmoituksen tai muun tiedon tai asiakirjan johdosta jäänyt kokonaan tai osaksi panematta maksuun tai polttoainemaksua on aiheuttomasti palautettu, Ajoneuvohallintokeskus määrää maksuunpanematta jääneen tai palautetun polttoainemaksun suoritettavaksi jälkimaksuunpanona. Jälkimaksuunpano on tarkoitettu liittymään niihin tilanteisiin ja siihen ajoneuvon käyttöön, jota ensiksi tehty maksuunpano on koskenut, esimerkiksi siten, että väärän polttoaineen käyttö osoitautuukin myöhemmin saatavan näytön perusteella aiemmin tiedettyä laajemmaksi tai siihen liittyy uuden selvityksen perusteella aiemmin huomiotta jääneitä korotusperusteita tai muuta vastaavaa. Jos nämä aiheutuvat verovelvollisen menettelystä siten kuin pykälässä ilmaistaan, toimitetaan jälkimaksuunpano. Jos kyseessä kuitenkin on muu vasta 8 §:n 3 momentin määräajan jälkeen ensi kertaa tietoon tuleva seikka, se ei oikeuttaisi enää toimittamaan maksuunpanoa jälkimaksuunpanonakaan. Edellytyksenä on siis ensin 8 §:n mukaista enimmäisaikaa koskeva maksuunpano ja sen jälkeen näytön uudelleen arviointi. Tarkoituksena ei ole, että jälkimaksuunpano oikeuttaisi tästä riippumatta toimenpiteisiin, jotka merkitsisivät asiallisesti 8 §:n 3 momentissa tarkoitettujen määräaikojen syrjäyttämistä. Ehdotettu säännös on tarkoitettu muutoin tulkittavaksi ja sovellettavaksi samaan tapaan kuin jälkiverotussäännöksiä muussa verotuksessa.

Pykälän 2 momentissa ehdotetaan informatiivisista syistä säädettäväksi, että ennen jälkimaksuunpanon toimittamista on maksuvelvolliselle varattava tilaisuus vastineen anta-

miseen asiassa. Jälkimaksuunpanolle on tarpeen säätää myös enimmäisaika. Polttoainemaksun jälkimaksuunpano tulisi toimittaa viimeistään viiden vuoden kuluessa sen vuoden päättymisestä, jona polttoainemaksua on ensiksi maksuunpantu.

22 §. *Oikaisu maksuvelvollisen hyväksi.* Tässä pykälässä säädettäisiin oikaisusta verovelvollisen hyväksi. Menettely vastaisi verotuksen tavanomaista oikaisua. Oikaisu voisi tapahtua joko verovelvollisen aloitteesta tai Ajoneuvohallintokeskuksen oma-aloitteisesti toimittamana. Määräaika oikaisulle olisi sama kuin oikaisussa veronsaajan hyväksi, eli viisi vuotta sen vuoden päättymisestä, jona polttoainemaksu on maksuunpantu, minkä lisäksi tulisi tarvittaessa 60 päivän määräaika päätöksen tiedoksi saannista. Verovelvollisen tulisi pyytää oikaisua kirjallisesti.

23 §. *Valitus hallinto-oikeuteen.* Polttoainemaksua koskeva muutoksenhaku noudattaisi samoja periaatteita, joita laajasti sovelletaan muussakin verotuksessa. Veronkantoviranomaisen tämän lain nojalla antamaan päätöksen olisi asianomaisella tai veroasiamiehellä oikeus hakea muutosta Helsingin hallinto-oikeudelta edellä 20 §:ssä säädetyssä ajassa. Oikaisuvaatimukseen annettuun päätökseen saa hakea muutosta tämän määräajan estämättä 60 päivän aikana sen päivän jälkeen, jona muutoksenhakuun oikeutettu on saanut päätöksestä tiedon. Myös lisäveroa ja nykyistä polttoainemaksua koskevat valitukset on keskitetty Helsingin hallinto-oikeuden käsiteltäviksi, eikä tästä ole tarkoitus erillisratkaisuna luopua, vaikka Korkein hallinto-oikeus on tehnyt valtioneuvostolle esityksen välillistä verotusta koskevien muutoksenhakuasioiden jakamisesta muiden veroasioiden tapaan kaikkien hallinto-oikeuksien kesken.

Muutosta olisi tavanomaiseen tapaan haettava kirjallisesti ja valituskirjelmä on toimitettava valitusajassa Ajoneuvohallintokeskukselle. Hallinto-oikeuden käsittelyä edeltäisi oikaisu Ajoneuvohallintokeskuksessa, jotta hallinto-oikeuden käsiteltäväksi tulisivat vain ne asiat, joissa tämä on välttämättä tarpeen. Veronkantoviranomainen käsittelee oikaisuhakemuksena Helsingin hallinto-oikeuteen osoitetun valituksen veron maksuunpanosta taikka päätöksestä, joka koskee mak-

sun palauttamista tai maksusta vapauttamista. Jos valitusta ei kokonaisuudessaan hyväksytä, hyväksymättä jäänyt osa käsitellään I momentin mukaisesti. Jos Ahvenanmaan lääninhallitus on veronkantoviranomaisena, siihen sovelletaan 15 §:n mukaisesti samoja säännöksiä, jotka koskevat Ajoneuvohallintokeskusta.

Ajoneuvohallintokeskus tai Ahvenanmaan lääninhallitus käsittelevät siis kaikki valitukset ensin oikaisuhakemuksina. Ainoastaan siltä osin kuin asiaa ei voida oikaista, asia käsiteltäisiin Helsingin hallinto-oikeudessa valitusasiana. Ajoneuvohallintokeskus tai Ahvenanmaan lääninhallitus antaisivat siirron yhteydessä asiassa lausuntonsa. Tällä menettelyllä voitaisiin välttää käytännössä useissa tapauksissa valituksen käsittely Helsingin hallinto-oikeudessa ja samalla nopeutettaisiin eräissä tapauksissa kansalaisen muutoksenhakuprosessia huomattavastikin.

24 §. *Valitus korkeimpaan hallinto-oikeuteen.* Hallinto-oikeuden päätökseen saisi hakea muutosta valittamalla korkeimpaan hallinto-oikeuteen, jos Korkein hallinto-oikeus myöntää valitusluvan. Valitusluvan myöntämisen perusteet olisivat samat, joita sovelletaan yleisesti kaikessa muussakin verotuksessa, eli oikeuskäytännön yhtenäisyys, asiassa tapahtunut ilmeinen virhe tai painava taloudellinen tai muu syy.

Valituslupa voitaisiin myöntää myös siten, että se koskee vain osaa muutoksenhaun kohteena olevasta hallinto-oikeuden päätöksestä. Valitus on tehtävä 60 päivän kuluessa hallinto-oikeuden päätöksen tiedoksisaannista.

25 §. *Muutoksenhaun johdosta maksettava korko.* Pykälässä säädettäisiin menettelystä ja korosta, jos polttoainemaksua muutetaan valituksen johdosta. Jos muutos on maksuvelvolliselle edullinen, palautettavalle määrälle maksetaan vuotuista korkoa polttoainemaksun maksupäivästä takaisinmaksupäivään sen mukaan, kuin veronkantoasetuksen (903/1978) 11 §:ssä säädetään. Jos taas polttoainemaksua määrätään suoritettavaksi tai sen määrää korotetaan, Ajoneuvohallintokeskus perii polttoainemaksun ja sille veronlisäyksestä ja viivekorosta annetussa laissa säädetyn koron. Ehdotus vastaa muussa verotuksessa sovellettavaa menettelyä.

26 §. *Valtion puhevallan käyttäminen.* Val-

tion puolesta puhevaltaa muutoksenhakua ja oikaisua koskevissa asioissa käyttäisi Uudenmaan veroviraston veroasiamies.

Hallintolain 34 §:n mukaan asianosaiselle on ennen asian ratkaisua varattava tilaisuus lausua mielipiteensä asiasta sekä antaa selityksensä asian ratkaisuun mahdollisesti vaikuttavista vaatimuksista ja selvityksistä. Pykälässä luetellaan myös tilanteet, joissa asian saa ratkaista asianosaista kuulematta. Hallintolain 36 §:ssä säädetään siitä, miten asianosaiselle on kuulemisesta ilmoitettava. Sen mukaan asianosaiselle on ilmoitettava kuulemisen tarkoitus ja selityksen antamiselle varattu määräaika sekä tarvittaessa yksilöitävä, mistä seikoista selitystä pyydetään. Asianosaiselle on lisäksi toimitettava kuulemisen kohteena olevat asiakirjat alkuperäisinä tai jäljennöksinä taikka varattava muutoin tilaisuus tutustua niihin.

Hallintolain tiedoksiantovelvollisuutta koskevan 54 §:n 1 momentin mukaan viranomaisen on annettava tekemänsä päätös viipymättä tiedoksi asianosaiselle ja muulle tiedossa olevalle henkilölle, jolla on oikeus hakea siihen oikaisua tai muutosta valittamalla. Lain 58 §:n mukaan tiedoksianto toimitetaan sille viranomaiselle, joka käyttää asiassa puhevaltaa. Hallintolain 10 luvussa säädetään tiedoksiannossa noudatettavasta menettelystä.

Polttoainemaksuasioissa ei ole tarkoitukseenmukaista eikä kohtuullisilla resursseilla ja kustannuksilla mahdollista, että Ajoneuvohallintokeskuksen tekemien päätösten tiedoksiantoon veroasiamiehelle taikka hänen kuulemisessaan noudatettaisiin hallintolaissa säädettyjä menettelyjä. Käytännössä veronsaajan edun valvonta tapahtuu pääasiassa jälkikäteen. Veroasiamiestä kuullaan ennen asian ratkaisemista käytännössä vain silloin, kun siihen on erityistä syytä, esimerkiksi silloin, kun annettava ratkaisu poikkeaisi vaikiintuneesta ratkaisukäytännöstä tai kun kyse olisi muutoin periaatteellisesta tai merkittävästä päätöksestä. Ajoneuvohallintokeskuksen polttoainemaksuasioissa tekemät päätökset toimitetaan veroasiamiehelle tiedoksi ja asioiden katsotaan olevan veroasiamiehen tiedossa sitä kautta, että asiakirjat ovat hänen saatavillaan. Näin hänellä on mahdollisuus tutustua asiakirjoihin ennen muutoksenhakuajan umpeutumista ja hakea tarvittaessa muu-

tosta toimivaltaansa kuuluviin päätöksiin.

Lakiin ehdotetaan otettavaksi nykyistä käytäntöä vastaava säännös, jonka mukaan veroasiameistä kuullaan ja päätös annetaan hänelle tiedoksi siten, että asiamiehelle varataan tilaisuus tutustua päätökseen ja sen perusteena oleviin asiakirjoihin. Ehdotettu säännös olisi hallintolain asianosaisen kuulemista ja päätöksen tiedoksiantoa asianosaiselle koskevien yleissäännösten soveltamisen syrjäyttävä erityissäännös.

27 §. *Äänestäminen hallinnollisissa tuomioistuimissa.* Äänestäminen hallinnollisissa tuomioistuimissa veroasioissa poikkeaa jonkin verran tuomioistuimen yleisistä äänestys-säännöistä. Veroasioissa on yleensä tapana, että verovelvollisen etu asetetaan veronsaajan edun edelle äänten mennessä tasan. Tästä on tarpeen olla säännös verolaissa, jos näin halutaan menetellä. Jos polttoainemaksua koskevaa muutoksenhakua ratkaistaessa ilmaantuu eri mielipiteitä, tulisi päätökseksi yleisen pääsäännön mukaisesti se mielipide, jota useimpien on katsottava kannattaneen. Äänten jakautuessa tasan päätökseksi tulisi se mielipide, joka on maksuvelvolliselle edullisempi, tai jollei tätä perustetta voida soveltaa, se mielipide, jota puheenjohtaja on kannattanut.

28 §. *Täytäntöönpano.* Verotuksessa tavalliseen tapaan täytäntöönpanosta ehdotetaan säädettäväksi, että maksuvelvollinen on velvollinen maksamaan määrätyn polttoainemaksun siitä huolimatta, että polttoainemaksun haetaan muutosta. Polttoainemaksu voitaisiin panna täytäntöön ilman tuomiota tai päätöstä noudattaen, mitä verojen ja maksujen perimisestä ulosottoimin annetussa laissa säädetään. Jos polttoainemaksua on eräpäivän jälkeen suorittamatta, ajoneuvo voidaan ulosmitata ja polttoainemaksu periä ajoneuvon arvosta, vaikka ajoneuvo olisi muun kuin maksuvelvollisen omistuksessa.

29 §. *Aiheettoman suorituksen palauttaminen.* Pykälässä ehdotetaan säädettäväksi aiheettomasti suoritetuksi tulleen polttoainemaksun palauttamisesta samansisältöisesti kuin nykyisin ajoneuvoverotuksessa säädetään. Ehdotus vastaa myös ajoneuvoverolain uudistusesityksessä olevaa ehdotusta. Joka osoittaa suorittaneensa erehdyksessä polttoainemaksun, on oikeutettu hakemaan suorit-

tamansa määrän takaisin Ajoneuvohallinto-keskukselta. Erehdyksenä ei pidetä veron suorittamista siinä ilmeisessä tarkoituksessa, ettei ajoneuvon käyttöä estettäisi tai olosuhteissa, joissa tätä tarkoitusta voidaan pitää ilmeisenä. Tämä tarkoittaisi muun muassa sitä tilannetta, jossa ajoneuvon myöhempi omistaja maksaa aikaisemman omistajan ajalta olevan maksun saadakseen ajoneuvon vapaaksi käyttökiellosta.

Jos kaksi tai useampi on suorittanut samasta ajoneuvosta polttoainemaksua, liikaa maksettu polttoainemaksu palautetaan hakemuksesta sille, joka ei ole maksuvelvollinen.

Palautussäännöksillä pyritään estämään väärinkäytökset. Koska polttoainemaksun maksaminen on ajoneuvon käyttämisen edellytys, maksua ei voida palauttaa, jos se on maksettu siinä tarkoituksessa, että ajoneuvoa voitaisiin käyttää liikenteessä.

30 §. *Polttoainemaksusta vapauttaminen.* Moottoriajoneuvoverolain 32 b §:ssä on vuodesta 1975 lähtien ollut säännös, joka mahdollistaa eräiden ajoneuvon laatuun ja erityiseen käyttötarkoitukseen liittyvien verovapauksien myöntämisen. Voimassa olevan lain mukaan vapautus voidaan myöntää ajoneuvon suuren koon, harvojen käyttökertojen tai muun vastaavan erityisen syyn johdosta. Käytännössä tätä lainkohtaa on sovellettu lähinnä suuriin maansiirtokäytössä oleviin niin sanottuihin dumpperiin, joiden työmaana on ollut tavallisesti kaivosalue tai muu vastaava perustuotantoon kuuluva tehtävä, jota ei harjoiteta tieliikenteessä. Muodollisesti nämä ajoneuvot ovat yleensä kuorma-autoja, vaikkakaan niitä ei mittojensa puolesta yleensä voida käyttää tieliikenteessä eivätkä ne ole käytössä rekisteröitynä. Verovapaudet on myönnetty tietyille ajoneuvoille työmaakohtaisina. Tällöin on pidetty silmällä myöskin sitä, etteivät kyseiset ajoneuvot ole kilpailuasemassa tavanomaisen kuorma-autokaluston kanssa. Tilanteiden vaihtelevuuden johdosta asia on käsitelty hakemuserusteisena eikä lakiin ole katsottu voitavan sisällyttää eri tapaukset kattavaa määritelmää maansiirtodumpperista, jossa voitaisiin käyttää kevyttä polttoöljyä dieselöljyn sijasta. On huomattava, ettei lupia ole annettu esimerkiksi tavallisille tietyömaille, jossa myös muut kuorma-autot kilpailevat samoista työ-

tehtävistä. Voimassa oleva lainsäädäntö ja sen soveltamiskäytäntö vastaavat Neuvoston direktiivin mineraaliöljyjen valmisteveron rakenteen harmonisoinnista (92/81/ETY) 8 artiklan kohdan 3 alakohdassa c tarkoitettua verottoman polttoaineen käyttömahdollisuutta.

Edellä selostettu lainsäädäntö ehdotetaan säilytettäväksi uudessakin laissa. Ajoneuvohallintokeskuksella olisi 30 §:n mukaan oikeus ajoneuvon suuren koon, harvojen käytökertojen tai muun vastaavan erityisen syyn vuoksi hakemuksesta määräämillään ehdoilla myöntää vapautus polttoainemaksun suorittamisesta. Lakia ehdotetaan tarkennettavaksi siten, että pykälästä ilmenee sen perustarkoitus ja myös se, miten sitä on tarkoitettu sovellettavaksi käytäntöön. Vapautus voitaisiin myöntää vain, jos ajoneuvon käyttötehtävä on muualla kuin tavanomaisessa tieliikenteessä ja jos ajoneuvo tässä tehtävässään ei ole merkittävässä määrin kilpailuasemassa dieselöljyä käyttävien tieliikenteeseen tarkoitettujen ajoneuvojen kanssa.

Edellä 15 §:n yhteydessä on esitetty, että Ajoneuvohallintokeskus käsittelee myös Ahvenanmaan maakunnassa rekisteröityjä ajoneuvoja koskevat lain 30 §:ssä tarkoitetut polttoainemaksusta vapauttamista ja myös seuraavassa pykälässä tarkoitetut polttoainemaksun huojentamista ja maksunlykkäystä koskevat asiat.

Voimassa olevassa laissa vastaavassa säännöksessä on muutoksenhakukielto. Tähän pykälään sitä ei ehdoteta otettavaksi syistä, joita on laajasti selvitetty hallituksen esityksessä ajoneuvoverolaiksi.

31 §. *Polttoainemaksun huojentaminen ja maksunlykkäys.* Polttoainemaksulakiin ehdotetaan otettavaksi kohtuusperusteisesta veronhuojennuksesta ja veronmaksun lykkäyksestä säännökset, jotka ovat yleisiä muissakin verolaeissa. Ajoneuvohallintokeskus voisi hakemuksesta erityisistä syistä määräämillään ehdoilla kokonaan tai osittain vapauttaa polttoainemaksun samoin kuin viivekoron ja lykkäyksen vuoksi suoritettavan koron maksamisesta. Ajoneuvohallintokeskus käsittelee myös ne huojennus- ja lykkäysasiat, jotka koskevat Ahvenanmaan lääninhallituksen maksuunpanemaa polttoainemaksua. Valtiovarainministeriö voisi ottaa periaatteellisesti

tärkeän asian ratkaistavakseen.

Pykälän 2 momentin mukaan Ajoneuvohallintokeskus voisi hakemuksesta myöntää erityisistä syistä lykkäystä polttoainemaksun suorittamiselle. Valtiovarainministeriö voisi ottaa myös lykkäysasian ratkaistavakseen.

Myös huojennus- ja lykkäyspäätöksiä koskevasta tähänastisesta valituskiellosta esitetään luovuttavaksi. Perustelut ovat samat kuin hallituksen esityksessä ajoneuvoverolaiksi, johon tässä yhteydessä viitataan.

32 §. *Rangaistussäännökset.* Rikoslain 29 luku sisältää säännöksiä muun muassa veropetoksesta. Riippumatta siitä, onko verolaissa viittausta näihin säännöksiin vaiko ei, ne tulevat verojen yhteydessä sovellettavaksi. Kun polttoainemaksua on pidettävä luonteeltaan verona, nuo säännökset voivat tulla kosemaan myös polttoainemaksua. Näin ollen polttoainemaksulaisissa ei ole tarpeen erikseen viitata rikoslain soveltamiseen. Sen sijaan erityyppisistä, kunkin veromuodon kohdalla luonteenomaisista rikkomuksista on yleisesti säännöksiä verolaeissa. Polttoainemaksulaisissa ehdotetaan säädettäväksi, että se, joka kuljettaa ajoneuvoa, josta on erääntynyt polttoainemaksua suorittamatta, on tuomittava polttoainemaksurikkomuksesta sakkoon. Tämä siis voisi koskea muutakin kuljettajaa, kuin sitä, joka on verovelvollisen asemassa.

33 §. *Voimaantulo.* Polttoainemaksulaki on tarkoitettu tulemaan voimaan 1 päivänä tammikuuta 2004.

Polttoainemaksulaki kumoaisi polttoainemaksusta annetun lain (337/1993) siihen myöhemmin tehtyine muutoksineen. Moottorijoneuvoverosta annetun lain (722/1966) ja asetuksen (1758/1995) säännökset lisäverosta on tarkoitus kumota samaan aikaan tämän esityksen kanssa annettavan ajoneuvoverolakiesityksen tarkoittamalla lailla. Jos ajoneuvosta on maksettava tai maksamatta ennen tämän lain voimaantuloa voimassa olleen polttoainemaksusta annetun lain mukaista polttoainemaksua, siihen sovellettaisiin voimassa ollutta aikaisempaa lakia. Tämä tarkoittaa muun muassa sitä, että ajalta ennen tämän lain voimaantuloa voitaisiin edelleen panna maksuun aikaisemman lain mukaista polttoainemaksua niin kauan kuin polttoaineneiden käyttöä tältä ajalta koskevat seikat antavat siihen aiheita. Muutoksenhakuun ja



huojennukseen asiassa, joka on tullut vireille 1 päivänä tammikuuta 2004 tai sen jälkeen, sovellettaisiin kuitenkin tämän lain säännöksiä, vaikka kysymys olisi tämän lain voimaantuloa edeltävään aikaan kohdistuvasta polttoainemaksusta.

## **2. Tarkemmat säännökset**

Polttoainemaksulakiehdotus on laadittu siten, ettei sen soveltaminen edellytä tarkempien säännösten antamista esimerkiksi asetuksessa sen lisäksi, mitä seuraa lain 2 §:ssä olevista viittauksista muun lainsäädännön, kuten esimerkiksi ajoneuvolainsäädännön tai veronkantolain nojalla annettuihin säännöksiin. Muita säädöksiä ei ole tarpeen muuttaa tämän uudistuksen johdosta.

## **3. Voimaantulo**

Polttoainemaksulaki on tarkoitettu tulemaan voimaan 1 päivänä tammikuuta 2004. Voimaantuloajankohta liittyy Ajoneuvohallintokeskuksen tietojärjestelmiä koskevaan PALKO-hankeeseen ja erityisesti vuoden 2004 alusta käyttöön otettaviin uusiin tietojärjestelmiin.

Ennen tämän lain voimaantuloa voimassa ollutta polttoainemaksulakia sovellettaisiin ennen 1 päivää tammikuuta 2004 oleviin tapahtumiin perustuvaan polttoainemaksuun, kuitenkin siten, että uusi laki koskisi myös tältä ajalta peräisi olevaan verotukseen liittyvää muutoksenhakua ja veronhuojennuksia.

Edellä esitetyn perusteella annetaan eduskunnan hyväksyttäväksi seuraava lakiesitys:

## Laki

### polttoainemaksusta

Eduskunnan päätöksen mukaisesti säädetään:

#### 1 §

##### *Lain soveltamisala*

Ajoneuvosta, jossa käytetään moottoribensiiniä tai dieselöljyä lievemmin verotettua polttoainetta, suoritetaan valtiolle polttoainemaksua siten kuin tässä laissa säädetään.

Tätä lakia sovelletaan Suomessa tai muussa maassa rekisteröityyn taikka rekisteröimättömänä Suomessa käytettävään ajoneuvoon.

#### 2 §

##### *Muiden lakien soveltaminen*

Jollei tässä laissa toisin säädetä, ajoneuvojen luokitteluun ja suurimpaan sallittuun kokonaisuudessaan sekä ajoneuvojen rekisteröintivelvollisuuteen sovelletaan ajoneuvolakia (1090/2002) ja sen nojalla annettuja asetuksia, ajoneuvojen rekisteröinnistä annettua asetusta (1598/1995) ja tieliikennelain (267/1981) sekä sen nojalla säädettyjä perusteita. Polttoaineiden määritelmiin sovelletaan nestemäisten polttoaineiden valmisteverosta annetussa laissa (1472/1994) säädettyjä perusteita.

Jollei tässä laissa toisin säädetä, polttoainemaksun kantoon sovelletaan soveltuvin osin, mitä veronkantolaissa (611/1978) tai sen nojalla säädetään, mitä veronlisäyksestä ja viivekorosta annetussa laissa (1556/1995) sekä verojen ja maksujen perimisestä ulosottoimin annetussa laissa (367/1961) säädetään.

Jollei tässä laissa toisin säädetä, polttoainemaksua koskevien tietojen käyttöön ja luovutukseen sovelletaan soveltuvin osin, mitä ajoneuvoliikennerekisteristä annetussa laissa (541/2003) säädetään.

#### 3 §

##### *Polttoainemaksu*

Polttoainemaksu maksuunpannaan, jos dieselmoottorilla varustetussa ajoneuvossa käytetään dieselöljyä lievemmin verotettua polttoainetta tai jos bensiiniä käyttämään tarkoitettua ajoneuvoa käytetään moottoribensiiniä lievemmin verotetulla polttoaineella. Polttoainemaksua on suoritettava myös silloin, kun ajoneuvossa käytetään polttoaineena neste-kaasua, maakaasua tai muuta näihin rinnastettavaa kaasumaista polttoainetta.

Polttoainemaksu kannetaan myös, jos ajoneuvossa käytetään osittain 1 momentin mukaisesti polttoainemaksun aiheuttavalla polttoaineella. Polttoainemaksua ei kanneta ajoneuvoista, jotka perustuvat muun moottoritekniikan kuin polttomoottorin käyttöön.

#### 4 §

##### *Maksuvelvollinen*

Polttoainemaksu määrätään sen maksettavaksi, joka lievemmin verotettua tai veroton polttoainetta käytettäessä on ajoneuvon omistaja. Jos ajoneuvo on toisen hallinnassa, polttoainemaksu määrätään haltijan maksettavaksi. Jos rikoksella haltuunotetussa ajoneuvossa on haltuunoton aikana käytetty polttoainemaksun aiheuttavaa polttoainetta, määrätään polttoainemaksu rikoksella ajoneuvon haltuunsa saaneen henkilön maksettavaksi.

Jos ajoneuvon omistajaa tai haltijaa ei voida selvittää, polttoainemaksu määrätään kuljettajan maksettavaksi.

## 5 §

*Polttoaineen käytön toteaminen*

Polttoainemaksun aiheuttavan polttoaineen käyttöön katsotaan ryhdytyn, milloin ajoneuvon polttoainejärjestelmään kuuluvassa säiliössä on todettu olevan tällaista polttoainetta. Polttoainemaksu on suoritettava riippumatta siitä, miten ja missä ajoneuvoa käytetään. Ajoneuvossa käytetty polttoaine katsotaan kuuluvaksi siihen lajiin, jonka mukaisesti se on verotettu polttoaineen käyttöön ryhdyttäessä.

Ajoneuvon polttoainesäiliössä maahan tuotaessa olevan polttoaineen perusteella ei kanneta polttoainemaksua. Jos ajoneuvon polttoainesäiliössä maahan tuotaessa oleva polttoaine on tehty tunnistettavaksi siten kuin kevyestä polttoöljystä valmisteverotusta koskevassa lainsäädännössä säädetään, polttoainemaksu kuitenkin kannetaan.

Ennen kuin ajoneuvossa ryhdytään käyttämään polttoainemaksun aiheuttavaa polttoainetta, ajoneuvon omistajan tai haltijan on ilmoitettava siitä polttoainemaksun kantavalle viranomaiselle. Maahan tuotavasta ajoneuvosta ilmoitus voidaan tehdä myös tulliviranomaiselle. Verovelvollisen ilmoitusta tai muuta hänen antamaansa selvitystä polttoainemaksun aiheuttavan polttoaineen käytöstä pidetään näyttönä, jonka perusteella polttoainemaksu kannetaan.

## 6 §

*Polttoainemaksusta vapaat ajoneuvot*

Polttoainemaksusta ovat vapaat:

1) moottorityökoneet ja moottorityökoneiksi varustetut traktorit sekä auton alustalle rakennetut työkoneet, joissa ei ole lavaa, säiliötä tai muuta kuormatilaa, milloin niitä ei käytetä muihin kuljetuksiin kuin niiden käyttötarkoituksesta johtuviin kuljetuksiin itse työpaikalla tai niiden omien poltto- ja voiteluaineiden kuljetukseen tahi niiden siirtyessä työpaikalta toiseen;

2) traktorit, kun niitä käytetään turvetyömaalla yksinomaan turpeentuotantotoiminnassa;

3) moottorireet;

4) nestekaasua, maakaasua tai muuta näihin rinnastettavaa kaasumaista polttoainetta käyttävät kuorma- ja linja-autot, joiden hiukkasten tai typenoksidien päästötaso on ajoneuvon ensimmäisen käyttöönoton ajankohtana vastannut seuraavaksi voimaan tulevaksi hyväksytyjen päästömääräysten mukaista tasoa, kuitenkin vähintään EURO-4 tasoa;

5) metaanista koostuvaa polttoainetta käyttävät, ajoneuvon valmistuksen yhteydessä kaasumaista polttoainetta käyttämään tarkoitettujen henkilö- ja pakettiautot, joiden päästötaso on ajoneuvon ensimmäisen käyttöönoton ajankohtana vastannut seuraavaksi voimaan tulevaksi hyväksytyjen päästömääräysten mukaista tasoa, kuitenkin vähintään EURO-4 tasoa; ja

6) ajoneuvot, joita käytetään asianomaisen järjestön kilpailukalenteriin merkityssä kilpailutapahtumassa tai siihen valmistauduttaessa.

Muualla kuin Suomessa rekisteröityihin, Suomessa tilapäisesti käytettäviin, 1 momentin 4 ja 5 kohdissa tarkoitettuihin ajoneuvoihin ei sovelleta pakokaasupäästöjen tasoa koskevia vaatimuksia. Suomessa rekisteröity kaasukäyttöinen ajoneuvo on vapaa polttoainemaksusta myös 1 momentin 4 ja 5 kohdissa tarkoitettujen pakokaasumääräysten muuttua, jos ajoneuvo on rekisteröinnin ajankohtana täyttänyt pakokaasupäästöjä koskevat vaatimukset.

## 7 §

*Maa- ja metsätaloudessa käytettävät traktorit*

Traktoria saadaan käyttää polttoainemaksua suorittamatta maa- ja metsätaloudessa. Metsätalouden kuljetukseksi katsotaan muun ohessa puun korjuuseen käytettävän traktorin siirtäminen puutavaraa kuljettamatta yleisellä tiellä työkohteeseen tai työkohteesta toiseen sekä puutavaran siirtäminen yleisen tien yli.

Maatilatalouden harjoittajan hallitsemaa tai maatilatalouden harjoittajien yhdessä hallitsemaa traktoria saadaan polttoainemaksua suorittamatta käyttää myös kuljetuksiin, jotka liittyvät:

1) maatilatalouden harjoittajan oman tilan puutavaran hankintakauppaan;

2) maatilatalouden harjoittajan oman tilan maa- ja kiviaineksen myyntiin;

3) maatilatalouden harjoittajan omaan puutarhaviljelyyn tai turkistarhaukseen silloinkin, kun niitä harjoitetaan maa- ja metsätaloudesta erillisenä liikkeenä; sekä

4) maatilatalouden harjoittajan yksityistalouteen.

Maatilatalouden harjoittajalla tarkoitetaan verovelvollista, jota verotetaan maatilatalouden tuloverolain (543/1967) nojalla. Maatilatalouden harjoittajan yksityistalouteen liittyvänä kuljetuksena ei pidetä korvausta vastaan tapahtuvaa kuljetusta. Mitä tässä pykälässä säädetään maatilatalouden harjoittajan omasta tilasta, sovelletaan myös maatilatalouden harjoittajan muutoinkin kuin omistussuhteen perusteella hallitsemaan tilaan.

#### 8 §

##### *Polttoainemaksun määrääminen*

Jos ajoneuvossa todetaan käytettävän polttoainemaksun aiheuttavaa polttoainetta, polttoainemaksu kannetaan tarvittaessa 10 §:n mukaisesti korotettuna niin monelta päivältä, jona ajoneuvo on käytön toteamiseen mennessä yhtäjaksoisesti ollut Suomessa, kuitenkin enintään 20 päivältä yhtä valvonnassa havaittua polttoainemaksun aiheuttavan polttoaineen käyttöä kohden. Jos polttoainemaksuvelvollisuuden aiheuttavan polttoaineen käytöstä on tehty 5 §:n 3 momentissa tarkoitettu ilmoitus, polttoainemaksu kannetaan ilmoituksen mukaiselta ajanjaksolta, jollei polttoaineen käytön toteamisesta aiheudu maksuunpanoa myös muulta ajalta.

Jos ajoneuvosta on määrätty maksunpantavaksi polttoainemaksua, polttoainemaksu voidaan tarvittaessa määrätä seuraavan kerran aikaisintaan sitä päivää seuraavasta päivästä, jona aikaisemman maksuunpanon aika päättyy. Jos ajoneuvon maahan tuonnin ajankohtaa ei voida selvittää, polttoainemaksu pannaan maksuun vähintään 10 päivältä.

Polttoainemaksua voidaan määrätä maksuunpantavaksi enintään viideltä vuodelta luetuna siitä ajankohdasta, jona ajoneuvon käyttö polttoainemaksun aiheuttavalla polttoaineella on tullut veroviranomaisen tietoon.

Polttoainemaksu on määrättävä viimeistään

kahden vuoden kuluessa sen vuoden päättymisestä, jona ajoneuvon käyttö polttoainemaksun aiheuttavalla polttoaineella on tullut veroviranomaisen tietoon.

#### 9 §

##### *Polttoainemaksun määrä*

Polttoainemaksun määrä on:

1) henkilöautosta (M<sub>1</sub>- ja M<sub>1</sub>G -luokka) 330 euroa päivältä;

2) pakettiautosta (N<sub>1</sub>- ja N<sub>1</sub>G -luokka) 500 euroa päivältä;

3) linja-autosta (M<sub>2</sub>- ja M<sub>3</sub> -luokat) 670 euroa päivältä;

4) kuorma-autosta (N<sub>2</sub>- ja N<sub>3</sub> -luokat) ja erikoisautosta 1 000 euroa päivältä;

5) varsinaisen-, keski-akseli- tai puoliperävaunun vetämiseen käytettävästä kuorma-autosta 1 500 euroa päivältä;

6) liikennetraktorista 670 euroa päivältä;

7) muusta traktorista (T -luokka) 100 euroa päivältä;

8) moottorityökoneesta ja auton alustalle rakennetusta työkoneesta 100 euroa päivältä; ja

9) moottoripyörästä ja muusta L-luokan ajoneuvosta 100 euroa päivältä.

Jos polttoainemaksu tulee määrättäväksi ajoneuvosta, joka ei ole rekisterissä, ajoneuvo katsotaan kuuluvaksi siihen ajoneuvo-luokkaan, johon se laatunsa perusteella lähinnä kuuluisi, jos ajoneuvo rekisteröitäisiin.

#### 10 §

##### *Polttoainemaksun korottaminen*

Jos 5 §:n 3 momentissa tarkoitettua ilmoitusta viranomaiselle ei ole tehty, polttoainemaksua korotetaan enintään 30 prosentilla.

Polttoainemaksua voidaan lisäksi korottaa:

1) enintään 50 prosentilla, jos polttoainemaksun aiheuttavan polttoaineen käyttö toistuu, tai

2) enintään kaksinkertaiseksi, jos polttoainemaksun aiheuttavan polttoaineen käyttö on erityisen törkeää.

## 11 §

*Polttoainemaksun maksaminen etukäteen*

Edellä 9 §:n 1 momentin 7 kohdassa tarkoitettua traktorista voidaan polttoainemaksu suorittaa etukäteen ennen verollista polttoainetta edellyttävään kuljetukseen ryhtymistä, jolloin polttoainemaksun määrä päivältä on 5 euroa.

Etukäteen suoritettava polttoainemaksu maksetaan Ajoneuvohallintokeskuksen pankkitilille. Suorituksen yhteydessä on ilmoitettava ajoneuvon rekisteritunnus sekä aika, jolta päivämaksu suoritetaan. Kuitti polttoainemaksun suorittamisesta on pidettävä ajon aikana ajoneuvossa mukana.

Etukäteen maksettua polttoainemaksuun ei sovelleta 10 §:n säännöksiä. Etukäteen tapahtuvaa suoritusta pidetään 5 §:n 3 momentissa tarkoitettuna ilmoituksena polttoainemaksun aiheuttavan polttoaineen käyttöön ryhtymisestä.

## 12 §

*Kuljetuksen jatkaminen*

Ajoneuvo, jossa todetaan käytetyn polttoainemaksun aiheuttavaa polttoainetta, saadaan polttoainemaksun määräämisperusteiden selvittämisen jälkeen kuljettaa samaa polttoainetta käyttäen lähimmälle valvovan viranomaisen määräämälle paikalle, jossa ajoneuvon polttoaine voidaan vaihtaa.

Polttoainemaksu määrätään uudelleen, jos ajoneuvossa 1 momentissa tarkoitettua viranomaisen luvalla tapahtuneen kuljetuksen jälkeen käytetään polttoainemaksun aiheuttavaa polttoainetta.

## 13 §

*Ajoneuvon maastavientikielto*

Ajoneuvoa, josta on kannettava polttoainemaksua, ei saa viedä maasta ennen kuin polttoainemaksu on maksettu. Ajoneuvohallintokeskus tai Ahvenanmaan lääninhallitus voi kuitenkin sallia ajoneuvon maastavientin, jos polttoainemaksun maksamisesta on asetettu hyväksyttävä vakuus.

## 14 §

*Polttoainemaksun suorittaminen*

Polttoainemaksu on suoritettava 30 päivän kuluessa maksumääräyksen antamisesta. Jos polttoainemaksua ei ole suoritettu määräajassa, maksuvelvolliselta peritään veronlisäyksestä ja viivekorosta annetussa laissa (1556/1995) säädettyjen perusteiden mukaan laskettava viivekorke.

Polttoainemaksu on maksettava rahalaitokseen tai maksuja vastaanottavaan toimipisteeseen sen mukaan kuin veronkantolaissa tai sen nojalla säädetään. Polttoainemaksun maksamisen yhteydessä on ilmoitettava maksulipun viitenumero.

Ajoneuvohallintokeskus voi lähettää eräänlyyneestä polttoainemaksusta maksuvelvolliselle maksumuistutuksen. Maksumuistutusta ei kuitenkaan lähetetä, jos sen lähettämättä jättämiseen on erityisiä syitä.

## 15 §

*Viranomaiset*

Polttoainemaksun maksuunpane Ajoneuvohallintokeskus. Ahvenanmaan lääninhallitus huolehtii niistä Ajoneuvohallintokeskusselle säädetyistä tehtävistä, jotka koskevat ajoneuvoa, joka on rekisteröity tai jonka olisi pitänyt olla rekisteröity Ahvenanmaan maakunnassa. Ajoneuvohallintokeskus kuitenkin käsittelee myös Ahvenanmaan maakunnassa rekisteröityjä ajoneuvoja koskevat lain 30 §:ssä tarkoitettua polttoainemaksusta vapauttamista ja 31 §:ssä tarkoitettua polttoainemaksun huojentamista ja maksunlykkäystä koskevat asiat sekä Ahvenanmaan maakunnassa rekisteröityjä ajoneuvoja koskevat ennakkoratkaisuasiat.

Polttoaineiden käyttöä valvovat poliisi-, rajavartiolaitos- ja tulliviranomaiset. Poliisi-, rajavartiolaitos- ja tulliviranomaisilla on oikeus suorittaa sellaisia polttonesteen ja ajoneuvojen tarkastuksia, jotka ovat tarpeen ajoneuvossa käytettävän polttoaineen lajin selvittämiseksi.

Jos ajoneuvossa havaitaan käytettävän polttoainemaksun aiheuttavaa polttoainetta, valvovan viranomaisen tulee ilmoittaa siitä Ajo-

neuvohallintokeskukselle tai Ahvenanmaan lääninhallitukselle polttoainemaksun määräämistä varten.

## 16 §

### *Käyttökielto*

Jos polttoainemaksua ei ole suoritettu 14 §:n 1 momentissa säädettyssä määräajassa, ajoneuvoa ei saa käyttää liikenteessä (*käyttökielto*). Ajoneuvoa ei saa käyttää liikenteessä siinäkään tapauksessa, että ajoneuvon omistus tai hallinta on siirretty muulle kuin maksuvelvolliselle. Polttoainemaksun määrännyt viranomaislainen voi pyytää poliisilta virka-apua ajoneuvon käytön estämiseksi. Ajoneuvon käyttö sallitaan, kun maksuvelvollinen tai muu kuin maksuvelvollinen on suorittanut polttoainemaksun.

Polttoainemaksun määrännyt viranomaislainen voi määräämillään ehdoilla hakemuksesta erityisestä syystä määräajaksi tai kokonaan peruuttaa käyttökiellon. Hakemuksen voi tehdä ajoneuvon omistaja tai haltija taikka se, jonka maksettavaksi polttoainemaksu on määrätty.

## 17 §

### *Ajoneuvon käytön estäminen ja hyväksymisen katsastuksessa*

Jos ajoneuvo on 16 §:n 1 momentin nojalla käyttökiellossa, poliisi-, tulli- ja rajavartiolaitoksen on estettävä ajoneuvon käyttäminen liikenteessä ottamalla pois rekisteröinnistä annettu todistus ja rekisterikilvet tai tarvittavilla muilla keinoin. Viranomaisen kirjallisella luvalla saa ajoneuvon kuitenkin kuljettaa hänen määräämänsä paikkaan säilytettäväksi. Rekisteröinnistä annettu todistus ja rekisterikilvet on palautettava, kun erääntyneet polttoainemaksut on maksettu.

Katsastuksen suorittaja on määräaikaikatsastusta suorittaessaan velvollinen tarkastamaan, että ajoneuvo ei ole polttoainemaksun laiminlyönnin vuoksi käyttökiellossa. Ajoneuvon katsotaan olevan käyttökiellossa, jos polttoainemaksun laiminlyönnistä on merkintä ajoneuvorekisterissä, jollei esitetä luotettavaa selvitystä maksun suorittamisesta tai

16 §:n 2 momentin nojalla tehtyä päätöstä käyttökiellon peruuttamisesta.

Edellä 2 momentissa tarkoitettuna selvityksenä voidaan pitää rahalaitoksen antamaa tositetta polttoainemaksun suorittamisesta. Selvityksenä voidaan pitää myös yhdessä maksulipun kanssa esitettyä tiliotetta taikka yhdessä maksulipun kanssa esitettyä laskunmaksuautomaatilta tai muulta päätteeltä tuostettua tositetta.

## 18 §

### *Polttoainemaksua koskevien tietojen julkisuus ja tietojen antaminen*

Polttoainemaksua koskevat asiakirjat ovat salassa pidettäviä. Tieto siitä, että ajoneuvosta on pantu maksuun polttoainemaksua, on kuitenkin julkinen, kunnes polttoainemaksu on suoritettu. Maksuvelvollisen nimi, polttoainemaksun määrä ja maksuunpanon ajan kohta ovat myös julkisia, kunnes polttoainemaksu on suoritettu ja tieto tästä on merkitty asianomaiseen rekisteriin. Tietojen luovuttamiseen sovelletaan lisäksi, mitä ajoneuvoliikennerekisteristä annetun lain (541/2003) 20 §:ssä säädetään.

Jokaisella on oikeus saada Ajoneuvohallintokeskukselta polttoainemaksua koskevat julkiset tiedot tulosteena, todistuksena tai sähköisessä muodossa sen estämättä, mitä viranomaisten toiminnan julkisuudesta annetun lain (621/1999) 16 §:n 3 momentissa säädetään.

Ajoneuvohallintokeskus voi antaa todistuksen siitä, ettei ajoneuvosta ole suorittamatta polttoainemaksua. Annetuista tiedoista peritään maksu valtion maksuperustelain (150/1992) mukaisesti.

## 19 §

### *Ennakkoratkaisu*

Ajoneuvohallintokeskus voi hakemuksesta antaa ennakkoratkaisun polttoainemaksua koskevien säännösten soveltamisesta. Ennakkoratkaisu annetaan enintään kahden vuoden pituiseksi ajanjaksoksi sille, jolle on tärkeää saada tieto lain soveltamisesta ajoneuvoonsa. Ennakkoratkaisun antamisesta peri-

tään valtion maksuperustelain mukainen maksu.

Jos hakija nojautuu ennakkoratkaisuun, sitä on noudatettava sitovana hakijan verotuksessa sinä ajanjaksona, jota koskevaksi ajaksi ratkaisu on annettu. Muutoksenhausta ennakkoratkaisuun on voimassa, mitä 23 §:ssä säädetään. Muutosta ei kuitenkaan saa hakea päätökseen, jolla on päätetty olla antamatta ennakkoratkaisua.

#### 20 §

##### *Polttoainemaksun oikaisu veronsaajan hyväksi*

Jos maksuvelvolliselle on jäänyt maksuunpanematta polttoainemaksua tai polttoainemaksua on maksuunpantu liian vähän taikka maksua on palautettu aiheettomasti tai liikaa, polttoainemaksua voidaan oikaista viiden vuoden kuluessa sen vuoden päättymisestä, jona polttoainemaksun maksuunpano on tehty tai olisi pitänyt tehdä tai jona päätös polttoainemaksun palauttamisesta on tehty.

Polttoainemaksun muuttamista koskevaa Ajoneuvohallintokeskuksen päätöstä saadaan 1 momentissa säädetyn määräajan estämättä oikaista 60 päivän kuluessa päivästä, jona muutoksenhakuun oikeutettu on saanut Ajoneuvohallintokeskuksen päätöksestä tiedon.

Maksuvelvollisella tai veroasiamiehellä on oikeus hakea Ajoneuvohallintokeskukselta oikaisua sen päätökseen tässä pykälässä säädettyssä ajassa.

#### 21 §

##### *Jälkimaksuunpano*

Jos polttoainemaksua on 8 §:n 3 momentin mukaisessa maksuunpanossa toimittamatta jätetyn taikka puutteellisen tai tiedoiltaan väärän ilmoituksen tai muun tiedon tai asiakirjan johdosta jäänyt kokonaan tai osaksi panematta maksuun tai polttoainemaksua on aiheettomasti palautettu, Ajoneuvohallintokeskus määrää maksuunpanematta jääneen tai palautetun polttoainemaksun suoritettavaksi.

Ennen jälkimaksuunpanon toimittamista on maksuvelvolliselle varattava tilaisuus vasti-

neen antamiseen asiassa. Jälkimaksuunpano toimitetaan viimeistään viiden vuoden kuluessa sen vuoden päättymisestä, jona polttoainemaksua on maksuunpantu.

#### 22 §

##### *Oikaisu maksuvelvollisen hyväksi*

Jos polttoainemaksua on maksuunpantu liikaa, maksuvelvollinen voi 20 §:ssä säädettyssä ajassa pyytää Ajoneuvohallintokeskusta oikaisemaan maksuunpanon. Oikaisuvaatimus tulee tehdä kirjallisesti. Ajoneuvohallintokeskus voi myös oma-aloitteisesti oikaista maksuunpanoa maksuvelvollisen hyväksi.

#### 23 §

##### *Valitus hallinto-oikeuteen*

Veronkantoviranomaisen tämän lain nojalla antamaan päätökseen on asianomaisella tai veroasiamiehellä oikeus hakea muutosta Helsingin hallinto-oikeudelta 20 §:ssä säädettyssä ajassa. Oikaisuvaatimukseen annettuun päätökseen saa hakea muutosta tämän määräajan estämättä 60 päivän aikana sen päivän jälkeen, jona muutoksenhakuun oikeutettu on saanut päätöksestä tiedon. Muutosta on haettava kirjallisesti, ja valituskirjelmä on toimitettava valitusajassa Ajoneuvohallintokeskukselle.

Veronkantoviranomainen käsittelee oikaisuvaatimuksena Helsingin hallinto-oikeuteen osoitetun valituksen veron maksuunpanosta taikka päätöksestä, joka koskee maksun palauttamista tai maksusta vapauttamista. Jos valitusta ei kokonaisuudessaan hyväksytä, hyväksymättä jäänyt osa käsitellään Helsingin hallinto-oikeudessa.

#### 24 §

##### *Valitus korkeimpaan hallinto-oikeuteen*

Hallinto-oikeuden päätökseen saa hakea muutosta valittamalla korkeimpaan hallinto-oikeuteen, jos korkein hallinto-oikeus myöntää valitusluvan.

Valitusluvan myöntämisen perusteet ovat:

1) lain soveltamisen kannalta muissa samanlaisissa tapauksissa tai oikeuskäytännön yhtenäisyyden vuoksi on tärkeää saattaa asia korkeimman hallinto-oikeuden ratkaistavaksi;

2) asian saattamiseen korkeimman hallinto-oikeuden ratkaistavaksi on erityistä aihetta asiassa tapahtuneen ilmeisen virheen vuoksi; tai

3) valitusluvan myöntämiseen on painava taloudellinen tai muu syy.

Valituslupa voidaan myöntää myös siten, että se koskee vain osaa muutoksenhaun kohteena olevasta hallinto-oikeuden päätöksestä.

Valitus on tehtävä 60 päivän kuluessa hallinto-oikeuden päätöksen tiedoksisaannista. Valituskirjelmä on toimitettava valitusajassa korkeimmalle hallinto-oikeudelle tai Helsingin hallinto-oikeudelle.

#### 25 §

##### *Muutoksenhaun johdosta maksettava korko*

Jos polttoainemaksu on muutoksenhaun tai oikaisun johdosta kumottu tai polttoainemaksua on alennettu, asianomaiselle on maksettava takaisin liikaa suoritettu määrä sekä sille vuotuista korkoa polttoainemaksun maksupäivästä takaisinmaksupäivään sen mukaan, kuin veronkantoasetuksen (903/1978) 11 §:ssä säädetään. Jos muuutoksenhaun johdosta polttoainemaksua määrätään suoritettavaksi tai sen määrää korotetaan, Ajoneuvohallintokeskus perii polttoainemaksun ja sille veronlisäyksestä ja viivekorosta annetussa laissa säädetyn koron.

#### 26 §

##### *Valtion puhevallan käyttäminen*

Valtion puolesta puhevaltaa muutoksenhaun ja oikaisun koskevilla asioilla käyttää Uudenmaan veroviraston veroasiamies.

Veroasiamiestä kuullaan ja päätös annetaan hänelle tiedoksi siten, että veroasiamiehelle varataan tilaisuus tutustua päätökseen ja sen perusteena oleviin asiakirjoihin.

#### 27 §

##### *Äänestäminen hallinnollisissa tuomioistuimissa*

Jos tämän lain nojalla tehtyä muutoksenhaun ratkaistaessa ilmaantuu eri mielipiteitä, tulee päätökseksi se mielipide, jota useimpien on katsottava kannattaneen. Äänen jakautuessa tasan päätökseksi tulee se mielipide, joka on maksuvelvolliselle edullisempi, tai jollei tätä perustetta voida soveltaa, se mielipide, jota puheenjohtaja on kannattanut.

#### 28 §

##### *Täytäntöönpano*

Verovelvollinen on velvollinen maksamaan määrätyn polttoainemaksun siitä huolimatta, että polttoainemaksuun haetaan muutosta.

Polttoainemaksu perintä voidaan panna täytäntöön ilman tuomiota tai päätöstä noudattaen, mitä verojen ja maksujen perimisestä ulosottoin annetussa laissa säädetään. Jos polttoainemaksua on eräpäivän jälkeen suorittamatta, ajoneuvo voidaan ulosmitata ja polttoainemaksu periä ajoneuvon arvosta, vaikka ajoneuvo olisi muun kuin maksuvelvollisen omistuksessa.

#### 29 §

##### *Aiheettoman suorituksen palauttaminen*

Joka osoittaa suorittaneensa erehdyksessä polttoainemaksua, on oikeutettu hakemukselta saamaan suorittamansa määrän takaisin Ajoneuvohallintokeskukselta. Erehdyksenä ei pidetä polttoainemaksun suorittamista siinä tarkoituksessa, ettei ajoneuvon käyttöä estettäisi tai olosuhteissa, joissa tätä tarkoitusta voidaan pitää ilmeisenä.

Jos kaksi tai useampi on suorittanut samasta ajoneuvosta polttoainemaksua, liikaa maksettu polttoainemaksu palautetaan hakemuksesta sille, joka ei ole maksuvelvollinen.

Maksettua traktorin päivämaksua ei palauteta aiheettomana suorituksena.



## 30 §

*Polttoainemaksusta vapauttaminen*

Ajoneuvohallintokeskuksella on oikeus ajoneuvon suuren koon, harvojen käyttökerrojen tai muun vastaavan erityisen syyn vuoksi hakemuksesta määräämillään ehdoilla myöntää vapautus polttoainemaksun suorittamisesta. Vapautus voidaan myöntää ainoastaan siinä tapauksessa, että ajoneuvon käyttötehtävä on muualla kuin tavanomaisessa tieliikenteessä ja että ajoneuvo tässä tehtävässään ei ole merkittävässä määrin kilpailuasemassa dieselöljyä käyttävien tieliikenteeseen tarkoitettujen ajoneuvojen kanssa.

## 31 §

*Polttoainemaksun huojentaminen ja maksunlykkäys*

Ajoneuvohallintokeskus voi hakemuksesta erityisistä syistä määräämillään ehdoilla kokonaan tai osittain vapauttaa polttoainemaksun ja viivekoron sekä lykkäyksen vuoksi suoritettavan koron maksamisesta. Valtiovarainministeriö voi ottaa periaatteellisesti tärkeän asian ratkaistavakseen.

Ajoneuvohallintokeskus voi hakemuksesta

myöntää erityisistä syistä lykkäystä polttoainemaksun suorittamiselle. Valtiovarainministeriö voi ottaa lykkäysasian ratkaistavakseen.

## 32 §

*Rangaistussäännökset*

Joka kuljettaa ajoneuvoa, josta on eräännytystä polttoainemaksua suorittamatta, on tuomittava polttoainemaksurikkomuksesta sakkoon.

## 33 §

*Voimaantulo*

Tämä laki tulee voimaan 1 päivänä tammikuuta 2004. Tällä lailla kumotaan polttoainemaksusta annettu laki (337/1993) siihen myöhemmin tehtyine muutoksineen.

Jos ajoneuvosta on maksettava tai on maksumatta ennen tämän lain voimaantuloa voimassa olleen polttoainemaksusta annetun lain mukaista polttoainemaksua, polttoainemaksuun sovelletaan tämän lain voimaan tullessa voimassa olleita säännöksiä. Muutoksenhaakuun ja huojennukseen, joka on tullut vireille 1 päivänä tammikuuta 2004 tai sen jälkeen, sovelletaan kuitenkin tämän lain säännöksiä.

Helsingissä 24 päivänä lokakuuta 2003

**Tasavallan Presidentti**

**TARJA HALONEN**

Valtiovarainministeri *Antti Kalliomäki*