

Hallituksen esitys Eduskunnalle laiksi polttoainemaksusta sekä polttoaineverosta annetun lain 6 §:n ja moottoriajoneuvoverosta annetun lain 16 §:n muuttamisesta

ESITYKSEN PÄÄASIALLINEN SISÄLTÖ

Esityksessä ehdotetaan säädettäväksi laki polttoainemaksusta. Lain mukaan dieselkäyttöisissä paketti-, kuorma- ja linja-autoissa olisi käytettävä polttoaineena dieselöljynä verotettua polttoainetta tai ajoneuvosta kannettaisiin polttoaineveroa vastaavana verona polttoainemaksu. Polttoainemaksu otettaisiin huomioon veroa vähentävänä pantaessa maksuun moottoriajoneuvoveron lisävero.

Polttoaineverosta annettua lakia ehdotetaan muutettavaksi siten, että, dieselöljyn hintaan sisältyvän polttoaineveron palauttamisesta Suomessa rekisteröidyille ulkomaanliikenteessä oleville ajoneuvoille ehdotetaan luovuttavaksi.

Lait ovat tarkoitettut tulemaan voimaan mahdollisimman pian niiden tultua hyväksytyiksi ja vahvistetuiksi.

YLEISPERUSTELUT

1. Nykyinen tilanne ja ehdotetut muutokset

1.1. Dieselkäyttöisten ajoneuvojen nykyinen verotus

Dieselmoottorilla varustettujen ajoneuvojen verotus perustuu moottoriajoneuvoverosta annetun lain (722/66) nojalla rekisterissäolon perusteella kannettavaan ajoneuvoveroon ja dieselöljyn hintaan sisältyvään polttoaineveroon. Moottoribensiinistä poiketen myytävänä on petrokemialliselta koostumukseltaan dieselöljyyn verrattuna käytännöllisesti katsoen samaa polttoainetta myös lievemmin verotettuna eli kevyttä polttoöljyä. Verotusta varten kevyt polttoöljy on tehty tunnistettavaksi lisäämällä siihen väriainetta ja furfuraali-nimistä tunnistainta. Kevyen polttoöljyn käyttö dieselajoneuvossa on sallittua, mutta tällöin ajoneuvosta on suoritettava ajoneuvoveron lisävero. Kevyen polttoöljyn käyttöön siirtymisestä on ennen käyttöä tehtävä autorekisterikeskukselle veron maksuunpanoa varten moottoriajoneu-

voverolain 20 §:ssä (435/86) säädetty ilmoitus. Lisävero kannetaan eräitä traktoreita koskevaa poikkeusta lukuunottamatta aina kalenterivuodelta.

Lisäveron määrä on ajoneuvosta kannettavan ajoneuvoveron määrä kaksinkymmenkertaisena. Jos ajoneuvosta ei laatunsa vuoksi ole suoritettava ajoneuvoveroa, lisäveron määrääminen perustuu ajoneuvon kokonaispainon perusteella saatavaan laskelmalliseen ajoneuvoveron määrään. Lisävero ylittää käytännössä huomattavasti sen määrän, mikä vastaisi polttoaineveroa siitä polttoainemäärästä, joka ajoneuvossa yleensä olisi mahdollista yhden vuoden aikana käyttää. Tämän vuoksi mahdollisuutta ilmoittaa ajoneuvo kevyttä polttoöljyä käyttäväksi ei suosita. Lisäveron tarkoituksena on sen lisäksi, että varmistetaan vähintään polttoaineveroa vastaavan verotulon kertyminen, myös asiallisesti toimia esteenä kevyen polttoöljyn käytölle. Lisäveron vaikutus tässä suhteessa on erittäin tehokas. Jos kevyen polttoöljyn käytöstä ei ole asianmukaisesti tehty ilmoitusta ja ajoneuvon polttoainejärjestelmäs-

sä todetaan olevan tätä polttoainetta, seurauksena on lisäveron maksuunpanon lisäksi asian käsittely veropetoksena.

Kevyen polttoöljyn käyttöä tieliikennepolttoaineena ei ole säännöksissä kielletty. Tämä koskee yhtäläisesti Suomessa rekisteröityä ja ulkomaalla rekisteröityä ajoneuvoa. Erona kuitenkin on se, että kevyen polttoöljyn käytön perusteella ulkomaalla rekisteröidylle ajoneuvolle yleensä ei voida panna maksuun lisäveroa. Tämä johtuu yksityiskäyttöisten kansainvälisessä liikenteessä olevien maantiekulkuneuvojen verottamisesta, kansainvälisessä matkustajakuljetuksessa käytettävien ajoneuvojen verottamisesta ja kansainvälisessä tavarainkuljetuksessa käytettävien ajoneuvojen verottamisesta tehdyistä yleissopimuksista eli niin kutsutuista Geneven sopimuksista (SopS 22/56 sekä 8, 9, 11 ja 12/67). Näiden sopimusten 3 artiklan mukaan sopimusmaat ovat sitoutuneet olemaan kantamatta muussa sopimusmaassa rekisteröidyltä ajoneuvoilta veroja muun muassa ajoneuvon hallinnan perusteella. Suomi on liittynyt mainittuihin sopimuksiin. Myös useat kahdenkeskiset tieliikennesopimukset sisältävät vastaavan artiklan, joka estää ajoneuvon hallinnasta kannettavien verojen käytön.

Lisävero on oikeudelliselta luonteeltaan katsottava sellaisen ajoneuvon hallinnasta kannettavaksi veroksi, jossa käytetään polttoaineena dieselöljyä lievemmin verotettua polttoainetta. Tämä perustuu siihen, että lisävero kannetaan kiinteältä aikaan sidotulta verokaudelta eikä veron määrä riipu esimerkiksi ajoneuvossa käytetyn polttoaineen määrästä tai muusta ajoneuvon käyttöön liittyvästä tekijästä.

Moottoriajoneuvoverosta annetun lain 34 §:n mukaan ulkomaalla rekisteröidystä ajoneuvosta on tilapäisen Suomessa käytön johdosta suoritettava Suomessa oloajan perusteella kiinteää veroa ja ajomatkan perusteella kulutusveroa. Näiden verojen määrästä ja muista yksityiskohdista säädetään tarkemmin moottoriajoneuvoverosta annetun lain täytäntöönpanosta ja soveltamisesta annetussa asetuksessa (724/66). Kulutusveron voidaan periaatteessa katsoa vastaavan ulkomaalla rekisteröidyllä ajoneuvolla olevaa mahdollisuutta käyttää lisäverotta kevyttä polttoöljyä. Kulutusveroon liittyy kuitenkin myös kansainvälistä verotuksen vastavuoroisuutta koskevia näkökohtia.

Polttoaineoverosta annetun lain 6 §:n 7 kohdan nojalla palautetaan polttoaineoveroa muun muassa ulkomaanliikenteessä olevan kulkuneu-

von polttoaineeksi luovutetusta polttoaineesta. Tullihallitus määrää palautukselle tarkemmat ehdot. Valtion vuoden 1992 tulo- ja menoarvion valtiovarainministeriön pääluokkaan on sisällytynyt lisäksi määräraha ulkomaan kuorma-autoliikenteen polttoaineen hintaan sisältyvän liikevaihtoveron korvaamista varten (28.99.40). Vuoden 1993 talousarvioehdotukseen ei enää sisälly tätä määrärahaa.

Rajan ylittävässä liikenteessä olevissa ajoneuvoissa käytettävän polttoaineen tullittomuudesta säädetään tulliverolain 15 §:ssä. Pääsääntönä on, että ajoneuvon tavanomaisessa polttoainesäiliössä oleva polttoaine saadaan tuoda tullitta. Säännökset eivät rajoita ajoneuvossa tuotavan polttoaineen laatua. Ajoneuvon tavanomaisessa polttoainesäiliössä tuotava polttoaine voi siten olla ulkomaalta hankittua verotontakin polttoainetta, vaikka polttoaine olisi tehty samalla tavoin tunnistettavaksi kuin kevyt polttoöljy Suomessa. Saman sisältöinen polttoaineiden tuontisäännöstö on voimassa useissa muissakin maissa.

1.2. Kansainvälisen liikenteen kehitys ja muutoksen tarve

Ulkomaisten ajoneuvojen liikenne Suomessa on tähän asti ollut eräitä kolmannen maan liikennettä koskevia vähäisiä poikkeuksia lukuun ottamatta ajoneuvon rekisteröintimaan ja Suomen välistä liikennettä. Kyse on ollut yksinomaan rajan ylittävästä liikenteestä. Ulkomaalla rekisteröidyllä ajoneuvolla ei ole ollut mahdollisuutta harjoittaa Suomen sisäistä liikennettä eli niin sanottua kabotaasiliikennettä. Liikennettä koskeva lainsäädäntö perustuu tälle lähtökohdalle myös verotuksen osalta.

Liikennettä koskevia rajoituksia ollaan kuitenkin kansainvälisesti purkamassa. Yhtenä osana tätä kehitystä on maan sisäisen liikenteen harjoittamisen salliminen myös ulkomaisille ajoneuvoille. Tanskan, Suomen, Ruotsin ja Norjan kesken on valmisteltu sopimusta kabotaasiliikenteen kokeiluluonteisesta aloittamisesta. Liikenne olisi rajoitettu 250:een enintään kahden kuukauden pituiseen kuljetuslupaamaan maata kohden. Järjestely olisi tarkoitettu väliaikaiseksi, ja se olisi voimassa kahden vuoden ajan. Sopimusta ei ole vielä vahvistettu. Sopimus tulee voimaan 30 päivän kuluttua siitä, kun se on vahvistettu kaikissa sopimusmaissa.

Tämänhetkisen arvion mukaan kabotaasiliikenne näiden maiden kesken voisi käynnistyä tammikuun 1993 kuluessa.

Keski-Euroopassa kabotaasiliikennettä on jo voitu harjoittaa. Sielläkin kabotaasiliikenne on ollut kiintiöillä rajoitettua. Euroopan yhteisöjen (EY) komissio on 22 päivänä marraskuuta 1991 antanut ehdotuksensa EY-lainsäädäntöön sisältyvästä asetuksesta, joka vapauttaisi kabotaasiliikenteen nykyisistä kiintiöistään [KOM (91) 377 lopullinen]. Komission tarkoituksena on, että kabotaasiliikenne vapautuisi ehdotuksen mukaisesti vuoden 1993 alusta. Yhdentymiskehityksestä ja ehdotuksen käsittelystä EY:ssä riippuen ehdotus toteutuessaan saattaa vaikuttaa kabotaasiliikenteeseen myös Suomen alueella.

Linja-autoliikenteessä on Tanskan, Suomen, Ruotsin ja Norjan kesken jo sovittu 1 päivänä marraskuuta 1991 voimaan tulleella sopimuksella. Sopimuksen mukaan kabotaasiliikennettä saadaan harjoittaa aikataulun mukaisen linjaliikenteen ohella. Lupa tähän liikenteeseen voidaan myöntää, jos kabotaasiliikenteestä ei voida olettaa aiheutuvan haittaa jo toimivalle liikenteelle. Kysymys on siten laajuudeltaan rajoitetusta liikenteestä.

Kabotaasiliikenteen käynnistyminen muuttaa kilpailutilannetta muun muassa kuorma-autoliikenteessä. Erityisesti on kyse tähän asti kokonaan puuttuneen kilpailun syntymisestä tavanomaista kotimaanliikennettä harjoittavien ajoneuvojen ja ulkomailla rekisteröityjen ajoneuvojen välille.

Laskelmien mukaan suomalaisten kuorma-autojen kustannukset ovat korkeammat kuin pääasiallisten kilpailijamaiden kuorma-autojen kustannukset. Hieman alle puolet tästä kilpailuerosta johtuu verotuksesta. Verojen osuudesta suunnilleen kaksi kolmasosaa aiheutuu kevyen polttoöljyn käyttömahdollisuudesta ulkomaisessa ajoneuvossa. Yksi kolmannes verotuksen kilpailuvaikutuksista johtuu meillä toistaiseksi käytössä olevan liikevaihtoverojärjestelmän ja kilpailijamaiden arvonlisäverojärjestelmän välisestä erosta.

Kuten edellä on todettu, ulkomailla rekisteröidyille ajoneuvoille kevyen polttoöljyn käytöstä syntyvä etu on pystytty tähänastisilla vero- ja tukijärjestelyillä korvaamaan kotimaiselle ulkomaanliikenteelle. Dieselöljyn polttoaineveron ja liikevaihtoveron palautuksen määrä oli vuonna 1990 noin 27 miljoonaa markkaa. Ulkomaisilta ajoneuvoilta kannettiin kiinteää

veroa ja kulutusveroa noin 10 miljoonaa markkaa. Eräissä arvioissa on esitetty, että kevyen polttoöljyn käytöstä ulkomaiset liikenteenharjoittajat hyötyisivät noin 20 miljoonaa markkaa vuodessa. Kotimaisten ulkomaanliikenteen harjoittajien kilpailuetu näistä järjestelyistä on siten 17 miljoonaa markkaa vuodessa.

Ulkomailla rekisteröityjen ajoneuvojen ryhtyessä kilpailemaan Suomen sisäisessä liikenteessä kevyen polttoöljyn käyttömahdollisuutta ei vastaavalla tavalla voida kompensoida kotimaisille liikenteenharjoittajille. Kilpailuedellytysten tasoittaminen tältä osin edellyttää, että joko ulkomailla rekisteröidyssä ajoneuvossa olisi yhtäläisesti ryhdyttävä käyttämään Suomessa dieselöljyä tai ajoneuvon käytöstä olisi muulla tavoin suoritettava vastaava määrä veroa. Muutoksen tarve koskee välittömästi kuorma-autoliikennettä ja linja-autoliikennettä. On kuitenkin mahdollista, että liikenteen edelleen vapautuessa myös henkilö- ja pakettiautojen kohdalla syntyy vastaavaa kilpailua, johon olisi varauduttava jo tässä vaiheessa.

Vaikka dieselöljy ja kevyt polttoöljy ovat petrokemiallisesti lähellä toisiaan olevia tuotteita, niillä saattaa olla muun muassa rikkipitoisuutta koskevia ja eräitä muitakin pakokaasupäästöihin vaikuttavia eroja. Markkinoille on lisäksi tulossa ympäristön kannalta tähänastista parempia dieselöljyalaatuja. Myös ympäristön suojelusyhteydet edellyttävät siten moottorikäyttöön kehitetyn polttoaineen käyttöä dieselajoneuvoissa. Tämä korostuu dieselajoneuvojen pakokaasupäästöeräiden jatkuvasti tiukentumista. Kevyen polttoöljyn käyttömahdollisuus olisi ympäristön suojelusyhteydet poistettava tai käyttömahdollisuutta olisi verotuksella rajoitettava myös ulkomailla rekisteröidyissä raskaissa ajoneuvoissa.

1.3. Ehdotetut muutokset

1.3.1. Laki polttoainemaksusta

Jotta kevyen polttoöljyn käyttö ei muodostuisi dieselöljyn käyttöä edullisemmaksi, ehdotetaan säädettäväksi, että dieselmoottorilla varustetun ajoneuvon ryhtyessä käyttämään dieselöljyä lievemmin verotettua polttoainetta ajoneuvosta kannettaisiin polttoainemaksu. Polttoainemaksua kannettaisiin Suomessa ja muissa maissa rekisteröidyiltä tai rekisteröimättöminä käytettäviltä dieselkäyttöisiltä paketti-, kuorma- ja linja-autoilta.

Kotimaisia ajoneuvoja koskevia nykyisiä säännöksiä vastaavasti dieselöljyä lievemmin verotetun polttoaineen käyttöä ei kokonaan kielletäisi, vaan edellytettäisiin, että tämän polttoaineen käytöstä tehtäisiin ennen ajoneuvon käyttöä asianomaiselle veroviranomaiselle ilmoitus polttoainemaksun maksuunpanoa varten. Autorekisterikeskuksen ajoneuvohallinnon yksikkö panisi maksuun tällöin polttoainemaksun niin monelta päivältä, jona ajoneuvoa käytettäisiin Suomessa. Jos ajoneuvossa, josta ei ole tehty sanottua ilmoitusta, havaitaan käytettävän dieselöljyä lievemmin verotettua polttoainetta, polttoainemaksu pantaisiin maksuun kolminkertaisena.

Polttoainemaksu olisi tarkoitettu vastamaan sitä polttoaineveroa, joka olisi kertynyt, jos ajoneuvossa olisi käytetty polttoainetta dieselöljyä. Päivältä kannettavan polttoainemaksun määrä ehdotetaan säädettäväksi sen mukaan, mikä määrä polttoainetta voitaisiin enintään vuorokaudessa käyttää kyseiseen ajoneuvoryhmään kuuluvassa ajoneuvossa. Kun käytännössä on vaikeaa tai mahdotonta jälkeinpäin luotettavasti selvittää, mitä polttoainetta ajoneuvossa on käytetty valvonnassa havaittua dieselöljyä lievemmin verotetun polttoaineen käyttöä edeltävänä aikana, polttoainemaksu ehdotetaan kannettavaksi ajanjaksolta, jona ajoneuvoa maksuunpanon aiheuttavaan havaintoon mennessä on yhtäjaksoisesti käytetty tai jona ajoneuvo on ollut käytettävissä Suomessa. Kohtuussyistä ajanjakson pituus ehdotetaan kuitenkin rajoitettavaksi enintään 60 päivään kerrallaan. Jos ajoneuvon maahan tuonnin ajankohtaa ei voida luotettavasti selvittää, olisi polttoainemaksu voitava kantaa riittävän pitkältä ajalta, joksi ehdotetaan vähintään kymmentä päivää.

Polttoainemaksun suorittaminen ilmoituksen perusteella oikeuttaisi käyttämään ajoneuvossa dieselöljyä lievemmin verotettua polttoainetta ajanjaksona, jolta polttoainemaksu pannaan maksuun. Jos lievemmin verotettua polttoainetta käytetään muuna aikana, seurauksena olisi uusi polttoainemaksun maksuunpano. Samoin jos polttoainemaksu on pantu maksuun valvonnassa havaitun lievemmin verotetun polttoaineen käytön perusteella ja jos rikkomuksesta tehdään uusi havainto.

Polttoainemaksua ei kannettaisi niissä tapauksissa, joissa ajoneuvosta on moottoriajoneuvoverosta annetun lain 20 §:ssä säädetyllä tavoin tehty ilmoitus lisäveron maksuunpanoa

varten. Sen sijaan polttoainemaksu kannettaisiin lisäveron ohella, jos Suomessa rekisteröidyssä tai täällä omistetuissa rekisteröimättömässä ajoneuvossa käytettäisiin ilmoitusta tekemättä dieselöljyä lievemmin verotettua polttoainetta. Kahden päällekkäisen veroseuraamuksen välttämiseksi lisäveron määrää kuitenkin alennettaisiin lisäveron verokauden ajalta maksuunpannun polttoainemaksun määrällä. Alennus voisi olla enintään lisäveron koko määrän suuruinen. Lopputuloksena olisi se, että seuraamus vastaisi joko lisäveroa tai polttoainemaksua sen mukaan kumpi näistä on korkeampi.

Ehdotettu järjestely olisi yhteensopiva edellä selostettujen polttoaineen maahantuontia koskevien tulliverolain 15 §:n säännösten kanssa. Ajoneuvon mukana maahan tuotua polttoainetta saataisiin edelleen käyttää, vaikka sen verosisältö olisi pienempi kuin Suomessa dieselöljyn polttoainevero. Jos ajoneuvossa tuotaisiin maahan polttoainetta, joka on tehty tunnistettavaksi kevyenä polttoöljynä, polttoainemaksu kuitenkin pantaisiin maksuun. Tämä on tarpeen mahdollisten vaikeiden näyttökysymysten välttämiseksi.

1.3.2. Laki polttoaineverosta annetun lain 6 §:n muuttamisesta

Kun otetaan huomioon muun muassa useissa verosopimuksissamme olevat syrjintäkieltoa koskevat kohdat sekä tämän periaatteen keskeisen merkityksen myös EY:n veroharmonisoinnissa, ehdotettuun järjestelyyn ei tulisi sisällyttää tekijöitä, joita voitaisiin pitää luonteeltaan syrjivinä. Sopimusten vastaista olisi kantaa ulkomaalaiselta sellaista veroa, joka ei kohdistu samassa asemassa olevaan kotimaiseen verovelvolliseen tai välillisessä verotuksessa kotimaisen kuluttajan käyttämään hyödykkeeseen.

Kun uuden järjestelyn lähtökohtana on se, että koti- ja ulkomaalainen dieselajoneuvon käyttäjä yhtäläisesti joko käyttää ajoneuvossa polttoaineena dieselöljyä tai suorittaa ajoneuvosta dieselöljyn polttoaineveroa vastaavana verona polttoainemaksua, voitaisiin dieselöljyn polttoaineveron palauttamista Suomessa rekisteröidyille ulkomaanliikennettä harjoittaville pitää menettelynä, jonka perusteella ehdotettu uudistus olisi mahdollisesti syrjimättömyyden periaatteen vastainen.

Sen vuoksi ehdotetaan, että polttoaineveron palauttamisesta ulkomaanliikenteessä oleville ajoneuvoille luovuttaisiin. Polttoaineverosta annetun lain 6 §:n 7 kohdasta poistettaisiin maininta ulkomaanliikenteen kulkuneuvoista.

1.3.3. Laki moottoriajoneuvoverosta annetun lain 16 §:n muuttamisesta

Ehdotettu uusi polttoainemaksu ja nykyisin käytössä oleva moottoriajoneuvoveron lisävero tulisi kannettavaksi kotimaisen ajoneuvon kyseessä ollessa saman ajoneuvon käyttötapautuman perusteella. Jotta tästä johtuvat veroseuraamukset eivät muodostuisi päällekkäisiksi, ehdotetaan moottoriajoneuvoverosta annettua lakia muutettavaksi siten, että lisäveron määrää alennettaisiin lisäveron verokauden aikana maksuun pannun polttoainemaksun määrällä. Kun polttoainemaksu voisi eräissä tapauksissa muodostua lisäveroa suuremmaksi, eikä tarkoituksena ole, että polttoainemaksusta voisi seurata lisäveron palautusta, vähennyksen tulisi olla enintään lisäveron koko määrän suuruisen.

2. Asian valmistelu

Esitys on valmisteltu valtiovarainministeriössä virkatyönä. Asiasta ovat antaneet lausuntonsa liikenneministeriö, oikeusministeriö, tullihallitus, Suomen Kuorma-autoliitto r.y., Tavaralinjat r.y. ja Ulkomaanliikenteenharjoittajat r.y.

3. Esityksen organisatoriset ja henkilöstövaikutukset

Polttoainemaksun kantaminen olisi Autorekisterikeskuksen ajoneuvohallinnon yksikön tehtävänä. Menettely vastaisi pääasiassa lisäveron kantamista moottoriajoneuvoverosta annetun lain säännösten nojalla. Kotimaisten ajoneuvojen kohdalla kyseessä olisivat samat ajoneuvotkin. Lisätyötä aiheutuisi polttoainemaksusta ulkomaalla rekisteröidyille ajoneuvoille. Kokemusten mukaan lisäveroa joudutaan vain harvoin kantamaan tieliikenteessä käytettäviltä ajoneuvoilta. Tämän perusteella voidaan arvioida, ettei ehdotettu uusi tehtävä edellyttäisi Autorekisterikeskuksen ajoneuvohallinnon yksikön henkilökunnan lisäämistä.

Dieselajoneuvojen polttoaineiden valvonta tapahtuisi kuten tähänkin asti. Lisätyötä tullille ja poliisille aiheutuisi ulkomaalla rekisteröityjen ajoneuvojen valvonnasta. Valvonta on kuitenkin teknisesti käynyt vuoden 1991 aikana aiempaa helpommaksi, kun polttoaineiden väriaine otettiin käyttöön. Voidaan arvioida, ettei ehdotus aiheuta valvontahenkilökunnan lisäämisen tarvetta.

Dieselöljyn polttoaineveron palauttaminen on edellyttänyt suunnilleen kahden henkilötyövuoden työpanosta. Kun tämän on jakaantunut useisiin piiritullikamareihin, palautusjärjestelmästä luopuminen ei aiheuta henkilöstömuutoksia, mutta antaa mahdollisuuden kohdentaa työpanosta tullilaitoksen muihin työtehtäviin.

Ehdotetut muutokset eivät siten aiheuta organisatorisia tai henkilöstöön kohdistuvia muutoksia. Kokonaisuutena hallinnollista työtä säästettäisiin tai sitä olisi kohdennettavissa uudelleen joidenkin henkilötyövuosien määrällä.

4. Esityksen taloudelliset vaikutukset

Ehdotetusta järjestelystä seuraisi, että myös ulkomaalla rekisteröidyt ajoneuvot käyttäisivät Suomessa dieselöljyä. Tämä lisäisi polttoaineveron tuottoa. Markkamääräistä vaikutusta ei voida arvioida, koska tähän vaikuttaa muun muassa eri maissa rekisteröityjen ajoneuvojen käytön laajuus. Polttoainemaksun tuoton voidaan arvioida olevan vähäinen.

Polttoaineveron palauttamisesta luopuminen lisää polttoaineveron tuottoa noin 20 miljonnalla markalla.

Kuorma-autoalan kannalta ehdotettu lainsäädäntö tarkoittaisi kabotaasiliikenteessä olevan ulkomaalla rekisteröidyn kuorma-auton ja kotimaanliikennettä harjoittavan Suomessa rekisteröidyn ajoneuvon välisen verotuksesta johtuvan kilpailueron supistamista laskennallisesti suunnilleen kahdella kolmanneksella. Suomessa rekisteröidyille ulkomaanliikennettä harjoittaville ajoneuvoille ei enää kohdistettaisi polttoaineverotuksessa verotukea. Ulkomaisten ja kotimaisten kuorma-autojen asema olisi polttoaineiden suhteen sama. Tämä koskisi sekä liikennettä Suomessa että ulkomaanliikennettä.

YKSITYISKOHTAISET PERUSTELUT

1. Lakiehdotusten perustelut

1.1. Laki polttoainemaksusta

1 §. Soveltamisala. Pykälän mukaan laissa säädetäisiin dieselmoottorilla varustetusta paketti-, kuorma- ja linja-autosta dieselöljyä lievemmin verotetun polttoaineen käytöstä suoritettavasta polttoainemaksusta. Polttoainemaksu olisi tarkoitettu vastaamaan sitä polttoaineveroa, joka jää suorittamatta, jos ajoneuvossa ei käytetä polttoaineena dieselöljyä.

Ehdotettua lakia sovellettaisiin 1 §:n 2 momentin mukaan sekä Suomessa että ulkomaalla rekisteröityyn edellä mainittuun ajoneuvoon. Laki koskisi myös rekisteröimättöminä käytettäviä ajoneuvoja. Ajoneuvon käyttöpaikalla ei ole merkitystä, joten ehdotettu laki koskisi yhtälailla ajoneuvon käyttöä tiellä kuin muillakin alueilla. Lain soveltamisala vastaisi siinä suhteessa moottoriajoneuvoverolain soveltamisalaa.

2 §. Polttoainemaksu. Pykälän 1 momenttiin sisältyisi säännös polttoainemaksun kantamisesta. Pykälän 2 momentin mukaan polttoainemaksua ei kannettaisi ajoneuvossa maahan tuotaessa olevan polttoaineen perusteella. Säännös on tarpeen siitä syystä, että tulliverolain 15 §:n ja sen nojalla annettujen säännösten mukaan ulkomaanliikenteessä olevan ajoneuvon mukana saadaan tuoda tietty määrä polttoainetta tullitta. Tästä polttoaineesta ei siten kanneta Suomessa polttoaineveroa, ja polttoaine on siten dieselöljyä lievemmin verotettua.

Polttoainemaksu kannettaisiin kuitenkin myös ajoneuvon mukana maahan tuodusta polttoaineesta, jos polttoaine on tehty tunnistettavaksi siten kuin kevyt polttoöljy. Polttoainemaksun kantaminen tässä tapauksessa on tarpeen muutoin vaikeiksi muodostuvien näyttökysymysten välttämiseksi. Kevyessä polttoöljyssä käytetyt tunniste- ja väriaineet säilyvät ajoneuvon polttoainejärjestelmässä niin pitkään, että vastaavalla tavalla tunnistettavaksi tehdyn maahantuodunkaan polttoaineen käyttöä ei voida sallia verotta.

Pykälän 3 momentissa ehdotetaan, että ajoneuvosta, josta on samalta ajalta kannettu moottoriajoneuvoverolaissa tarkoitettua lisäveroa, ei kannettaisi polttoaineveroa. Sekä lisävero että polttoainemaksu tulisivat suoritettavaksi niissä tapauksissa, joissa dieselöljyä lie-

vemmin verotettua polttoainetta käytettäisiin säädettyä ilmoitusta tekemättä. Lisäveron suorittamisesta ei tässä tapauksessa myöskään seuraisi, että ajoneuvossa tämän jälkeisenä aikana voitaisiin käyttää lievemmin verotettua polttoainetta ilman polttoainemaksun uutta maksuunpanoa. Ehdotettu säännös koskisi ainoastaan kotimaisia ajoneuvoja, koska ulkomaalaiselta ajoneuvolta ei kanneta lisäveroa.

3 §. Ilmoitusvelvollisuus. Pykälässä säädetäisiin, että ajoneuvon omistaja tai haltija on velvollinen ilmoittamaan dieselöljyä lievemmin verotetun polttoaineen käytöstä autorekisterikeskukselle. Ilmoitus on tehtävä ennen tällaisen polttoaineen käyttöön ryhtymistä. Säännös vastaa moottoriajoneuvoverolaissa säädettyä menettelyä. Ehdotetun 2 §:n 3 momentin mukaan kotimaisesta ajoneuvosta kannettaisiin ilmoituksen johdosta ainoastaan moottoriajoneuvoveron lisävero.

Maahan tuotavasta ajoneuvosta ilmoitus olisi voitava tehdä myös tulliviranomaiselle. Tarkoituksena on, että tulliviranomainen näissä tapauksissa välittäisi tiedon polttoainemaksun maksuunpanoa varten Autorekisterikeskuksen ajoneuvohallinnon yksikölle.

4 §. Polttoainemaksun määrääminen. Ehdotetun säännöksen mukaan polttoainemaksu määrättäisiin niin monelta päivältä, jona ajoneuvossa ilmoitetaan käytettäväksi dieselöljyä lievemmin verotetulla polttoainetta. Jos valvonnassa havaitaan, että ajoneuvossa käytetään tällaista polttoainetta muuna kuin ilmoitettuna aikana, polttoainemaksu kannetaan niin monelta päivältä, jona ajoneuvoa on siihen mennessä yhtäjaksoisesti ollut Suomessa. Polttoainemaksu kannettaisiin enintään 60 päivältä kerrallaan. Jos ajoneuvosta on jo aiemmin määrätty polttoainemaksua, aika luetaan enintään tämän edellisen verojakson päättymisestä.

Ehdotettu järjestely perustuu siihen, että ajoneuvossa voidaan olettaa käytettävän jatkuvasti samaa polttoainetta. Näytön esittäminen siitä, mitä polttoainetta ajoneuvossa on valvontahavaintoa edeltävänä ajanjaksona käytetty tai kuinka paljon ajoneuvoa on tosiasiallisesti käytetty, on kuitenkin vaikeaa tai käytännössä useimmiten mahdotonta. Tämän vuoksi verotus joudutaan perustamaan siihen, miten pitkään ajoneuvo on ollut käytettävissä Suomessa. Kohtuussyistä aika rajoitettaisiin kuitenkin enintään 60 päivään kerrallaan. Huomioon

otettaisiin valvontahavaintoa edeltävä yhtäjaksoinen ajoneuvon olo Suomessa. Jos ajoneuvo on käynyt useita kertoja Suomessa, edelliset käyntikerrat eivät siten vaikuttaisi polttoainemaksun verojaksoon.

Käytännössä voi kuitenkin esiintyä tapauksia, joissa tuottaa vaikeuksia selvittää riittävän luotettavasti ajoneuvon maahan tuonnin ajan kohtaa ja siitä alkavaa käyttöjakson pituutta. Tällaisten mahdollisesti ajoneuvon maahan tuojasta riippuvien tilanteiden varalta ehdotetaan säädettäväksi, että polttoainemaksu voitaisiin panna maksuun vähintään kymmeneltä päivältä. Tämäkin aika voitaisiin harkinnanvaraisesti ylittää, jos on perusteltua aihetta arvioida käyttöajan olleen kymmentä päivää pitemmän. Säännöstä ei ole tarkoitettu sovellettavaksi siten, että ajoneuvon käyttäjän oikeusuoja vaarantuisi säännökseen sisältyvän harkintavallan johdosta, vaan soveltaminen tulisi kysymykseen lähinnä silloin, kun maksuvelvollinen ei ole halukas antamaan tarvittavia tietoja ajoneuvon maahan tuonnista. Säännös ei myöskään tarkoittaisi viranomaisella olevan selvitysvastuun syrjäytymistä.

5 §. *Polttoainemaksun määrä.* Eri ajoneuvoilta kannettavan polttoainemaksun määrän tulisi vastata vähintään sitä veron määrää, joka olisi sisällynyt ajoneuvossa yhden päivän aikana käytetyn dieselöljyn hintaan. Kun ajoneuvojen ajosuoritetta eikä todellista polttoainemäärää voida jälkikäteen luotettavasti selvittää, polttoainemaksun määrä ehdotetaan perustettavaksi siihen, mikä määrä polttoainetta voitaisiin kuhunkin ajoneuvoryhmään kuuluvassa ajoneuvossa enintään käyttää yhden vuorokauden kuluessa. Esimerkiksi kuorma-autojen kohdalla enimmäismäärä laskettaisiin vaikeissa olosuhteissa suoritettavassa maansiirtotyössä olevan, useaa vuoroa ajavan raskaan kuorma-auton mukaan.

Polttoainemaksun määräksi pakettiautosta ehdotetaan 500 markkaa päivältä, kuorma-autosta 1 000 markkaa päivältä ja linja-autosta 750 markkaa päivältä.

Verrattuna moottoriajoneuvoverolaissa tarkoitettuun lisäveroon esimerkiksi kuorma-auton polttoainevero suunnilleen vastaisi lisäveron määrää jaettuna yhden vuoden tavanomaisella keskimääräisellä työpäivien lukumäärällä.

6 §. *Polttoainemaksun korottaminen.* Kuten muussakin verotuksessa on yleistä, myös polttoainemaksua olisi tarpeen kantaa korotettuna verovilpin tai veropetoksen seurauksena. Tä-

män vuosi ehdotetaan, että polttoainemaksu kannettaisiin kolminkertaisena, jos dieselöljyä lievemmin verotettua polttoainetta käytetään tekemättä tästä ennen käyttöä 3 §:ssä tarkoitettua ilmoitusta.

7 §. *Maksuvelvollinen.* Pykälän mukaan polttoainemaksu määrättäisiin sen maksettavaksi, joka dieselöljyä lievemmin verotettua polttoainetta käyttäessään oli ajoneuvon omistaja. Jos ajoneuvolla on pysyvä haltija, maksu määrättäisiin kuitenkin haltijan maksettavaksi. Tällä tarkoitettaisiin käytännössä ajoneuvorekisteriin merkittyä ajoneuvon haltijaa tai muuta tähän rinnastuvaa ajoneuvon hallintaa.

Sen selvittämisessä, ketä on pidettävä edellä tarkoitettuna maksuvelvollisena, käytettäisiin ajoneuvorekisterin tietoja, ajoneuvon asiakirjoja tai muuta vastaavaa tietolähdettä. Tässä yhteydessä viitataan myös jäljempänä käsiteltävään 14 §:n 2 momenttiin, jonka mukaan erääntynyt polttoainemaksu saadaan ajoneuvon omistussuhteiden muututtuakin periä ulosottoteitse ajoneuvon arvosta.

8 §. *Viranomaiset.* Polttoainemaksun maksunpanisi Autorekisterikeskuksen ajoneuvohallinnon yksikkö. Autorekisterikeskuksen ajoneuvohallinnon yksikkö kantaa myös ajoneuvoveron lisäveron, joka saattaa samalla tulla kysymykseen ajoneuvon käyttäjän ilmoituksen tai viranomaisen valvonnassa tapahtuvan havainnon johdosta.

Polttoaineiden käyttöä valvoisivat poliisi ja tulliviranomaiset. Näillä olisi oikeus tarvittaviin polttoaineiden säilytystilojen ja ajoneuvojen tarkastuksiin. Säännös vastaisi nykyistä lisäveroa koskevaa käytäntöä.

Pykälän 3 momentissa säädettäisiin valvontaviranomaisten velvollisuudesta tehdä tarvittavat ilmoitukset havainnoistaan Autorekisterikeskuksen ajoneuvohallinnon yksikölle.

9 §. *Polttoaineen käytön toteaminen.* Pykälässä ehdotetaan, että muun polttoaineen kuin dieselöljyn käyttöön katsotaan ryhdytyn, jos ajoneuvon polttoainesäiliössä on kevyenä polttoöljynä tunnistettavaksi tehtyä polttoainetta. Tunnistettavaksi tehdyn polttoaineen määrä ei vaikuttaisi maksuunpanoon. Ehdotus noudattaisi samaa periaatetta kuin moottoriajoneuvoverolain 14 §:n 3 momentissa oleva vastaava säännös.

10 §. *Kuljetuksen jatkaminen.* Lakiin ehdotetaan otettavaksi säännös, jonka mukaan ajoneuvoa, jossa valvonnassa on todettu käytettävän dieselöljyä lievemmin verotettua polttoai-

netta, saadaan tämän jälkeen samaa polttoainetta käyttäen kuljettaa viranomaisen määräämälle paikalle, jossa ajoneuvon polttoaine voidaan vaihtaa. Tällä tarkoitettaisiin ajoneuvon siirtämistä esimerkiksi huoltoasemalle, jossa ajoneuvon säiliössä olevia ehkä suurehkojakin polttoainemääriä voidaan ympäristön kannalta turvallisesti käsitellä ja jossa dieselöljyä on saatavana. Viranomaisen tulisi säännöksen mukaan osoittaa lähin polttoaineen vaihtoon soveltuva paikka.

Ehdotettavan 2 momentin mukaan muu kuin polttoaineen vaihtoon soveltuvaan paikkaan johtava kuljetus dieselöljyä lievemmin verotetulla polttoaineella aiheuttaisi jälleen uuden polttoainemaksun määräämisen.

11 §. *Ulkomaalla rekisteröidyn ajoneuvon maastavientikielto.* Jotta polttoainemaksu saataisiin kaikissa olosuhteissa tehokkaasti perityksi, ehdotetaan, että ulkomaalla rekisteröityä ajoneuvoa, josta on kannettava polttoainemaksu, ei saa viedä maasta ennen polttoainemaksun maksamista. Säännös tarkoittaisi sitä, että maastavientikielto koskisi ajoneuvoa heti, kun valvonnassa on todettu dieselöljyä lievemmin verotetun polttoaineen käyttö. Samoin olisi silloinkin, kun ajoneuvosta tehdään 3 §:ssä tarkoitettu ilmoitus. Erityistä viranomaispäätöstä ei tarvittaisi. Polttoainevalvontaa harjoittavien viranomaisten tai Autorekisterikeskuksen ajoneuvohallinnon yksikön olisi ilmoitettava asiasta ajoneuvojen maasta vientiä valvoville viranomaisille, vaikka tästä ei erikseen laissa säädetäkään.

Kun olosuhteet saattavat edellyttää ajoneuvon maasta vientiä jo ennen polttoainemaksun maksuunpanoa, ehdotetaan säädettäväksi, että Autorekisterikeskuksen ajoneuvohallinnon yksikkö voisi antaa siihen luvan, jos polttoainemaksun maksamisesta asetetaan hyväksyttävä vakuus. Vakuuden ottaisi vastaan ja hyväksyisi polttoainemaksun perinnästä muutoinkin huolehtiva Autorekisterikeskuksen ajoneuvohallinnon yksikkö.

12 §. *Maksuvelvollisen kuuleminen.* Osana polttoainemaksuun liittyviä oikeussuojajärjestelyjä lakiin ehdotetaan otettavaksi säännös, jonka mukaan maksuvelvolliselle on varattava tilaisuus tulla kuulluksi ennen polttoainemaksun maksuunpanoa. Kuuleminen tapahtuisi kirjallisen lausunnon muodossa, mutta asianomaisen sitä pyytäessä kuuleminen voitaisiin toimittaa myös suullisesti. Lausunnon antami-

selle olisi varattava vähintään kahden viikon määräaika.

13 §. *Maksuaika.* Polttoainemaksun maksuajaksi ehdotetaan 30 päivää maksumääräyksen antamisesta.

Eräpäivän jälkeiseltä ajalta polttoainemaksulle kannettaisiin veron viivästyskorosta ja jäämämaksusta annetussa laissa (145/76) säädettyjen perusteiden mukaan laskettava viivästyskorke ja jäämämaksu.

14 §. *Muutoksenhaku ja täytäntöönpano.* Säännöksen mukaan polttoainemaksun määräämistä koskevaan päätökseen haettaisiin muutosta valittamalla liikevaihtovero-oikeuteen noudattaen, mitä moottoriajoneuvoverosta annetussa laissa (722/66) säädetään. Muutoksenhakumenettely vastaisi ehdotuksen mukaan muun muassa moottoriajoneuvoveron lisäveroa koskevaa muutoksenhakua. Menettely olisi tarkoituksenmukainen siitä syystä, että osassa tapauksia ehkä haettaisiin yhtenevillä perusteilla muutosta sekä polttoainemaksusta että lisäverosta.

Polttoainemaksua koskeva maksumääräys pannaan täytäntöön ilman tuomiota tai päätöstä noudattaen, mitä verojen ja maksujen perimisestä ulosottoin annetussa laissa (367/61) säädetään. Sovellettavaksi tulisivat näin säädettäessä myös tuossa laissa verovelvolliselle varatut oikeussuojakeinot.

Polttoainemaksun perimisen varmistamiseksi ehdotetaan säädettäväksi, että jos polttoainemaksu on jätetty eräpäivänä suorittamatta, asianomainen ajoneuvo saadaan ulosmitata ja polttoainemaksu periä ajoneuvon arvosta, vaikka ajoneuvo tuolloin olisi muun kuin maksuvelvollisen omistuksessa.

15 §. *Veronhuojennus ja maksunlykkäys.* Lakiin ehdotetaan otettavaksi vastaavat säännökset veronhuojennuksesta ja maksunlykkäyksestä, jotka sisältyvät yleensä muihinkin verolakeihin. Veronhuojennus voitaisiin myöntää erityisen painavista syistä. Käytännössä tämä voi tarkoittaa monentyyppisten polttoainemaksun perimisen kohtuuttomaksi tekevien verovelvollisen olosuhteiden huomioon ottamista. Pelkästään polttoainemaksun ehkä korkean määrän perusteella veronhuojennusta ei kuitenkaan tulisi myöntää. Mahdollisuus veronhuojennuksen myöntämiseen koskisi myös polttoainemaksulle laskettavia viivästysseuraamuksia.

Valtiovarainministeriö käsitelisi polttoainemaksua koskevat veronhuojennushakemukset. Verohallitus käsitelisi kuitenkin enintään

300 000 markan määrää koskevat hakemukset. Valtiovarainministeriö voisi tällöinkin ottaa periaatteellisesti tärkeän asian ratkaistavakseen.

Polttoainemaksun suorittamiseen voitaisiin erityisen painavista syistä hakea lykkäystä. Verohallituksen asiana olisi ratkaista lykkäys-hakemukset. Kuten muidenkin verojen lykkäysasioissa, lykkäys myönnettäisiin valtiovarainministeriön määräämin ehdoin. Ehdot koskisivat muun muassa lykkäyskorkoa ja vakuuksia. Ministeriö voisi harkintansa mukaan ottaa myös lykkäysasian ratkaistavakseen.

Muita veroja koskevia veronhuojennus- ja lykkäyssäännöksiä vastaavasti ehdotetaan säädettäväksi, että polttoainemaksua koskeviin lykkäys- ja huojennuspäätöksiin ei saa valittamalla hakea muutosta. Uuden hakemuksen teko olisi säännöksen estämättä mahdollista.

16 §. Rangaistussäännökset. Pykälässä ehdotetaan, että polttoainemaksun lainvastaisesta välttämisestä ja sen yrittämisestä rangaistaan siten kuin rikoslain 29 luvun 1[00c4]3 §:ssä säädetään. Säännös vastaisi muiden verolakien rangaistussäännöksiä.

17 §. Tarkemmat säännökset. Lakiin ehdotetaan otettavaksi valtuussäännös, jonka mukaan tarkemmat säännökset täytäntöönpanosta annetaan tarvittaessa asetuksella.

18 §. Voimaantulo. Pykälässä olisi tavanomainen säännös lain voimaantuloajankohdasta sekä säännös, jonka mukaan lakia sovellettaisiin ajoneuvoihin, joita käytetään Suomessa voimaantulopäivänä tai sen jälkeen.

1.2. Laki polttoaineverosta annetun lain 6 §:n muuttamisesta

6 §. Lainkohdassa säädetään verottomasta

polttoaineesta. Pykälän 7 kohdassa säädetään, että verotonta on muun muassa ulkomaanliikenteessä olevan kulkuneuvon polttoaineeksi luovutettu polttoaine. Pykälässä olevasta ulkomaanliikenteessä olevien liikennevälineiden luettelosta ehdotetaan poistettavaksi tieliikenneajoneuvoja tarkoittava maininta kulkuneuvosta. Verotonta olisi edelleen pykälässä tarkoitettu ulkomaanliikenteen vesi- ja ilma-alusten polttoaine.

1.3. Laki moottoriajoneuvoverosta annetun lain 16 §:n muuttamisesta

16 §. Lainkohdassa ehdotetaan säädettäväksi, että lisäveroa alennetaan verokauden ajalta maksuunpannun polttoainemaksun määrällä, enintään kuitenkin lisäveron määrällä. Samalla lisäveron määrää koskevien säännösten sanamuotoa ehdotetaan yksinkertaistettavaksi. Tarkoituksena on, etteivät sanonnalliset muutokset vaikuta lisäveron määrään tai siihen, mistä ajoneuvoista lisäveroa kannetaan.

2. Voimaantulo

Laki polttoainemaksusta, laki polttoaineverosta annetun lain 6 §:n muuttamisesta ja laki moottoriajoneuvoverosta annetun lain 16 §:n muuttamisesta ovat tarkoitetut tulemaan voimaan heti eduskunnan hyväksytyä lait ja lakien tultua vahvistetuiksi.

Edellä esitetyn perusteella annetaan Eduskunnan hyväksyttäväksi seuraavat lakiehdotukset:

1.

Laki polttoainemaksusta

Eduskunnan päätöksen mukaisesti säädetään:

1 §

Soveltamisala

Tässä laissa säädetään dieselmoottorilla varustetussa paketti-, kuorma-, linja-autossa dieselöljyä lievemmin verotetun polttoaineen käytämisestä suoritettavasta polttoainemaksusta.

Tätä lakia sovelletaan Suomessa ja ulkomailla rekisteröityyn tai rekisteröimättömänä Suomessa käytettävään 1 momentissa tarkoitettuun ajoneuvoon.

2 §

Polttoainemaksu

Edellä 1 §:ssä tarkoitettusta ajoneuvosta, jossa käytetään polttoaineena dieselöljyä lievemmin verotettua polttoainetta, kannetaan polttoaineveroa vastaavana verona polttoainemaksua.

Ajoneuvon säiliössä maahan tuotaessa olevan polttoaineen perusteella ei kanneta polttoainemaksua. Jos ajoneuvon säiliössä maahan tuotaessa oleva polttoaine on tehty tunnistettavaksi siten kuin kevyestä polttoöljystä polttoaineverosta annetun lain (948/82) nojalla säädetään, polttoainemaksu pannaan kuitenkin maksuun.

Ajoneuvosta, josta on tehty moottoriajoneuvoverosta annetun lain 20 §:ssä tarkoitettu ilmoitus lisäveron maksuunpanoa varten, ei kanneta lisäveron verokauden aikana polttoainemaksua.

3 §

Ilmoitusvelvollisuus

Jos 1 §:ssä tarkoitettua ajoneuvoa ryhdytään käyttämään dieselöljyä lievemmin verotetulla polttoaineella, ajoneuvon omistaja tai haltija on velvollinen ilmoittamaan siitä Autorekisterikeskuksen ajoneuvohallinnon yksikölle ennen tällaisen polttoaineen käyttöä. Maahan tuotavasta ajoneuvosta ilmoitus voidaan tehdä myös tulliviranomaiselle.

4 §

Polttoainemaksun määrääminen

Polttoainemaksu määrätään niin monelta päivältä, jona ajoneuvossa ilmoitetaan käytettävän dieselöljyä lievemmin verotettua polttoainetta.

Jos ajoneuvossa havaitaan muuna kuin ilmoitettuna aikana käytettävän dieselöljyä lievemmin verotettua polttoainetta, polttoainemaksu kannetaan niin monelta päivältä, jona ajoneuvo käytön toteamiseen mennessä on yhtäjaksoisesti ollut Suomessa, kuitenkin enintään 60 päivältä kerrallaan. Jos ajoneuvosta on määrätty polttoainemaksua, aika luetaan enintään edellisen verojakson jälkeisestä päivästä. Jos ajoneuvon maahan tuonnin ajankohtaa ei voida selvittää, polttoainemaksu pannaan maksuun vähintään kymmeneltä päivältä.

5 §

Polttoainemaksun määrä

Polttoainemaksun määrä on pakettiautosta 500 markkaa päivältä, kuorma-autosta 1 000 markkaa ja linja-autosta 750 markkaa päivältä.

6 §

Polttoainemaksun korottaminen

Jos ajoneuvossa, josta ei ole tehty 3 §:ssä säädettyä ilmoitusta dieselöljyä lievemmin verotetun polttoaineen käyttämisestä, havaitaan käytettävän tällaista polttoainetta, polttoainemaksu kannetaan kolminkertaisena.

7 §

Maksuvelvollinen

Polttoainemaksu määrätään sen maksettavaksi, joka dieselöljyä lievemmin verotettua polttoainetta käytettäessä oli ajoneuvon omistaja. Jos ajoneuvo on toisen pysyvässä hallinnassa, maksu määrätään kuitenkin haltijan maksettavaksi.

Maksuvelvollinen voidaan määrätä moottoriajoneuvorekisterissä olevan tiedon mukaan,

taikka jos ajoneuvo on rekisteröimätön tai rekisteröity ulkomaalla, ajoneuvon asiakirjojen tai rekisteröintimaasta saatavan tiedon mukaan.

8 §

Viranomaiset

Polttoainemaksun panee maksuun Autorekisterikeskuksen ajoneuvohallinnon yksikkö.

Polttoaineiden käyttöä valvovat poliisi ja tulliviranomaiset. Poliisilla ja tulliviranomaisilla on oikeus suorittaa sellaisia polttonesteen säilytystilojen ja ajoneuvojen tarkastuksia, jotka ovat tarpeen ajoneuvossa käytettävän polttoaineen laadun selvittämiseksi.

Jos dieselmoottorilla varustetussa ajoneuvossa havaitaan käytettävän dieselöljyä lievemmin verotettua polttoainetta, valvovan viranomaisen tulee ilmoittaa siitä Autorekisterikeskuksen ajoneuvohallinnon yksikölle polttoainemaksun määräämistä varten.

9 §

Polttoaineen käytön toteaminen

Muun polttoaineen kuin dieselöljyn käyttöön katsotaan ryhdytyn, jos auton polttoainejärjestelmään kuuluvassa säiliössä on polttoainetta, joka on tehty tunnistettavaksi siten kuin kevyestä polttoöljystä säädetään. Polttoainemaksu kannetaan riippumatta siitä, mikä määrä ajoneuvossa on tällaista polttoainetta.

10 §

Kuljetuksen jatkaminen

Dieselmoottorilla varustettua ajoneuvoa, jossa todetaan käytetyn dieselöljyä lievemmin verotettua 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 tarkoitetun viranomaisen luvalla tapahtuneen kuljetuksen jälkeen käytetään dieselöljyä lievemmin verotettua polttoainetta.

11 §

Ulkomaalla rekisteröidyn ajoneuvon maastavientikielto

Ulkomaalla rekisteröityä ajoneuvoa, josta on

kannettava polttoainemaksu, ei saa viedä maasta ennen polttoainemaksun maksamista. Autorekisterikeskuksen ajoneuvohallinnon yksikkö voi kuitenkin sallia ajoneuvon maasta viennin, jos polttoainemaksun maksamisesta on asetettu hyväksyttävä vakuus.

12 §

Maksuvelvollisen kuuleminen

Maksuvelvolliselle, joka on Suomessa ja jonka olinpaikka tiedetään, on ennen maksumääräyksen antamista varattava tilaisuus antaa kirjallinen lausuntonsa määräajassa, jonka tulee olla vähintään kaksi viikkoa. Kuuleminen voidaan asianomaisen sitä pyytäessä toimittaa myös suullisesti.

13 §

Maksuaika

Polttoainemaksu on maksettava 30 päivän kuluessa maksumääräyksen antamisesta.

Jos polttoainemaksua ei makseta 1 momentissa säädettyssä määräajassa, maksuvelvolliselta peritään veron viivästyskorosta ja jäämämaksusta annetussa laissa (145/76) säädettyjen perusteiden mukaan laskettava viivästyskoroko ja jäämämaksu.

14 §

Muutoksenhaku ja täytäntöönpano

Polttoainemaksun määräämistä koskevaan päätökseen haetaan muutosta valittamalla liikevaihtovero-oikeuteen noudattaen, mitä moottorijoneuvoverosta annetussa laissa (722/66) säädetään. Veronokaisusta sovelletaan, mitä moottorijoneuvoverosta annetussa laissa säädetään.

Maksumääräys saadaan panna täytäntöön ilman tuomiota tai päätöstä noudattaen, mitä verojen ja maksujen perimisestä ulosottotoimin annetussa laissa (367/61) säädetään. Jos polttoainemaksu on eräpäivänä suorittamatta, ajoneuvo saadaan ulosmitata ja polttoainemaksu periä ajoneuvon arvosta, vaikka ajoneuvo olisi muun kuin maksuvelvollisen omistuksessa.

15 §

Veronhuojennus ja maksunlykkäys

Valtiovarainministeriö voi hakemuksesta erityisen painavista syistä myöntää määräämil-

lään ehdoilla vapautuksen polttoainemaksun, viivästyskoron ja jäämämaksun sekä lykkäyksen vuoksi suoritettavan koron maksamisesta.

Verohallitus ratkaisee 1 momentissa tarkoitettujen hakemuksen, jos poistettavaksi tai palautettavaksi pyydetty määrä on enintään 300 000 markkaa. Valtiovarainministeriö voi kuitenkin ottaa periaatteellisesti tärkeän asian ratkaistavakseen.

Verohallitus voi hakemuksesta myöntää lykkäystä polttoainemaksun suorittamiselle. Lykkäyksen ehdoista sovelletaan, mitä moottorijoneuvoveron lisäverosta säädetään. Valtiovarainministeriö voi ottaa lykkäysasian ratkaistavakseen. Ministeriö määrää tällöin lykkäysehdot hakemukseen antamassaan päätöksessä.

Tämän pykälän nojalla annettuun päätökseen ei saa valittamalla hakea muutosta.

16 §

Rangaistussäännökset

Polttoainemaksun lainvastaisesta välttämisestä ja sen yrittämisestä säädetään rangaistusrikoslain 29 luvun 1—3 §:ssä.

17 §

Tarkemmat säännökset

Tarkemmat säännökset tämän lain täytäntöönpanosta annetaan tarvittaessa asetuksella.

18 §

Voimaantulo

Tämä laki tulee voimaan _____ päivänä kuuta 199 .

Lakia sovelletaan ajoneuvoihin, joita käytetään lain voimaantulopäivänä tai sen jälkeen.

2.

Laki**polttoaineverosta annetun lain 6 §:n muuttamisesta**

Eduskunnan päätöksen mukaisesti

muutetaan polttoaineverosta 17 päivänä joulukuuta 1982 annetun lain (948/82) 6 §:n 7 kohta, sellaisena kuin se on 11 päivänä heinäkuuta 1986 annetussa laissa (548/86), seuraavasti:

6 §

Verotonta on:

vesien ulkopuolella pyyntiä harjoittavan kalastusaluksen polttoaineeksi.

7) tullihallituksen määräämillä ehdoilla polttoaine, joka luovutetaan ulkomaanliikenteessä olevan aluksen, ilma-aluksen tai Suomen alue-

Tämä laki tulee voimaan _____ päivänä kuuta 199 .

3.

Laki**moottoriajoneuvoverosta annetun lain 16 §:n muuttamisesta**

Eduskunnan päätöksen mukaisesti

muutetaan 30 päivänä joulukuuta 1966 moottoriajoneuvoverosta annetun lain (722/66) 16 §:n 1 momentti, sellaisena kuin se on 21 päivänä joulukuuta 1990 annetussa laissa (1168/90), seuraavasti:

16 §

Lisävero on niistä ajoneuvoista, joista on suoritettava varsinaista ajoneuvoveroa, tuo vero kaksikymmenkertaisena. Jos ajoneuvosta ei ole suoritettava varsinaista ajoneuvoveroa, lisävero on ajoneuvon laadun mukaan 5 §:ssä säädettyjen perusteiden mukaisesti laskettu määrä kaksikymmenkertaisena, kuitenkin vähintään 5 000 markkaa. Linja-auton ja liikennetraktorin lisävero on 60 000 markkaa. Lisä-

veroa alennetaan ajoneuvosta verokauden aikana polttoainemaksusta annetun lain (/9) nojalla maksuun pannun polttoainemaksun määrällä, enintään kuitenkin lisäveron alentamattomalla määrällä.

Tämä laki tulee voimaan _____ päivänä
kuuta 199 .

Helsingissä 4 päivänä joulukuuta 1992

Tasavallan Presidentti

MAUNO KOIVISTO

Valtiovarainministeri *Iiro Viinanen*

2.

Laki**polttoaineverosta annetun lain 6 §:n muuttamisesta**

Eduskunnan päätöksen mukaisesti

muutetaan polttoaineverosta 17 päivänä joulukuuta 1982 annetun lain (948/82) 6 §:n 7 kohta, sellaisena kuin se on 11 päivänä heinäkuuta 1986 annetussa laissa (548/86), seuraavasti:

Voimassa oleva laki

Ehdotus

6 §

7) tullihallituksen määräämillä ehdoilla polttoaine, joka luovutetaan ulkomaanliikenteessä olevan aluksen, ilma-aluksen tai *kulkuneuvon tahi* Suomen aluevesien ulkopuolella pyyntiä harjoittavan kalastusaluksen polttoaineeksi.

7) tullihallituksen määräämillä ehdoilla polttoaine, joka luovutetaan ulkomaanliikenteessä olevan aluksen, ilma-aluksen tai Suomen aluevesien ulkopuolella pyyntiä harjoittavan kalastusaluksen polttoaineeksi.

Tämä laki tulee voimaan _____ päivänä
kuuta 199 .

3.

Laki**moottoriajoneuvoverosta annetun lain 16 §:n muuttamisesta**

Eduskunnan päätöksen mukaisesti
muutetaan 30 päivänä joulukuuta 1966 moottoriajoneuvoverosta annetun lain (722/66) 16 §:n
 1 momentti,
 sellaisena kuin se on 21 päivänä joulukuuta 1990 annetussa laissa (1168/90), seuraavasti:

*Voimassa oleva laki**Ehdotus*

16 §

Lisävero on niistä moottoriajoneuvoista, joista on suoritettava varsinaista ajoneuvoveroa tai joista laatunsa puolesta ajoneuvovero voidaan laskea, jolloin bensiiniä käyttämään tarkoitettun ajoneuvon vero on laskettava 5 §:ssä säädetyn perusteiden mukaisesti laskettu määrä kaksikymmenkertaisena, kuitenkin vähintään 5 000 markkaa. Linja-auton ja liikennetraktorin lisävero on 60 000 markkaa.

16 §

Lisävero on niistä ajoneuvoista, joista on suoritettava varsinaista ajoneuvoveroa, tuo vero kaksikymmenkertaisena. Jos ajoneuvosta ei ole suoritettava varsinaista ajoneuvoveroa, lisävero on ajoneuvon laadun mukaan 5 §:ssä säädettyjen perusteiden mukaisesti laskettu määrä kaksikymmenkertaisena, kuitenkin vähintään 5 000 markkaa. Linja-auton ja liikennetraktorin lisävero on 60 000 markkaa. *Lisäveroa alennetaan ajoneuvosta verokauden aikana polttoainemaksusta annetun lain (/9) nojalla maksuun pannun polttoainemaksun määrällä, enintään kuitenkin lisäveron alentamattomalla määrällä.*

Tämä laki tulee voimaan _____ päivänä
 kuuta 199 .

