

## RP 112/2003 rd

### **Regeringens proposition till Riksdagen med förslag till bränsleavgiftslag**

#### **PROPOSITIONENS HUVUDSAKLIGA INNEHÅLL**

I propositionen föreslås att det stiftas en ny bränsleavgiftslag. Lagen föreslås innehålla bestämmelser om påföljder när bränslen som beskattas lindrigare än motorbensin eller dieselolja samt vissa gasformiga bränslen används i fordon. De nuvarande påföljdsbestämmelserna som finns upptagna i olika lagar förs samman till ett enhetligt system under namnet bränsleavgift. Den nya lagen föreslås ersätta lagen om bränsleavgift från 1993 samt bestämmelserna om tilläggsskatt i lagen om skatt på motorfordon. Propositionen ansluter sig till regeringens proposition

om en fordonsskattelag som föreslås ersätta de bestämmelser i de nämnda lagarna som gäller årlig beskattning.

Lagen avses träda i kraft vid ingången av år 2004 och tillämpas första gången på bränsleavgifter som uppbärs från början av 2004.

Propositionen hänför sig till budgetpropositionen för 2004 och avses bli behandlad i samband med den. Avsikten är att med en proposition om komplettering av budgetpropositionen föreslå ändringar motsvarande propositionen till budgeten för 2004.

## INNEHÅLLSFÖRTECKNING

<b>PROPOSITIONENS HUVUDSAKLIGA INNEHÅLL .....</b>	<b>1</b>
<b>INNEHÅLLSFÖRTECKNING.....</b>	<b>2</b>
<b>ALLMÄN MOTIVERING.....</b>	<b>3</b>
1. Nuläge .....	3
1.1. Lagstiftning och praxis.....	3
1.2. Bedömning av nuläget .....	7
2. Propositionens mål och de viktigaste förslagen .....	11
3. Propositionens verkningar .....	17
3.1. Ekonomiska verkningar .....	17
3.2. Verkningar i fråga om organisation och personal.....	17
4. Beredningen av propositionen .....	17
5. Remissutlåtanden.....	17
6. Samband med andra propositioner.....	17
<b>DETALJMOTIVERING.....</b>	<b>18</b>
1. Lagförslag.....	18
2. Närmare bestämmelser .....	32
3. Ikraftträdande.....	33
<b>LAGFÖRSLAGEN.....</b>	<b>34</b>
Bränsleavgiftslag.....	34

## ALLMÄN MOTIVERING

### 1. Nuläge

#### 1.1. Lagstiftning och praxis

Bestämmelser som gäller tilläggsskatt

Bränsleavgift enligt lagen om bränsleavgift (337/1993) påförs om sådant bränsle (vanligen lätt brännolja) som är lindrigare beskattat än dieselolja används i en bil som är avsedd för dieseldrift. Tilläggsskatt enligt lagen om skatt på motorfordon skall betalas för ett motorfordon i vilket används sådant bränsle som är lindrigare beskattat än det bränsle som finns antecknat i registret. Tilläggsskatteplikt för traktorer bestäms på grundval av traktorns användningsändamål. Tilläggsskatt uppbärs enligt lagen om skatt på motorfordon (722/1966), nedan motorfordonsskattelagen, och förordningen om skatt på motorfordon (1758/1995) samt finansministeriets beslut om uppbörd, betalningsställen och betalning i fråga om egentlig fordonsskatt (12/1996).

Skyldigheten att betala tilläggsskatt grundar sig på 14 § motorfordonsskattelagen. Enligt den gäller tilläggsskatten alla de i det nämnda lagrummet angivna motordrivna fordon som inte är befriade från tilläggsskatt enligt 17 §. Tilläggsskatt skall således betalas, om ett fordon som är avsett för bensindrift drivs med petroleum eller flygmaskinsbensin eller något annat lindrigare beskattat eller skattefritt bränsle. Likaledes skall tilläggsskatt betalas om i ett fordon som är avsett att drivas med dieselolja eller motorpetroleum används bränsle som är skattefritt eller som beskattas lindrigare än fordonets egentliga drivmedel. Tilläggsskatt skall betalas även för oregistrerade fordon. Redan små mängder av t.ex. brännolja i dieseloljan kan ge upphov till skyldighet att betala tilläggsskatt. Enligt 15 § motorfordonsskattelagen skall tilläggsskatt betalas oberoende av hur och var ett motorfordon används, vilket innebär att även fordon som används oregistrerade på ett slutet område kan bli tilläggsskattepliktiga. Enligt 14 § 3 mom. anses användning av tilläggsskattebelagt bränsle ha inletts då en tank som är ansluten till fordonets bränslesystem

innehåller sådant bränsle. Vid byte av bränsle, t.ex. från brännolja till ett högre beskattat bränsle, måste all brännolja avlägsnas från bränsletank, rörsystem och filter, eftersom redan små mängder brännolja i ett identifieringsprov kan ge belägg för att detta ämne har förekommit i bränslesystemet. Skyldighet att betala tilläggsskatt kvarstår oavsett om en allmän domstol har förkastat åtal mot den skattskyldige eller avstått från att döma denne till straff.

Tilläggsskatten är det tjugofaldiga beloppet (dock minst 840 euro) av den egentliga fordonsskatten (den s.k. dieselskatten) för dieselskattepliktiga fordon och fordon för vilka dieselskatt kan räknas ut på basis av fordonstyp. Tilläggsskattens belopp är 10 000 euro för bussar och trafiktraktorer och 840 euro för andra fordon. Fordonets ägare eller innehavare är skyldig att på förhand anmäla till Fordonsförvaltningscentralen om sin avsikt att ta i bruk sådant bränsle som ger upphov till skyldighet att betala tilläggsskatt. Den anmälningsskyldige är även skyldig att betala tilläggsskatten. Om anmälan inte görs, kan Fordonsförvaltningscentralen påföra tilläggsskatten till högst trefaldigt belopp. Om ett fordon förstörs, återbärs årlig tilläggsskatt för tiden efter det att fordonet förstörts.

Tilläggsskatt i form av dagsavgift kan betalas för andra traktorer än sådana som är avsedda för godstransport och som är försedda med hydrauliskt manövrerad ramstyrning. För motorredskap kan tilläggsskatten inte betalas i form av dagsavgift. Dagsavgiftens belopp är 5 euro. Dagsavgiften skall betalas innan den tilläggsskattepliktiga användningen inleds. Kvitto över betald dagsavgift skall finnas i traktorn under körningen för att omedelbart kunna visas upp för den myndighet som utför tillsynen. Betald dagsavgift återbärs inte på annan grund än att traktorn har förstörts.

Utförande av transporter med motorredskap förutsätter användning av högre beskattat bränsle eller betalning av tilläggsskatt. Motorredskap med släpvagn betraktas i regel som transportmedel, vilket innebär att användning av sådana fordon ger upphov till

skyldighet att betala tilläggsskatt.

Fordonsförvaltningscentralen har gett följande avgöranden:

— Flyttning av trämaterial med hjullastare från en hög till en träflismaskin inom ett inhägnat område utgör en sådan motorredskapsuppgift som får utföras med brännolja utan betalning av tilläggsskatt.

— Flyttning av timmerstockar med en hjullastare försedd med timmersax utgör en sådan motorredskapsuppgift som får utföras med brännolja utan betalning av tilläggsskatt, då transporten utförs uteslutande inom ett inhägnat område och ett omedelbart angränsande lagerområde.

— Flyttning av stål- och järnplåt med hjullastare från ett lagerområde till en maskinhall utgör en sådan motorredskapsuppgift som får utföras med brännolja utan betalning av tilläggsskatt, då maskinhallen och lagerområdet omedelbart angränsar till varandra. Lastning och lossning av plåt anses också vara motorredskapsuppgift.

— Flyttning av stenkross med tillhjälp av hjullastarskopa från ett asfaltverks krossanläggning till en stenkrosshög utgör en sådan motorredskapsuppgift som får utföras med brännolja utan betalning av tilläggsskatt, då stenkrosshögen ligger i omedelbar närhet till krossanläggningen.

— Ett större lagerområde utgjorde en enhetlig arbetsplats bestående av flera arbetsställen. Användning av skoplastarförsett motorredskap för lastning och lossning av gods samt flyttning av gods mellan olika arbetsställen betraktades som en motorredskapsuppgift som får utföras med brännolja utan betalning av tilläggsskatt. Allmänna gator på området får korsas vid flyttning av gods. Motorredskap får användas inom området även för normal snöröjning och annat underhåll av området.

Transport av material som används för sandningsarbete skall utföras med ett för transportänamål avsett fordon, t.ex. lastbil. Transporter av små mängder material (t.ex. sand för sandning av området) för användning på arbetsstället med tillhjälp av fordonet är emellertid tilläggsskattefria. Sålunda får ett motorredskap användas för hämtning av ett nytt lass sand från ett sandlager för transport till det ställe där det förra lasset sand tog

slut, då detta sker under pågående sandningsarbete och behållaren rymmer högst två kubikmeter. Som arbetsställe betraktas t.e.x. en kommun, ett vägdistrikt eller ett entreprenadområde.

Enligt trafikministeriets beslut av den 17 september 1993 om trafiktraktorklassificering (2105/70/1993) hör hjul- och bandförsedda skogstraktorer som konstruerats speciellt för transport av råvirke i skogsterräng till motorredskap enligt den klassificering som fastställs i förordningen om fordons konstruktion och utrustning (1256/1992). Skogstraktorers användningsändamål är virkesdrivning och transport av virke i skogsterräng fram till väg för vidaretransport med lastbil. Enligt högsta förvaltningsdomstolen (HFD 6.9.1996 liggare 2754) är användning av skogstraktor för sortering, flyttning och lyftning av trävirke på sågverksområde däremot inte tilläggsskattefri verksamhet, utan sådan användning för vilken skall betalas 5 000 mark (840 euro) i tilläggsskatt för motorredskap.

Registrering som motorredskap är inte en nödvändig förutsättning för att en vanlig traktor skall betraktas som tilläggsskattefri. En traktor anses vara utrustad som motorredskap när till traktorn har anslutits en traktor driven maskin eller anordning, t.ex. lastnings- eller grävanordning, täckdickningsanordning, grusningsvagn, schaktblad, snöplog, vägsladd, borstningsanordning, snöslunga, plog, harv eller annat liknande arbetsredskap, eller när traktorn används för dragning eller drivning av en vibrationsvält eller som kraftkälla för en kompressor, pump, kvarn, cirkelsåg eller liknande. En traktor är inte i motorredskapsanvändning när den används för transportändamål.

En traktor som innehas av en gårdsbruksidkare eller som innehas gemensamt av två eller flera gårdsbruksidkare får utan tilläggsskatt också användas för transporter som hänförs till

- 1) leverans av virke från gårdsbruksidkares egen lägenhet eller
- 2) försäljning av jord- och stenmaterial från gårdsbruksidkares egen lägenhet,
- 3) gårdsbruksidkares egen trädgårdsodling, pälsdjursuppfödning även i det fall då verksamheten bedrivs såsom en särskild rörelse

utanför jord och skogsbruket, samt

4) gårdsbruksidkares privata hushåll.

Punkterna 1 och 2 tillämpas också på en lägenhet som gårdsbruksidkaren besitter på annan grund än ägande.

Såsom transport som hänför sig till privat hushåll betraktas inte transport mot ersättning. Med gårdsbruksidkare avses sådan skattskyldig som beskattas med stöd av inkomstskattelagen för gårdsbruk (543/1967).

Användning av traktor i jord- och skogsbruk är tilläggsskattefri, oberoende av vem som är traktorns ägare eller innehavare. Även andra än gårdsbruksidkare kan utföra jord och skogsbrukskörningar med användning av accisfritt bränsle. Skatteskyldigheten avgörs enbart utgående från traktorns användning. Enligt inkomstskattelagen för gårdsbruk avses med gårdsbruk egentligt gårdsbruk samt sådant särskilt gårdsbruk eller annan verksamhet i anslutning till jord och skogsbruk som inte kan anses utgöra en separat rörelse.

Exempel på tilläggsskattefri transport:

— transport till lägenheten av utsäde, gödselmedel, jordförbättringsmedel, kraftfoder och övriga nyttigheter som behövs i jordbruket,

— transport av mjölk, kött, spannmål och liknande av gårdsbruksidkaren producerade jordbruksprodukter till mejeri, förädlingsanläggning eller annan köpare,

— transport av andra nyttigheter som behövs i jordbruket, när transporten sker för gårdsbruksidkarens räkning.

Vid transport av mejeriprodukter från ett mejeri till butiker, skolor och liknande skall användas dieselolja eller betalas tilläggsskatt. Tilläggsskatt skall betalas även vid transport av utsäde eller kraftfoder e.dyl. från ett handelsföretag till gårdsbruket.

Skogsbruk innebär bedrivande av näring som avser odling och användning av skog, med undantag för industriell förädling av trävirke och transporter i anslutning till detta. Såsom skogsbrukstransport betraktas bl.a. att traktor som används för virkesdrivning utan att virke transporteras förflyttas på allmän väg till ett arbetsställe eller från ett arbetsställe till ett annat samt att virke förflyttas med traktor över allmän väg. Detta gäller t.ex. en entreprenörs rätt att flytta sin skogs-traktor från ett arbetsställe till ett annat.

Med virke avses vid virkestransport runt, kluvet, bilat och sågat trävirke inklusive ved, flis, sågspån och träavfall. Spånskivor och byggnadselement betraktas däremot inte som virke i denna mening. Användningen av ett lindrigare beskattat bränsle för transport av virke förutsätter att körningen hänför sig till jord- eller skogsbruk. Med leveransköp avses sådan virkesförsäljning där skogsägaren eller innehavaren utgående från ett särskilt leveransavtal mellan köparen och säljaren för binder sig att leverera virke av fastställd mängd, kvalitet och pris till en bestämd plats. Som försäljning motsvarande leveransköp betraktas även kontantaffärer med virke som producerats i egen skog och transporterats till en lagrings- eller försäljningsplats på eller utanför lägenheten. Om en traktor på uppdrag av ett sågverk används för transport av sågat virke från sågverket till en köpare, kan transporten inte betraktas som en körning som hänför sig till jord- eller skogsbruk utan bör anses som en transport som hänför sig till industriell förädling och försäljning av trä.

En traktor får tilläggsskattefritt drivas med brännolja vid transporter av jord- och stenmaterial i anslutning till jord- och skogsbruk. Tilläggsskattefrihet gäller även vid traktortransporter som hänför sig till försäljning av jord- och stenmaterial från en gårdsbruksidkarens egen lägenhet. Det förutsätts då att gårdsbruksidkaren själv eller tillsammans med andra gårdsbruksidkare är innehavare till traktorn. Med stenmaterial avses ur fast berggrund taget material i obearbetad form eller i mald eller finfördelad form. Till jord- och stenmaterial räknas således lera, gyttja, sten, bruten sten, grus, sand osv. Cement, tegel, dikesrör och andra industriellt bearbetade produkter betraktas däremot inte som stenmaterial.

Tilläggsskattefrihet förutsätter att verksamheten avser en sidonäring som bedrivs på en lägenhet som beskattas enligt inkomstskattelagen för gårdsbruk och som inte bedrivs som separat rörelse, undantaget trädgårdsodling och pälsdjursuppfödning. En traktor som innehas av en gårdsbruksidkare eller av flera gårdsbruksidkare gemensamt får tilläggsskattefritt användas för transporter som hänför sig till gårdsbruksidkarens egen trädgårdsodling eller pälsdjursuppfödning, även då dessa

verksamheter bedrivs som särskild rörelse utanför jord- och skogsbruket. Denna bestämmelse innebär således en utvidgning av möjligheterna till tilläggsskattefri användning av traktor i samband med trädgårdsodling och pålsdjursuppfödning. Tilläggsskattefriheten gäller dock inte i samband med trädgårdsodling eller pålsdjursuppfödning som bedrivs som en fristående rörelse utan samband med jord- eller skogsbruk. Traktorn måste innehas av gårdsbruksidkaren själv eller tillsammans med andra gårdsbruksidkare. T.ex. en entreprenör har inte rätt att utföra sådana transporter tilläggsskattefritt. Dessutom skall verksamheten hänföra sig till gårdsbruksidkarens egen trädgårdsodling eller pålsdjursuppfödning. Transporter av detta slag är således inte tilläggsskattefria om de utförs för en annan gårdsbruksidkares räkning.

Transporter som hänför sig till en gårdsbruksidkares privata hushåll är tilläggsskattefria. Förutsättningen är att traktorn innehas av gårdsbruksidkaren själv eller tillsammans med andra gårdsbruksidkare. Vem som kör traktorn spelar däremot inte någon roll. Som transporter som hänför sig till gårdsbruksidkarens privata hushåll anses inte sådana transporter som utförs mot ersättning. En transport anses vara utförd mot ersättning om det för transporten avtalats eller förväntas ersättning i form av penningbelopp eller ekonomisk nytta av annat slag, t.ex. skyldighet att utföra arbete. Till gårdsbruksidkarens privata hushåll hör bl.a. transport till och från sågverk av virke som gårdsbruksidkaren låter såga för eget bruk samt transport av byggmaterial, när virket eller byggmaterialet används för att uppföra byggnader eller anläggningar som hänför sig till hans privata hushåll. En deltidsgårdsbrukare, vars huvudsakliga förvärvsinkomst kommer från ett annat yrke, får använda lindrigare beskattat bränsle för transporter som hänför sig till privathushållet. Om t.ex. en sådan deltidsgårdsbrukares egnahemshus finns någon annanstans än i omedelbar anslutning till gårdsbruket, får ved för uppvärmning transporterats från den egentliga jord och skogsbrukslägenheten till egnahemshuset med användning av lindrigare beskattat bränsle. Traktortransporter i anslutning till gårdsbruksidkares icke-vinst-

syftande föreningsverksamheter eller talköverksamhet är tilläggsskattefria.

#### Bestämmelser som gäller bränsleavgift

Bränsleavgift skall enligt 2 § lagen om bränsleavgift betalas för personbilar (inbegripet husbilar), paketbilar, bussar och lastbilar. Avgiften uppbärs vare sig ett fordon är registrerat i Finland eller utomlands, även då det inte alls är registrerat. Bränsleavgift uppbärs inte, om det vid införsel av ett fordon till landet inte går att identifiera det bränsle som finns i fordonets ordinarie bränsletank, dvs. om brännoljan inte är färgad, eller om tilläggsskatt enligt motorfordonsskattelagen har betalats.

Om det vid införsel till landet finns identifierbar färgad brännolja i ett fordons bränsletank, eller om lätt brännolja önskas användas vid körning i Finland, måste bilens ägare eller innehavare anmäla om detta till Fordonsförvaltningscentralen på förhand. Vid införsel till landet kan anmälan göras till tullmyndighet. Bränsleavgiften betalas för så många dagar som bilen enligt anmälan är i användning. Avgiften per dag är för personbilar 168 euro, för paketbilar 252 euro, för bussar 336 euro, och för lastbilar 504 euro. Om ett fordon som är registrerat i utlandet påförs bränsleavgift, måste avgiften betalas innan bilen förs ut ur landet. Alternativt måste hos Fordonsförvaltningscentralen ställas säkerhet för avgiften.

Användningen av bränsle övervakas av polisen och tullmyndigheterna. Om det vid tillsynen konstateras att anmälan om användning av lätt brännolja inte har gjorts, påförs bränsleavgift för så många dagar som fordonet vid konstaterandet av användningen utan avbrott har funnits i Finland, dock för högst 20 dagar. För ett fordon som är registrerat utomlands uppbärs bränsleavgiften till trefaldigt belopp för minst 10 dagar, om det inte går att utreda när fordonet har förts in i landet. Fordon som är registrerade i Finland påförs både tilläggsskatt och bränsleavgift. Bränsleavgiftens belopp beaktas som ett avdrag vid debiteringen av tilläggsskatt. Beslut om påförande fattas av Fordonsförvaltningscentralen. Bränsleavgiften skall betalas inom 30 dagar från betalningsföreläggandet.

Besvär över avgiften kan anföras hos Helsingfors förvaltningsdomstol. Den avgiftsskyldige kan hos skattestyrelsen ansöka om avgiftslättnad eller betalningsuppskov. Ett betalningsföreläggande som förfallit till betalning kan mätas ut utan dom eller utslag.

## 1.2. Bedömning av nuläget

### Överlappande regelverk

Syftet med motorfordonsskattelagens bestämmelser om tilläggsskatt samt bestämmelserna i lagen om bränsleavgift är att reglera användningen av olika bränsleslag i fordon. Finlands lagstiftning innehåller inte några egentliga bestämmelser om vilket slags bränsle som skall användas i vilka typer av fordon. Däremot leder användningen av vissa skattemässigt fördelaktiga bränslen till påförande av sanktioner enligt motorfordonsskattelagen och lagen om bränsleavgift. Avsikten är att förhindra att fordon drivs med andra bränslen än sådana som är avsedda att användas i trafikbruk, även om fordonet tekniskt sett skulle kunna drivas även med annat bränsle, t.ex. ett dieselfordon med lätt brännolja. Användningen av dessa lindrigare beskattade bränslen är således inte formellt förbjuden, men den är förbunden med relativt stränga ekonomiska påföljder av sanktionskaraktär. Lagstiftningens grundstruktur är således densamma som inom t.ex. strafflagstiftningen, som i stället för förbud mot specifika gärningar av icke-önskvärt slag innehåller bestämmelser om påföljder. Skillnaden är endast att det i fråga om bränsleanvändning föreskrivs administrativa påföljder av skattetyper.

Finlands bestämmelser om tilläggsskatt och bränsleavgift kan sägas uppfylla sin grundläggande målsättning väl. Förtroendet med bestämmelserna är god bland bilisterna. Detta i förening med en tillräckligt hög påföljdsnivå innebär att det i Finland jämfört med andra länder knappast alls förekommer någon användning av lindrigare beskattade bränslen inom vägtrafiken, trots att dessa bränslen är allmänt tillgängliga här av skäl som sammanhänger med klimatet och praxis vid uppvärmningen av byggnader.

Kritik kan dock anföras mot att lagstift-

ningen är uppdelad på två olika lagar och att systemen delvis överlappar. Den nuvarande författningsstrukturens utformning har i första hand lagstiftningshistoriska orsaker, och sammanhänger framför allt med sättande i kraft av vissa internationella avtal som nödvändiggjorde tillsyn av bränsleanvändningen i andra än i Finland registrerade fordon. Vid tidpunkten i fråga var det oklart om det för detta ändamål gick att använda tilläggsskatt, eftersom användningen av årliga skatter kunde ha visat sig stå i strid med dessa fördrag. T.ex. i konventionen rörande beskattning av landsvägsfordon i privat bruk i internationell trafik (FörfS 495/1956), konventionen rörande beskattning av fordon, som används vid internationell befördran av resande (FörfS 104/1967) samt konventionen rörande beskattning av fordon som används vid internationell godsbefördran (FörfS 106/1967) är utgångspunkten att en fördragsstat får uppbära skatter som är bundna vid den tid ett fordon är antecknat i ett register endast för fordon från den egna staten men inte för fordon från en annan fördragsstat. Motsvarande bestämmelser kan ingå även i andra fördrag som gäller vägtrafik. Även om dessa bestämmelser kanske främst var avsedda att gälla fiskala skatter, och inte administrativa påföljder av sanktionskaraktär, beslöt man för undvikande av tolkningssvårigheter att ta i bruk en bränsleavgift som beräknas per dag. För undvikande av eventuella diskriminerings effekter kom båda påföljderna att gälla även inhemska fordon, om än i sammanjämkad form. Ur rent inhemsk synvinkel skulle det inte ha varit motiverat med ett överlappande regelverk av detta slag. Även om kännedomen om huvudreglerna är tillräcklig för att sanktionerna skall ha effekt, kan en sådan splittrad lagstiftning inte anses vara önskvärd ur vare sig medborgarnas eller förvaltningens synpunkt. Överlappningen av systemen och sammanjämkningen av påföljderna förorsakar onödigt arbete för alla parter.

### Inhemska synpunkter

Det nuvarande systemet baserar sig på skyldigheten att göra anmälan när man börjar använda lindrigare beskattat eller skattefritt bränsle. Om anmälnings skyldigheten har för-

summats, debiteras tilläggsskatt och bränsleavgift till förhöjt belopp. Under senare år har tilläggsskatt dock knappast alls debiterats på grundval av frivillig anmälan. Anmälningsförfarandet har använts främst i fråga om traktorer, för vilka har betalats antingen en tilläggsskatt om 840 euro för hela året eller en dagsavgift om 5 euro per dag för de dagar då traktorn har använts för sådana transportändamål där det med beaktande av bestämmelserna i 17 eller 17 a § motorfordonsskattelagen borde ha använts dieselolja i stället för lätt brännolja. Åtminstone i praktiken kan anmälningskyldigheten således helt anses ha förlorat sin betydelse som en faktor som ger upphov till debitering av tilläggsskatt. För att ett arrangemang skall kunna anses vara av skattekaraktär, bör det emellertid åtminstone av teoretiska skäl medge någon form av förhandsbetalning eller möjlighet att hos myndighet göra anmälan som leder till debitering.

Bränsleavgiftens och tilläggsskattens nivå har enligt vissa bedömningar ansetts vara påfallande hög. Saken kan otvivelaktigt uppfattas även så, speciellt om man jämför påföljdsnivån med den fördel som de som sökt ändring säger sig ha uppnått genom användningen av lätt brännolja. Å andra sidan är en hög nivå nödvändig just med tanke på påföljdssystemets preventiva funktion. Det bör även påpekas att det i uppbördsskedet är möjligt att i efterhand genom skattelättnad jämka påföljdsnivån så att den motsvarar den avgiftsskyldiges faktiska betalningsförmåga. Detta uppvägande drag framhålls inte nödvändigtvis ännu i det skedet då riktigheten i påförandet av tilläggsskatten eller bränsleavgiften är föremål för behandling vid en besvärsinstans.

De viktigaste rättsliga frågor där det kan tänkas råda en viss osäkerhet om lagens exakta innehåll och där avgiftsskyldiga ibland även åberopar missförstånd, gäller användningen av fordon på slutna områden eller som oregistrerade när detta är möjligt enligt vägtrafikbestämmelserna, samt vissa gränsdragningar mellan motorredskaps- och transportanvändning. Speciellt i den sistnämnda frågan har lagstiftningen kritiserats för att i viss mån vara svårbegriplig. Detta gäller dock endast vissa detaljer i användningen av accispliktigt och lindrigare beskattat bränsle,

när det är fråga om något undantag från användningen av det bränsle som används i stället för dieselolja eller motorbensin. Vad gäller huvudregeln, att användning av bränslen som är skattefria eller lindrigare beskattade än dieselolja eller motorbensin medför kännbara ekonomiska sanktioner, råder däremot inte någon oklarhet bland finländska fordonsanvändare.

#### Miljösynpunkter

Enligt 14 § motorfordonsskattelagen är lastbilar eller bussar som drivs med flytgas eller naturgas befriade från tilläggsskatt, om fordonens kväveoxidutsläpp är högst 2,5 g/kWh, vilket i praktiken motsvarar den utsläppsnivå som möjliggörs av den nyaste motortekniken. I lagmotion 16/2002 rd, som undertecknats av 127 riksdagsledamöter, anses att den tilläggsskatt som påförs för fordon som använder bränsle framställt av biogas är orimlig och oändamålsenlig med beaktande av såväl miljösynpunkter som andra materiella grunder. Man försöker fortlöpande utveckla alternativa bränslen såsom gaser och vegetabiliska oljor som ersättning för bensin och dieselolja. Genom den tekniska utvecklingen har speciellt gasdrivna fordon visat sig erbjuda betydande fördelar i form av låga utsläppsnivåer. Även städernas problem med nedsmutsning och partikelutsläpp kan lindras genom användningen av dessa nya bränslen. Det nuvarande tilläggsskattesystemet har för sin del en uppbromsande effekt på ibruktagandet av ny miljövänlig teknik, och skapar samtidigt problem för förutsättningarna och utsikterna för en utveckling av produktion och distribution i stor skala. Enligt lagmotionen bör befrielse från tilläggsskatt gälla inte bara användningen av ovan nämnda flytgas och naturgas, utan även användningen av bränsle som framställts ur inhemsk biogas och bioolja.

Biogas uppstår huvudsakligen på soptippar. På de största soptipparna finns möjligheter till ett rationellt utnyttjande av biogas för elproduktion. Detta är dock än så länge ovanligt. Med biogas avses förutom gas som tillvaratas på soptippar även t.ex. gas som framställs i anläggningar för rötning av slam eller gödsel. Biogas består så gott som helt och



hållet av biomassabaserad energi. Huvudkomponenten i de gaser som biogasen består av utgörs av metan. På våra soptippar tillvaratas cirka 35 miljoner kubikmeter deponigas per år. Av detta används cirka hälften till produktion av el och värme, medan resten facklas bort i brist på användningsobjekt. Den mängd deponigas som utnyttjas uppgår för närvarande till en energimängd motsvarande cirka 0,2 terawattimmar. Målet enligt den nationella klimatstrategin fram till år 2010 är att utvinna 0,5 terawattimmar energi från de 50 största soptipporna, vilket motsvarar en elproduktion om högst 0,1 terawattimmar per år. För närvarande används biobränsle i omkring 10 motorkraftverk, och år 2010 beräknas antalet uppgå till omkring 30. Insamling av biogas kan ske även i mindre skala t.ex. genom rötning av biomassa från jordbruk. Möjligheterna att använda biogaser och andra biobränslen inom energiproduktionen visar att trafikanvändning bara är en möjlighet vid sidan av flera andra alternativ. När biobränslen används för trafikändamål är fördelen emellertid den att konsumtionsnivån är mer eller mindre konstant året runt, i motsats till vad fallet är vid exempelvis uppvärmningsanvändning. Trafikanvändning leder sålunda inte i lika stor utsträckning till sådana lagerhållningsproblem som beror på fluktuationer i efterfrågan.

Gemenskapens mål beträffande användningen av gasformiga bränslen och biobränslen

Främjandet av användningen av gasformiga bränslen och biobränslen inom Europeiska unionen sammanhänger med såväl miljösynpunkter, speciellt minskning av växthusgasutsläppen, som målet att minska beroendet av konventionella energikällor. De sistnämnda synpunkterna har under senare tid betonats i allt större utsträckning. I kommissionens trafikpolitiska vitbok "Den gemensamma transportpolitiken fram till 2010: Vägval inför framtiden" konstateras att koldioxidutsläppen från trafiken enligt prognoserna ökar både i relativa och absoluta termer. Ett av målen är att minska trafikens oljeberoende genom användning av alternativa bränslen, bl.a. biobränslen. I Europaparlamentets och rådets direktiv 2003/30/EG om främjande av använd-

ningen av biodrivmedel eller andra förnybara drivmedel konstateras i ingressen att en ökad användning av biodrivmedel i trafiken – utan att för den skull utesluta användning av andra möjliga alternativa drivmedel, inbegripet motorgas och komprimerad naturgas för motorfordon – är ett av flera sätt för gemenskapen att minska sitt beroende av importerad energi och att påverka drivmedelsmarknaden och därigenom energiförsörjningstryggheten på medellång och lång sikt. Detta bör dock inte på något sätt minska vikten av att gemenskapslagstiftningen om bränsleslag, fordonsutsläpp och luftkvalitet efterlevs.

I kommissionens grönbok "Mot en europeisk strategi för trygg energiförsörjning" (KOM(2000)769) uppställs målet att 20 procent av de konventionella bränslena skall ersättas med alternativa bränslen inom trafiksektorn fram till år 2020. Som alternativa bränslen betraktas här naturgas och biobränsle samt – i ett långsiktsperspektiv – väte. Av energibehovet föreslås 10 procent täckas av naturgas och fem procent var av väte respektive biobränslen. Av biobränsleandelen föreslås två procentenheter utgöras av biogas och tre procentenheter av andra biobränslen.

Andelen fordon som använder gasformiga bränslen är för närvarande stadd i kraftig ökning. I flera länder pågår en snabb utbyggnad av systemen för distribution av gasformiga bränslen, trots att gemenskapens målsättning inte har karaktären av bindande bestämmelse. I takt med utvecklingen av den ovan nämnda gemenskapsstrategin och tillhörande lagstiftning har fordonsproducenterna börjat utveckla och framställa personbilar som är färdiga för gasdrift. Användningen av gasformiga bränslen är därigenom inte längre enbart beroende av efterinstallering av utrustning i bilar avsedda för drift med annat bränsle. Merparten av de nya gasdrivna personbilar som finns på marknaden uppfyller redan nu utsläppskraven enligt EURO-4-normen som träder i kraft år 2005.

Gemenskapsrättslig bedömning av sanktions-systemet

Europeiska gemenskapernas kommission har påtalat Finlands sanktionssystem i ett kontrollförfarande som inleddes i slutet av år

1997. Kommissionen har ansett att det strider mot gemenskapsrätten att Finlands system inte innehåller ett formellt förbud mot att i fordon använda bränslen som beskattas lindrigare än vad som förutsätts enligt gemenskapens direktiv 92/81/EEG och 92/82/EEG som gäller bränslebeskattning. Enligt kommissionen bör ett sådant formellt förbud tas in i en medlemsstats lagstiftning för att säkerställa att syftet med de nämnda direktiven uppfylls vad gäller användningen i trafik av bränslen som beskattas som motorbensin eller dieselolja. Enligt Finlands regering uppnås detta under finska förhållanden bäst just genom det ovan beskrivna systemet som grundar sig på ekonomiska sanktioner med kontrollen möjligast noga inriktad på dem som kanske trots allt använder fel bränsle i sina fordon. Kommissionen godkände dock inte den finska regeringens ståndpunkt, utan väckte den 17 maj 2000 talan vid gemenskapsdomstolen mot Republiken Finland om underlåtenhet att uppfylla medlemskyldigheter (C-185/00). Talan gällde utöver kravet på ett formellt förbud mot användning även behandling och överlåtning av olika bränsleslag vid skattekontrollen.

Generaladvokaten har i sitt förslag till avgörande den 5 december 2002 preciserat målet för rättegången så, att det centrala är om Finlands lagstadda system står i överensstämmelse med kraven i artikel 5 i direktiv 92/82/EEG och artikel 8.2 och 8.3 i direktiv 92/81/EEG. Enligt artikel 5.1 i direktiv 92/82/EEG skall minimisatsen för punktskatt på dieselbrännolja som används som drivmedel sättas till 245 euro per tusen liter. Det innebär att det är medlemsstaternas skyldighet att se till att för dieselbrännolja som används som drivmedel debiteras accis till minst detta belopp. Det kan konstateras att den finska accisen på dieselolja för närvarande är 319,4 euro per tusen liter.

Generaladvokaten anser att de stora skillnaderna mellan punktskatterna (skillnader som påverkar det pris som slutkonsumenten betalar för olika bränsleslag) resulterar i att punktskatterna som skall uttas för drivmedel, vilka är de högsta punktskatterna, är de som främst kan komma att bli föremål för skattefusk eller skatteundandragande. För att förhindra denna situation föreskrivs i artikel 8.1,

8.2 och 8.3 i direktiv 92/81/EEG en nedsatt skattesats för sådan dieselbrännolja som under skattekontroll i syfte att förebygga skattefusk, skatteundandragande eller missbruk används för vissa där angivna ändamål. Genomförandet av en lämplig skattekontroll av användningen av dieselbrännolja, som har en lägre skattebelastning, utgör en av de skyldigheter som framgår av artikel 5.1 i direktiv 92/82/EEG, i vilken anges minimisatsen för punktskatt på dieselbrännolja.

Enligt generaladvokatens bedömning leder de stora skatte- och prisskillnaderna lätt till skattefusk. Ett avgörande kriterium för att fastställa huruvida kravet på det ovan beskrivna resultatet är uppfyllt är således en undersökning av om det enligt den nationella lagstiftningen är möjligt att förhindra att dieselbrännolja som är avsedd att användas för andra ändamål används som drivmedel.

Enligt generaladvokatens åsikt skall tvisten mellan kommissionen och Finland bedömas utgående från huruvida den finländska lagstiftningen, såsom den tillämpas och bibehålls, verkligen utgör ett hinder för att dieselbrännolja som är avsedd att användas för andra ändamål, såsom till exempel för uppvärmning, används som drivmedel. I detta avseende måste det undersökas hur det finländska systemet fungerar i sin helhet. Generaladvokaten anser således att svaret på frågan huruvida den finländska lagstiftningen innebär ett formellt förbud och huruvida den utesluter vissa led i distributionskedjan, såsom bensinstationer, i sig är av mycket mindre betydelse.

Generaladvokaten kommer fram till en ståndpunkt motsvarande den som framfördes av Finlands regering, nämligen att syftet med det finska systemet är att förhindra användningen av lätt brännolja i vägtrafik och att systemet är effektivt, om det tillämpas och efterlevs på ett korrekt sätt. Han anser att ett avskräckande avgiftssystem (av straffrättslig karaktär) under dessa förutsättningar i princip är lika effektivt som andra system som grundar sig på ett formellt förbud. Genomförandeåtgärderna, vilka grundar sig på ett system för administrativa sanktioner eller straffsanktioner, utesluter inte heller i sig alla former av skattefusk. Även sanktionernas storlek, hur ofta kontrollerna utförs och med

vilken skyndsamhet som de fastställda överträdelseerna sanktioneras bidrar till sådana åtgärders effektivitet. Det avgiftsbelopp av straffrättslig karaktär som föreskrivs i det finländska systemet och det förhållandet att avgifterna skall uttas om en otillåten användning av eldningsolja som drivmedel kan konstateras, gör nämligen att detta system både kan vara effektivt och verka avskräckande.

Generaladvokaten behandlar ytterligare vissa drag i det finska systemet som enligt hans bedömning har avgörande betydelse för systemets sanktionskaraktär. Dessa är bl.a. anmälningsskyldigheten och de förhöjningar som föranleds av underlåtenhet att göra förhandsanmälan. Slutresultatet är att generaladvokaten anser att Finland genom att hålla i kraft detta system inte har underlåtit att uppfylla sina skyldigheter som medlemsstat. I sitt förslag till avgörande föreslår generaladvokaten att kommissionens talan skall ogillas. Det kan konstateras att kommissionen inte har bestridit den finska lagstiftningen på den punkt som gäller i vilka fordon det med undantag från huvudregeln är tillåtet att använda lindrigare beskattat bränsle.

Sammanfattningsvis kan på basis av det tillgängliga materialet konstateras att Finlands system, som grundar sig på tilläggs-skatt och bränsleavgift, åtminstone i detta skede av den ovan refererade rättegången inte kan anses stå i strid med gemenskapslagstiftningen. Det är inte känt när domstolen slutgiltigt avgör saken.

## **2. Propositionens mål och de viktigaste förslagen**

### Propositionens viktigaste mål

Propositionen utgör en del av helhetsöversynen av systemet med årliga skatter. Sådana helheter med samma funktion och mål som nu regleras genom olika lagar föreslås sammanföras i en och samma lag. En sådan helhet utgörs av de för närvarande i motorfordonsskattelagen och lagen om bränsleavgift ingående bestämmelserna om användningen av bränsle, vilka är av sanktionskaraktär och inte har några direkta fiskala mål. En annan helhet omfattas av den fordonsskattelag om

vilken en separat proposition framläggs samtidigt med denna proposition. Denna helhet utgörs av årliga skatter – fordonsskatten och den egentliga fordonsskatten (den s.k. dieselskatten) – som huvudsakligen är avsedda för insamling av skatteintäkter. De bestämmelser av sanktionskaraktär som ingår i de två nämnda lagarna föreslås alltså samlas i en och samma lag, varigenom även den delvisa överlappningen mellan de nuvarande systemen undanröjs. Till denna del kan förslaget betraktas som primärt av lagstiftningsteknisk art. Målet är dock även att göra systemet tydligare.

Ett annat centralt mål är att se till att systemet även i framtiden effektivt fyller sin uppgift att förhindra användningen av fel bränslen. Detta mål följer redan av gemenskapsrätten, men för målet finns även vägande skäl av indirekt fiskal art i anslutning till indrivningen av bränsleaccisen. I det ovan refererade förslaget till avgörande av generaladvokaten betonas betydelsen av sanktions-systemets faktiska effektivitet. I avgörandet har även lyfts fram vissa juridiska drag som generaladvokaten har ansett vara viktiga vid en bedömning av systemets allmänna karaktär. I propositionen har dessa synpunkter noga beaktats.

Avsikten är att systemet till sitt materiella innehåll i sak skall bibehållas i det närmaste oförändrat vad gäller de fordon, den användning och de bränslen som sanktionerna riktar sig mot. Vissa ändringar av närmast förtydligande art föreslås dock genomföras. Vidare föreslås att vissa av de till lagarnas uppkomsthistoria hänförliga lösningarna ändras i överensstämmelse med rådande uppfattningar, bl.a. anmälningsskyldighetens betydelse som utgångspunkt vid uppbörderna av bränsleavgiften.

### De viktigaste förslagen

Tilläggskatte- och bränsleavgiftsbestämmelserna, som för närvarande ingår i två olika lagar, föreslås samlas i en ny bränsleavgiftslag. Bestämmelserna om tilläggs-skatt upphävs vid upphävandet av den nuvarande motorfordonsskattelagen. I samband med översynen av fordonsbeskattningen föreslås

att tilläggsskatten som årlig påföljd slopas och att systemet i likhet med den nuvarande bränsleavgiften baseras på en påföljd som är beroende av den faktiska tid som det sanktionsgrundande bränslet har använts. Ur sanktionssynpunkt skulle ett på en årlig avgift baserat påföljdssystem kunna kritiseras för att inte nödvändigtvis förverkliga principen om att påföljden bör öka för var gång användningen av fel bränsle upprepas. Så är i princip fallet inom det nuvarande systemet, om lagstadgad förhandsanmälan om användning av tilläggsskattepliktigt bränsle har gjorts hos myndigheten. För hela året skulle i sådant fall uppbäras endast tilläggsskatt, men för samma tid skulle inte uppbäras någon bränsleavgift. Att avstå från detta arrangemang innebär i grunden ett framhävande av systemets sanktionskaraktär, eftersom det inte längre ens i teorin skulle kunna uppstå en situation där exempelvis fortsatt användning av skattefritt bränsle inte skulle leda till en ökning av straffpåföljden.

De praktiska erfarenheterna av de nuvarande två påföljderna visar att tilläggsskatt vanligen inte alls påförs när tilläggsskatten och bränsleavgiften sammanjämkas enligt 16 § motorfordonsskattelagen, eftersom bränsleavgiften oftast är minst lika stor som tilläggsskatten. Ett slopande av en påföljd av tilläggsskattetyper innebär således inte någon lindring av sanktionssystemet. Sanktionens stränghet beror i praktiken endast på höjden av den nivå som fastställs för bränsleavgiften.

Som framgår av ovanstående redogörelse baserar sig uppbörden av tilläggsskatt och bränsleavgift enligt det nuvarande systemet på ägarens eller innehavarens skyldighet att anmäla om avsikten att börja använda påföljdsgrundande bränsle. Uppbörden av tilläggsskatt eller bränsleavgift baserar sig i första hand på sådan anmälan samt på den observerade faktiska användning om vilken anmälan borde ha gjorts. En jämförelse av dessa lagar visar att det finns vissa strukturella skillnader, men anmälningsskyldigheten är i vilket fall som helst en viktig faktor vid fastställandet av debitering eller skattskyldighet. I praktiken har det emellertid visat sig att förhandsanmälningar inte görs, utom i fråga om vissa traktorer. Detta är en direkt

följd av systemets sanktionskaraktär, vilket innebär att systemet avser att förhindra användningen av vissa bränslen och inte att erbjuda dessa bränslen som alternativ till ac-cispliktiga bränslen.

Anmälningsskyldigheten föreslås därför inte längre läggas till grund för debitering (4 § 1 mom. lagen om bränsleavgift) eller fastställande av avgiftsskyldighet (21 § 1 mom. motorfordonsskattelagen). Anmälningsskyldigheten föreslås emellertid bibehållas i begränsad omfattning, trots att dess betydelse inskränks. Enligt förslaget skall anmälan om bränsleavgiftsgrundande bränsle även fortsättningsvis göras hos myndighet innan bränslet börjar användas, med hot om att bränsleavgiften annars höjs med 30 procent. Anmälningsskyldigheten föreslås dock inte längre ha några rättsliga konsekvenser vare sig för avgiftsskyldigheten eller i fråga om vem skall betraktas som avgiftsskyldig. Anmälan som sådan föreslås även utgöra bevis för användning av bränsleavgiftsgrundande bränsle. Som sådant bevis föreslås dock i första hand eller vid sidan av anmälan gälla den i praktiken vanligaste situationen, dvs. att användningen av bränsleavgiftsgrundande bränsle uppdagas vid en fordonskontroll.

Generaladvokaten vid Europeiska gemenskapernas domstol bedömer anmälningsskyldigheten på följande sätt (punkt 51 i förslaget till avgörande): "Karaktären av straffavgift hos dessa skatter framgår tydligt av bestämmelsen, i vilken det föreskrivs att användning av lätt bränningsolja som drivmedel leder till ett tredubbel uttag av den särskilda bränsleavgiften, en avgift vilken redan i sig hindrar användning." Även med beaktande av detta är det motiverat att även fortsättningsvis bibehålla anmälningsskyldigheten, så att en försummelse är förenad med skattehöjning eller motsvarande påföljd. Anmälningsskyldigheten kan anses betyda att det inte är tillåtet att använda bränsleavgiftsgrundande bränsle, om inte denna skyldighet har uppfyllts. På längre sikt kan en på detta sätt avfattad anmälningsskyldighet eventuellt även ha den betydelsen att den möjliggör uppföljning av att sanktionsnivån är tillräckligt hög. Börjar det komma in frivilliga anmälningar för vissa fordonsgrupper, innebär det att betalningen av påföljderna upplevs som ett al-

ternativ till användningen av accispiktigt bränsle, vilket motiverar en höjning av påföljdsnivån.

Av orsaker som sammanhänger med systemets effektivitet bör bränsleavgiftens belopp vara tillräckligt högt för att även säkerställa en tillräcklig förebyggande effekt. Systemet bör även ha sådana egenskaper som gör det möjligt att beakta speciella omständigheter i individuella fall av användning av påföljdsgrundande bränsle, i likhet med vad som är fallet t.ex. vid utdömning av straff eller i samband med det inom beskattningen allmänt använda skattehöjningsförfarandet. Detta skulle förstärka systemets prövningsbaserade drag och framhäva dess sanktionskaraktär. Eftersom den nuvarande bränsleav-

giften höjs trefalt om förhandsanmälan inte har gjorts på vederbörligt sätt, föreslås det att bränsleavgiften med 30 procents förhöjning enligt den nya lagen skall motsvara ungefär samma nivå som det trefaldiga beloppet av den nuvarande avgiften. Bränsleavgift föreslås även kunna höjas med högst 50 procent, om användningen av bränsleavgiftsgrundande bränsle upprepas, eller till högst det dubbla beloppet i särskilt grova fall. Detta motsvarar i stort sett rådande praxis vad gäller skattehöjning inom den övriga skattelagstiftningen.

Med ovan anförda motiveringar föreslås bränsleavgiften för olika fordonsgrupper uppgå till följande eurobelopp jämfört med nuvarande nivå:

	Nuvarande system		Förslag			
	Basbelopp (euro)	3-faldigt belopp	Basbelopp (euro)	Höjning 30 %	Höjning 50 %	Höjning 100 %
Personbil	168	504	300	390	585	780
Paketbil	252	756	500	650	975	1 300
Buss	336	1 998	700	910	1 365	1 820
Lastbil	504	1 512	1 000	1 300	1 950	2 600
Lastbil med släpvagn	504	1 512	1 500	1 950	2 925	3 900

I sitt svaromål i det ärende rörande det finska påföljdssystemet som är under behandling i EG-domstolen har Finlands regering framlagt beräkningar som visar att det med beaktande av prisskillnaderna mellan olika bränslen inte för någon fordonsgrupps del kan uppstå en sådan situation att betalning av bränsleavgift skulle medföra att det blir lönsamt att övergå till att använda skattefria eller lindrigare beskattade bränslen i stället för ordinarie trafikbränslen. De ovan nämnda skattebeloppen har dimensionerats på ett sådant sätt att denna situation bibehålls, även om avgiften för person- och paketbilar föreslås vara något lägre än för närvarande, om det nuvarande trefaldiga beloppet av bränsleavgiften jämförs med den föreslagna avgiften med 30 procents förhöjning. Speciellt de ökade möjligheterna till prövningsbaserad höjning gör det möjligt att vid behov även tillämpa högre avgiftsbelopp än för närvarande, om gärningens art förutsätter

det.

Endast de fordonsgrupper som anges i ovanstående tabell har hittills omfattats av bränsleavgiften. I det nya systemet föreslås att bränsleavgiften skall utsträckas till att gälla vissa fordonsgrupper som för närvarande endast omfattas av tilläggsskatten, med iakttagande av principen att bränsleavgiften även för dessa fordonsgruppers del bör ligga på en sådan nivå som säkerställer systemets förebyggande effekt.

Bestämmelserna om vem som är skattskyldig – eller avgiftsskyldig, om man önskar använda det uttrycket – för bränsleavgiften föreslås i princip motsvara den nuvarande lagen om bränsleavgift och dess tillämpningspraxis. Bränsleavgift åläggs att betalas av den som vid användningen av lindrigare beskattat eller skattefritt bränsle är fordonets ägare. Om fordonet innehåller av någon annan, åläggs innehavaren att betala bränsleavgiften. Med innehavare avses här emellertid inte en-

dast den som i registret har antecknats som innehavare, utan även fordonets faktiska innehavare kan vara avgiftsskyldig. I rättspraxis har även en kortvarig användning av fordonet som skett med ägarens tillstånd ansetts medföra anmälningsskyldighet och skyldighet att betala tilläggsskatt (HFD 1996 B 581). Det föreslås att lagen preciseras så att även den som genom brottsligt förfarande har fått fordonet i sin besittning kan vara avgiftsskyldig.

I motorfordonsskattelagen har vissa fordonsgupper lämnats utanför området för tilläggsskattepåföljd. I dessa fall är det således tillåtet att använda lindrigare beskattade eller skattefria bränslen utan påföljder. Detta gäller i första hand vissa grupper av fordon som vanligen används för andra ändamål än vägtrafik, t.ex. traktorer som används i jord- och skogsbruk samt motorredskap. Bestämmelserna motsvarar till dessa delar de undantag som anges i gemenskapens direktiv om bränsleskatter, och har inte ifrågasatts ur gemenskrätslig synpunkt exempelvis i det kontrollförfarande som inletts av kommissionen. Generellt kan konstateras att utövande av egentlig godstransportverksamhet t.ex. med motorredskap förutsätter användning av accispliktigt bränsle, liksom även sådan traktor användning som inte hänför sig till jord- och skogsbruk. Även gemenskrätsligt är det alltjämt ändamålsenligt att i sak bibehålla dessa tillåtna undantagsmöjligheter oförändrade. Det föreslås därför fortfarande vara möjligt att använda lindrigare beskattade eller skattefria bränslen utan skattepåföljder av sanktionskaraktär i bl.a. traktorer för användning i jord- och skogsbruk, vissa motorredskap och till motorredskap utrustade traktorer samt motorredskap som byggts på bilchassi, vissa lastbilar och bussar som drivs med flytgas eller naturgas, traktorer för användning i torvproduktion samt motorslädor.

Sådan godstransportverksamhet som inte hänför sig till jord- och skogsbruk eller motorredskapsuppgifter omfattas inte av de nuvarande bestämmelserna, utan förutsätter användning av accispliktigt bränsle. Denna avgränsning är ändamålsenlig att upprätthålla. Något alternativ som skulle vara enklare eller lagstiftningsmässigt klarare än de nuvarande bestämmelserna har dock visat sig svårt att

finna. Saken skulle i viss mån vara annorlunda, om man nöjde sig med endast en teknisk klassificering av fordon och motorredskap utan att fästa någon vikt vid deras användningsändamål. I så fall skulle t.ex. alla traktorer utan vidare berättiga till användning av lätt brännolja, helt oberoende av användningsändamål. Det bör emellertid beaktas att möjligheterna till undantag enligt rådets direktiv 92/81/EEG om harmonisering av strukturerna för punktskatter på mineraloljor i regel fastställs efter användningsändamål och inte efter fordonens tekniska klassificering. I artikel 8 i direktivet anges användning i jord- och skogsbruk som en undantagsgrund, utan omnämnande av vilka fordonslag undantagsmöjligheten gäller. I Finland är det således fortfarande motiverat att t.ex. avgränsa användningen av motorredskap så att den inte inbegriper egentliga transportuppgifter, samt att på nuvarande sätt avgränsa möjligheten att använda lätt brännolja i traktorer till att endast gälla användning i jord- och skogsbruk inklusive vissa sidonärningar. Även möjligheten att betala s.k. dagsavgift för vissa traktorer föreslås bibehållas för andra än trafiktraktorer. Bestämmelsens ordalydelse föreslås preciseras endast i det avseendet att möjligheten uteslutande föreslås gälla traktorer som hör till kategori T, vilket innebär att t.ex. trafiktraktorer alltid skulle lämnas utanför systemet med dagsavgift.

Definitionerna av de bränslen som förutsetts användas i fordon respektive bränsleavgiftsgrundande bränslen föreslås bibehållas i huvudsak oförändrade, med undantag för vissa ändringar som gäller gasformiga metanbaserade bränslen. Avgiftsskyldighet uppstår således på grundval av användning av bränsle som beskattas enligt en lägre skattenivå än – beroende på motortyp – dieselolja eller motorbensin. Dieselolja eller motorbensin som på det sätt som gemenskapslagstiftningen föreskriver har tillförts t.ex. biobaserade komponenter betraktas fortfarande som dieselolja respektive motorbensin, även om bränslets biobaserade del i skattemässigt hänseende skulle behandlas annorlunda än resten av bränslet på det sätt som gemenskapslagstiftningen tillåter. Av denna anledning är det inte motiverat att i samband med lagstift-

ningen om bränsleavgift vidta några särskilda förberedelser med tanke på en eventuell tillförlig av biobaserade komponenter i flytande bränslen. Detsamma gäller i fråga om bränsle som uteslutande består av biobaserade komponenter. Ett sådant bränsle skall enligt gemenskapens accislagstiftning och på motsvarande sätt enligt medlemsstaternas nationella lagstiftning jämföras med motorbensin eller dieselolja, beroende på vilken typ av motor bränslet är avsett att användas i. Om ett sådant bränsleslag beviljas skattestöd, beskattas det lindrigare än motorbensin eller dieselolja men räknas fortfarande till samma kategori som dessa.

I fråga om gasformiga bränslen har situationen hittills föranlett vissa tolkningssvårigheter genom att det torde vara oklart om ersättande bränslen som överläts för samma användningsändamål som naturgas eller flytgas på samma sätt som i fråga om ovan nämnda flytande bränslen skall räknas till samma kategori som dessa. Detta kan medföra oklarheter vad avser ställningen för t.ex. biogaser, trots att biogas i renad form ungefär på samma sätt som naturgas huvudsakligen består av metan. I praktiken är det inte möjligt att avgöra om metan som ingår i den gas som finns i ett fordonssystem har framställts ur biomassa eller om den består av naturgas. Det finns inte heller någon metod liknande den som används för märkning av lätt brännolja som skulle göra det möjligt att skilja mellan olika slag av metan på basis av produktionsmetod eller skattemässig behandling. Det är således uppenbart att alla gasformiga bränslen som baserar sig på metan bör behandlas lika vid påförandet av skatt av sanktionskaraktär för bränsleanvändning.

I syfte att förverkliga gemenskapens målsättning för ibruktagandet av alternativa bränslen bör även i Finland redan under de närmaste åren tas i bruk allt fler fordon som drivs med sådana bränslen. Biobaserade komponenter som tillförs i flytande bränslen går redan nu att använda i befintliga fordon. Nyanskaffningen av bilar som konstruerats speciellt för att drivas med alternativa bränslen gäller framför allt fordon avsedda för gasdrift och längre fram fordon med bränsleceller baserade på hydrogenteknik. Om målet för Finlands del uppställs till ett sådant antal

gasdrivna fordon som motsvarar gemenskapens planer, dvs. cirka 250 000 naturgasdrivna fordon år 2020, betyder det att det redan år 2010 finns ett tiotal tusen gasdrivna fordon i bruk. För att uppnå målet bör antalet fordon överstiga 100 000 i mitten av 2010-talet. Med tanke på den långsiktiga utvecklingen av fordonsbeståndet är det lika viktigt att utveckla även systemen för bränsledistribution. En förutsättning för de nödvändiga besluten är att bestämmelserna om skattesanktioner för användning av olika bränslen avfattas på ett sådant sätt att de inte i onödan hindrar ibruktagandet av nya alternativa bränslen. Syftet med denna proposition är att ändra sanktionssystemet så att det möjliggör en utveckling i enlighet med gemenskapens målsättning. I förhållande till detta utgör accisbeskattningen av olika bränslealternativ en fristående fråga.

Såsom ovan konstaterades finns det i detta sammanhang inte något behov att ta ställning till sådana flytande bränslen som utgör alternativ till motorbensin eller dieselolja, eftersom dessa bränslen vid påförandet av bränsleaccis anses höra till samma kategori som motorbensin eller dieselolja, oberoende av hur accisen är graderad. Användningen av väte som kraftkälla i fordon i annat än konventionella förbränningsmotorer föreslås lämnas helt utanför den lagstiftning som nu behandlas. Således kvarstår endast regleringen av gasformiga alternativbränslen.

Enligt förslaget skulle gasformiga bränslen baserade på metan få användas bränsleavgiftsfritt i fordon som uppfyller tillräckligt strikta miljökrav. Bränslen baserade på metan är i praktiken naturgas samt s.k. biogas, som är en gasblandning som uppstår som ett resultat av en biologisk process för rötning av kolhaltiga material i syrefri omgivning. Ur kemisk synpunkt är biogas i renad form praktiskt taget identisk med naturgas.

Vid användning av naturgas eller biogas kan man uppnå något bättre CO<sub>2</sub>-utsläpp än med konventionella bränslen, om man beaktar samtliga användningsled. En speciell fördel med användningen av biogas är att man som ersättning för icke-förnybara trafikbränslen använder metan, som är en skadlig växthusgas som uppstår vid biologiska processer. Detta förstärker den positiva effekten

med beaktande av samtliga användningsled.

I motorfordonsskattelagens bestämmelser om tilläggsskatt har hittills funnits en bestämmelse om tilläggsskattebefrielse för lastbilar och bussar som använder naturgas eller flytgas, om kväveoxidutsläppet än mindre än 2,5 g/kWh. Syftet med detta krav att säkerställa ibruktagandet av bästa möjliga tillgängliga teknik. När bestämmelsen i 14 § motorfordonsskattelagen infördes år 1998 bedömdes man att detta krav med lätthet skulle kunna uppfyllas av fordon av bästa tekniska nivå. Så var även fallet enligt de testningsmetoder som användes då. Testningsmetoderna har emellertid utvecklats snabbt, medan utvecklingen av motortekniken inte har varit så snabb som man förväntade för fem år sedan. Bestämmelsen om kväveoxidutsläpp har visat sig vara svår att uppfylla för fordon som använder en teknik för drift med mager blandning (lean burn). Olika producenter erbjuder visserligen motorer som uppfyller kväveoxidutsläppskraven på EURO-3-nivå, men vanligen inte särskilt många motorer med bättre kväveoxidvärden än så. Där emot är partikelutsläppen, som är viktiga speciellt i tätortsförhållanden, mycket låga även med lean burn-teknik. Således skulle ibruktagandet av fordon med bästa möjliga miljöprestanda främjas av det mer ändamålsenliga kravet på antingen låg kväveoxidnivå eller låg partikelutsläppsnivå. Om man som krav uppställer uppfyllandet av antingen en kväveoxidnivå eller en partikelutsläppsnivå, kunde en lämplig utsläppsnorm vara EURO-4, som är den följande utsläppsnivå som godkänts att träda i kraft enligt de senast antagna besluten om avgasutsläpp. EURO-4-nivån har i överensstämmelse med gemenskapslagstiftningen godkänts för tillämpning i den finska fordonslagstiftningen från ingången av år 2005. För gasmotorer är kväveoxidutsläppsgränsen enligt EURO-4 högst 3,5 g/kWh, mot 5,0 g/kWh enligt EURO-3, som är den norm som tillämpas för närvarande. Det innebär med andra ord att bestämmelsen om kväveoxid lindras något jämfört med lagens nuvarande krav, men samtidigt skärps partikelutsläppskravet kraftigt, vilket räcker väl till för att säkerställa ibruktagandet av den nyaste och mest miljövänliga tekniken. Om kravnivå anges på detta sätt, brom-

sar den inte heller onödigt ibruktagandet av gasdrivna lastbilar och bussar, som skulle kunna vara fallet om man i detta skede skulle kräva uppfyllandet av såväl kväveoxid- och partikelutsläppskraven enligt EURO-4-normen. I detta skede kan kravet på uppfyllandet av någondera av dessa utsläppskomponenter i enlighet med de följande utsläppsbestämmelser som godkänts att träda i kraft även på lång sikt bedömas vara en ändamålsenlig och fungerande lösning.

Bränsleavgiftsfriheten för lastbilar och bussar föreslås utsträckas till att gälla även fordon som drivs med flytgas, eftersom några sådana fordon finns införda i registret. Det förefaller emellertid som om motorproducenterna främst vore intresserade av andra alternativ än flytgas. Några nya flytgasmotorer för lastbilar eller bussar har inte kommit ut på marknaden, och tyngdpunkten har förskjutits i riktning mot naturgasbaserad teknik. Man torde kunna göra den bedömningen att det även inom distributionssystemen kommer att ske en motsvarande koncentration på ett slag av gasformigt bränsle.

Som ett helt nytt förslag framläggs att det i lagen tas in en bestämmelse om bränsleavgiftsfrihet för användningen av metanbaserade bränslen även i person- och paketbilar. Även här föreslås enligt ovan anförda grunder samma miljökrav som ovan, dvs. att fordonen skall uppfylla EURO-4-normen. De flesta av de naturgasfordon som nu finns på marknaden uppfyller dessa krav, vilket innebär att förslaget inte begränsar ibruktagandet av gasdrivna person- och paketbilar i Finland. För person- och paketbilar finns inte motsvarande behov som för tunga fordon för en partiell tillämpning av de följande utsläppsbestämmelser som godkänts att träda i kraft.

I propositionen föreslås att bestämmelserna om skatterättelse, ändringssökande och avgiftslättnad förenhetligas i överensstämmelse med det allmänna beskattningsförfarandet och bestämmelserna i den nya fordonsskattelagen. Speciellt i fråga om slopandet av besvärsubudet i frågor som gäller avgiftslättnad och betalningsuppskov hänvisas till motiveringen i regeringens proposition till fordonsskattelag.



### 3. Propositionens verkningar

#### 3.1. Ekonomiska verkningar

Propositionen innehåller inte i och för sig några förslag till ändring av de belopp som uppbärs i bränsleavgift, utan innebär närmast en översyn av skatteuppbördsteknisk art. Avkastningen av bränsleavgiften väntas vid en genomföring av denna översyn förbli densamma som för närvarande. Bränsleavgiften är en påföljd av sanktionskaraktär, vilket innebär att ju mindre den avkastar, desto effektivare kan lagens syfte anses förverkligas.

Kostnaderna för uppbörden av bränsleavgiften kan beräknas vara ungefär lika höga som under det nuvarande systemet.

#### 3.2. Verkningar i fråga om organisation och personal

Sammanförandet av bränsleavgifts- och tilläggsskatteförandet i en och samma lag är ett led i förnyandet av Fordonsförvaltningscentralens verksamhet inom ramen för PALKO-projektet.

Upphävandet av skattestyrelsens lednings- och kontrollbefogenheter innebär för Fordonsförvaltningscentralens del att de befogenheter som gäller ledningen och kontrollen av beskattningen överförs från skattestyrelsen till Fordonsförvaltningscentralen. Kostnaderna för beskattningen täcks inte längre via skattestyrelsens budget genom ett mellan skattestyrelsen och Fordonsförvaltningscentralen ingånget avtal om skatteuppbörd. Fordonsförvaltningscentralens kostnader för beskattningsverksamheten har redan i budgeten för år 2003 tagits in i statsbudgeten under kommunikationsministeriets huvudtitel. Överföringen av skattelättnadsärenden till Fordonsförvaltningscentralen samt utvidgningen av rättelseförfarandet torde inte heller orsaka något behov av tilläggsresurser, utan de nya uppgifterna sköts inom ramen för de nuvarande resurserna.

### 4. Beredningen av propositionen

Propositionen har beretts som tjänsteuppdrag vid finansministeriet i samarbete med Fordonsförvaltningscentralen.

### 5. Remissutlåtanden

Utlåtanden har getts av kommunikationsministeriet, handels- och industriministeriet, inrikesministeriet, (räddningsavdelningen, polisavdelningen och staben för gränsbevakningsväsendet), länsstyrelsen på Åland, högsta förvaltningsdomstolen, Fordonsförvaltningscentralen, Vägförvaltningen, Tullstyrelsen, Skattestyrelsen, Finlands Kommunförbund, Lantbruksproducenternas centralförbund, Autoalan Keskusliitto ry, Bilimportörerna rf, Skattebetalarnas centralförbund rf, Linja autoliitto ry, Finlands Lastbilsförbund rf, Utrikestrafikidkarna rf, Suomen Taksiliitto ry, Olje och Gasbranschens centralförbund ry, Finlands Bilbesiktning Ab, Privata Besiktningställes Förbund, Invalidförbundet, Trafikförsäkringscentralen, Räddningsbefälets centralförbund i Finland ry samt Suomen Palopäälystöliitto ry.

I sina utlåtanden ställer sig remissinstanserna positivt till reformens övergripande struktur. De detaljpåpekanden som framförts i utlåtandena har tagits i beaktande i mån av möjlighet.

### 6. Samband med andra propositioner

Propositionen ansluter sig till den proposition om fordonsskattelag som regeringen överlämnat till riksdagen för behandling. I dessa två propositioner har samlats bestämmelserna i den nuvarande motorfordonsskattelagen, lagen om fordonsskatt samt lagen om bränsleavgift. Speciellt vad gäller bestämmelserna i den nuvarande motorfordonsskattelagen har det skett en uppdelning av bestämmelserna på båda lagförslagen. Detta innebär att propositionerna bör behandlas såsom beroende av varandra.

## DETALJMOTIVERING

### 1. Lagförslag

1 §. *Lagens tillämpningsområde.* I den inledande paragrafen som gäller lagens tillämpningsområde föreslås att bränsleavgift skall uppbäras till staten, om i ett fordon används skattefritt bränsle eller bränsle som beskattas lindrigare än motorbensin eller dieselolja. I paragrafen beskrivs bränsleavgiftens karaktär av påföljd för användningen av andra bränslen än de som i skattemässigt hänseende är avsedda för användning i fordonet i fråga.

Trots att påföljdens namn föreslås vara bränsleavgift, är det fråga om en i 81 § grundlagen avsedd skatt och inte en i 80 § grundlagen avsedd avgift. Det är inte fråga om en avgift för en av det offentliga producerad tjänst. Termen "avgift" torde med beaktande av detta i viss mån avspegla bränsleavgiftens sanktionskaraktär. Någon annan lämplig benämning med skatteanknytning som kan användas utan risk för förväxling verkar inte finnas.

I paragrafens 2 mom. föreslås att bränsleavgiften uppbärs för fordon som är registrerade i Finland eller något annat land samt för fordon som oregistrerade används i Finland. Detta innebär att alla fordon som används på finskt territorium omfattas av bränsleavgiftsplikten. Liksom i tidigare lagstiftning görs i bränsleavgiftslagen inte någon åtskillnad mellan huruvida fordonet används i vägtrafik eller endast på ett slutet område. Om fordonet är registrerat eller ej inverkar inte heller på saken, liksom det inte heller tidigare har inverkat på påförandet av motsvarande påföljder.

2 §. *Tillämpningen av andra lagar.* I paragrafen föreslås ingå bestämmelser om sådana övriga lagar och med stöd dessa utfärdade bestämmelser på lägre nivå som tillämpas på bränsleavgiften eller uppbörden av denna. På klassificering av fordon och största tillåtna totalmassa samt fordonsregistreringsskyldighet tillämpas fordonslagen (1090/2002) och förordningar givna med stöd av den samt förordningen om registrering av fordon (1598/1995) och de grunder som fastställts i vägtrafiklagen (267/1981) och med stöd av

den. Detta betyder i praktiken att den tekniska specifikationen och klassificeringen av fordonen som tillämpas vid påförandet av bränsleavgiften föreslås motsvara den som tillämpas inom andra verksamheter som hänför sig till fordon, t.ex. registrering. På definitionerna av bränslen föreslås tillämpas de grunder som fastställts i lagen om accis på flytande bränslen (1472/1994).

Även vid uppbörden föreslås så långt som möjligt tillämpas samma förfaranden som inom beskattningen i övrigt. Sålunda föreslås vid uppbörden av bränsleavgift i tillämpliga delar tillämpas vad som föreskrivs i lagen om skatteuppbörd (611/1978) eller med stöd av den, samt bestämmelserna i lagen om skatte-tillägg och förseningsränta (1556/1995) och lagen om indrivning av skatter och avgifter i utsökningsväg (367/1961). Detta betyder bl.a. att betalningsställena för betalning av bränsleavgift är desamma som för andra skatter.

På användning och utlämnande av beskattningsuppgifter tillämpas i tillämpliga delar vad som föreskrivs i lagen om fordonstrafikregistret (541/2003).

3 §. *Bränsleavgift.* Som bränsleaccispliktiga jämförelseobjekt används dieselolja och motorbensin. Definitionerna av dessa bränslen ingår i 2 § lagen om accis på flytande bränslen (1472/1994). Med dieselolja avses alla sådana produkter som överläts för att användas i dieselmotorer, och med motorbensin avses alla sådana produkter som överläts för att användas som bränsle i ottomotorer, dvs. explosionsmotorer, med undantag för vissa bränslen, främst gasformiga bränslen och flygtrafikbränslen. Denna struktur, enligt vilken i princip alla bränslen för dieselmotorer och explosionsmotorer beskattas som dieselolja respektive motorbensin, motsvarar bestämmelserna i de gemenskapsrättsliga direktiv som gäller bränsleskatter.

Till de ovan nämnda huvudgrupperna räknas dock inte gasformiga bränslen, trots att sådana bränslen i allmänhet går att använda i explosionsmotorer som utrustats för detta ändamål. Skattemässigt är emellertid gasformiga bränslen i en avsevärt fördelaktigare ställning än dieselolja eller motorbensin, om

man beaktar bränslets energiinnehåll. Av denna anledning föreslås gasformiga bränslen omfattas av bränsleavgiftsplikten. Från denna huvudregel föreslås dock av miljöskäl kunna beviljas undantag, vilka behandlas nedan i samband med 6 §.

Enligt den föreslagna ordalydelsen i 3 § är avsikten inte att i bränsleavgiftslagen ta in bestämmelser om användningen av bränslen för motorer av annan typ än explosions- eller kompressionsmotorer. Detta innebär att t.ex. användningen av vätebaserad bränsle-cellsteknik faller utanför lagens tillämpningsområde. Som fordon avsedda för motorbensin- eller diesellojdrift betraktas enligt den föreslagna 3 § däremot olika hybridlösningar där någondera av de konventionella förbränningsmotortyperna används för produktion av t.ex. elektricitet för lagring i ackumulatörer eller användning som direkt drivkraft.

4 §. *Avgiftsskyldig.* Bränsleavgift åläggs att betalas av den som vid användningen av lindrigare beskattat eller skattefritt bränsle är fordonets ägare. Om fordonet innehåller någon annan, åläggs innehavaren att betala bränsleavgiften. Om det i ett fordon som på brottslig väg har tagits i besittning under besittningstiden har använts bränsleavgiftsgrundande bränsle, åläggs den person som genom brott fått fordonet i sin besittning att betala bränsleavgiften. Syftet är att bränsleavgiften alltid och på lika villkor skall belastas den som börjar använda fordonet med fel bränsle. Det kan inte anses motiverat att en person som på brottslig väg har tagit ett fordon i besittning skulle ha en bättre ställning i detta avseende än fordonets lagliga ägare eller innehavare.

Om det inte går att utreda vem som är fordonets ägare eller innehavare, åläggs den som framför fordonet att betala bränsleavgiften.

5 §. *Konstaterande av användning av bränsle.* Paragrafen gäller konstaterande av användning av olika bränsleslag. Paragrafen gäller både vilken bevisning som krävs och tröskeln för påförande av påföljd. Enligt den nuvarande motorfordonsskattelagen och den nuvarande lagen om bränsleavgift uppbärs tilläggsskatt eller bränsleavgift så fort som fordonets bränslesystem innehåller minsta

mängd bränsle som medför bränsleavgift. I praktiken leder även relativt små halter till påföljd. Det har inte krävts bevis för att användningen har skett uppsåtligt eller att den som använde fordonet har varit medveten om saken. Dessa drag hos det nuvarande systemet har i det ovan nämnda utlåtandet av generaladvokaten ansetts utgöra väsentliga drag hos ett effektivt system av sanktionsnatur. Av denna anledning föreslås att dessa bestämmelser tas in i den nya lagen med i sak sett samma innehåll som tidigare. Användning av bränsleavgiftsgrundande bränsle anses således ha inletts då det genom bränsleprov eller på basis av annan bevisning konstaterats att en tank som är ansluten till fordonets bränslesystem innehåller sådant bränsle.

Enligt förslaget skall bränsleavgift erläggas oberoende av hur och var fordonet används. Bestämmelsen motsvarar den nuvarande lagstiftningen. Tillsammans med det ovan förda innebär detta att påförande av bränsleavgift inte förutsätter något annat slag av separat utredning av fordonets användning, om man i fordonets bränslesystem har funnit fel slags bränsle.

I paragrafens 2 mom. föreslås ingå bestämmelser om uppbörd av bränsleavgift för bränsle som förts in från något annat land. När det gäller fordon som förs in i landet kan bränsletanken innehålla bränsle som påförts skatt som är lägre än den finska accisen på dieselolja eller motorbensin. Det kan vara fråga om dieselolja eller motorbensin som beskattats enligt de skattegrunder som gäller i ett annat land. Det kan också vara fråga om att fordonets bränsletank innehåller uppvärmningsbränsle som tankats i ett annat land där det är lagligt att använda det som fordonsbränsle. Bränsleavgift uppbärs inte för t.ex. bränsle för uppvärmningsändamål som kan identifieras som sådant, men som inte är märkt på det sätt som man gör i Finland. Bränsleavgift uppbärs givetvis inte heller när ett fordons bränsletank innehåller dieselolja från ett land där bränsleskatten är lägre än den finska accisen på dieselolja. Genom internationella avtal förutsätts att användningen av sådana bränslen tillåts. Tillsynen och påförandet av sanktioner, speciellt vad gäller brännoljor, ankommer på det land där fordo-

nets bränsletank fylls på.

I lagen föreslås föreskrivas att bränsleavgift inte skall uppbäras på grundval av det bränsle som finns i ett fordon's bränsletank då det förs in i landet. Den föreslagna behandlingen av bränslen som förs in från ett annat land avses således endast gälla sådana bränslen som finns i ett fordon's ordinarie bränsletank. Om ett fordon's bränsletank vid införseln innehåller bränsle har gjorts identifierbart på det sätt som föreskrivs i lagen om accis på flytande bränslen (1472/1994) föreslås bränsleavgift dock uppbäras, eftersom det inte nödvändigtvis går att avgöra vilket land den lätta brännolja härstammar från.

Med hänvisning till den allmänna motiveringen föreslås bibehållande av skyldigheten att anmäla om att bränsleavgiftsgrundande bränsle börjar användas i ett fordon. Anmälningsskyldigheten föreslås dock inte längre ha någon rättslig betydelse t.ex. vad gäller avgiftsskyldighet eller andra liknande omständigheter. Uppfyllande av skyldigheten föreslås i stället innebära undvikande av den i 10 § 1 mom. angivna avgiftsförhöjningen om 30 procent. Det är också klart att uppfyllandet av anmälningsskyldigheten inverkar på omfattningen av övriga i 10 § angivna förhöjningar.

Med anledning av det ovan anförda föreslås att i 5 § 3 mom. föreskrivs att fordonets ägare eller innehavare skall anmäla till den myndighet som uppbär bränsleavgiften, innan bränsleavgiftsgrundande bränsle börjar användas i ett fordon. För fordon som införs i landet kan anmälan göras även hos tullmyndighet.

I 5 § 3 mom. föreslås även intas en klagörande bestämmelse om att en avgiftsskyldigs anmälan eller annan av honom given utredning om användningen av bränsleavgiftsgrundande bränsle betraktas som sådan bevisning på grundval av vilken bränsleavgift uppbäras. Intagandet av denna bestämmelse i lagen är nödvändig bl.a. för att den myndighet i Finland som har hand om bränsleavgiften skall ha möjlighet att, utan att detta lämnar rum för några tolkningar, uppbära bränsleavgift även i sådana fall där myndigheterna i Sverige tillställer de finska myndigheterna en försäkran av fordonets ägare eller någon annan användare av fordonet där denne till-

står att bränsle som identifierats som finsk lätt brännolja införskaffats genom tankning i Finland. En sådan utredning som lagen avser kan således utgöras t.ex. av ett av personen i fråga undertecknat förhörprotokoll där denne vidgår användning av lätt brännolja på finskt territorium. På denna punkt bör lagen vara så tydlig och informativ som möjligt. Avsikten är att effektivt förhindra att en svensk fordon'sförare vid skattekontroll i Sverige utan risk för påföljder skall kunna hävda att bränsle som identifierats som finsk lätt brännolja har införskaffats i Finland på laglig väg.

6 §. *Fordon som är befriade från bränsleavgift.* Bränsleavgiften är avsedd att gälla speciellt de fordon'sgrupper som normalt används eller skulle kunna användas i trafik. Vissa fordon'sgrupper föreslås således liksom enligt nuvarande lag vara befriade från avgiften på det sätt som gemenskapslagstiftningen tillåter. Befrielse från bränsleavgift föreslås gälla vissa motorredskap och traktorer samt gasdrivna fordon på angivna villkor. Bestämmelser om användning av bränsle i fordon som används i jord- och skogsbruk föreslås ingå i en separat paragraf (7 §).

I 1 mom. 1 punkten föreslås en grundregel om vissa motorredskap. Enligt den gäller befrielse från bränsleavgift motorredskap och till motorredskap utrustade traktorer samt på bilchassi byggda motorredskap utan flak, tank eller annat lastutrymme, då fordonen inte används för andra transporter än sådana transporter på själva arbetsplatsen som föranleds av deras användningsändamål eller för transport av fordonens bränsle och smörjmedel eller då fordonen förflyttas från en arbetsplats till en annan.

Den föreslagna bestämmelsen betyder att ovan nämnda motorredskap är befriade från bränsleavgift när de används för sitt egentliga ändamål som motorredskap, men inte om deras användningsändamål är godstransport. Såsom ovan i samband med beskrivningen av nuläget konstaterades, kan motorredskapsändamålet t.ex. för en lastare i samband med lastning även i viss utsträckning inbegripa förflyttning av gods över kortare sträckor. Avsikten med förslaget är inte att ändra rådande praxis, utan i första hand att göra lagen tydligare. Det är dock inte möjligt att exakt

och till alla delar fastställa hur mycket förflyttning av gods som kan tillåtas i varje enskilt fall, utan detta måste lämnas att avgöras från fall till fall. Detsamma gäller även frågan om hurdana behållare som får anslutas t.ex. till en sandspridningsmaskin utan att fordonet anses vara avsett för transportändamål. Beträffande dessa frågor hänvisas till vad som ovan anförts om gällande praxis.

Befrielse från tilläggsskatt gäller för närvarande traktorer som används vid torvproduktion samt motorslädar och mopeder. Befrielse från tilläggsskatt gäller på grundval av ömsesidighet även vissa bilar som tillhör främmande staters beskickningar och konsulat i Finland. I propositionen föreslås att traktorer som används vid torvproduktion samt motorslädar alltså skall vara befriade från bränsleavgift. Övriga hittillsvarande tilläggsskattefriheter torde inte numera ha någon praktisk betydelse. De föreslagna bestämmelserna ingår i 1 mom. 2 och 3 punkten.

I 1 mom. 4 punkten föreslås ingå bestämmelser om bränsleavgiftsplikt för lastbilar och bussar som drivs med gasformiga bränslen. Befrielse från bränsleavgift föreslås gälla lastbilar och bussar som drivs med flytgas, naturgas eller annat därmed jämförbart gasformigt bränsle, dvs. samma fordonsgupper som hittills. Befrielsen föreslås gälla oberoende av vilken typ av kolvätebaserat gasformigt bränsle, biogaser inbegripna, som används. För att garantera användningen av den bästa och modernaste motortekniken föreslås att fordonen vid tidpunkten för sitt första ibruktagande med avseende på partikel- eller kväveoxidutsläpp bör ha uppfyllt de bestämmelser som inom Europeiska gemenskapen antagits som följande ikraftträdande utsläppsnivå. Det bör noteras att kravet gäller antingen partikelutsläpp eller kväveoxidutsläpp, och alltså är något lindrigare än kravet på fullständig uppfyllelse av följande utsläppsnivå. Detta kan anses vara tillräckligt för att garantera användningen av den modernaste och miljövänligaste teknik som finns att tillgå. Om en övergång till nya utsläppsbestämmelser inte är aktuell, tillämpas den utsläppsnivå som motsvarar de bestämmelser som var i kraft vid fordonets första ibruktagande.

I 1 mom. 5 punkten föreslås ingå en be-

stämmelse om bränsleavgiftsfrihet för gasdrivna person- och paketbilar. Avgiftsfriheten föreslås gälla metanbaserade bränslen, i praktiken naturgas eller biogas som består av metan. Med hänvisning till den allmänna motiveringen föreslås att villkoret för avgiftsfriheten skall vara att fordonet uppfyller de följande utsläppsbestämmelser som godkänts att träda i kraft, vilket för närvarande innebär nivåen EURO-4. Naturgasdrivna fordon som uppfyller denna kravnivå är redan nu allmänt tillgängliga, varför utsläpkraven föreslås tillämpas fullt ut och inte bara delvis som i fråga om lastbilar och bussar. I 2 § hänvisas till bestämmelserna om utsläppsnivåer i fordonslagen och bestämmelser som utfärdats med stöd av den.

Bränsleavgiften gäller även fordon som har registrerats någon annanstans än i Finland. I fråga om gasdrivna fordon som införs till Finland för tillfälligt bruk är det inte skäligt att förutsätta uppfyllandet av utsläppsnivån enligt 1 mom. I detta fall föreslås bränsleavgiftsfrihet oberoende av utsläppsnivå. Utsläppsbestämmelserna utvecklas kontinuerligt, varför man inte kan förutsätta att sådana i Finland registrerade fordon som redan är i användning alltid skall uppfylla de nya utsläppsbestämmelserna varje gång nya bestämmelser träder i kraft. Enligt förslaget skulle bränsleavgiftsfriheten bestå när den en gång har beviljats, trots att det senare träder i kraft nya utsläppsbestämmelser.

7 §. *Traktorer för användning i jord- och skogsbruk.* I paragrafen föreslås ingå motsvarande bestämmelser som i den nuvarande 17 a § motorfordonsskattelagen, vilket innebär att bränsleavgiftsfrihet skulle gälla samma slags traktor användning som för närvarande är tilläggsskattefri. Endast framställningsordningen har ändrats. Avsikten är inte att ändra nuvarande praxis, som presenterades ovan i samband med beskrivningen av nuläget.

I 1 mom. föreslås ingå en grundregel om användningen av traktorer i jord- och skogsbruk, enligt vilken traktor får användas i jord- och skogsbruk utan att bränsleavgift betalas. Detta föreslås gälla alla fordon som klassificeras som traktorer, oberoende av t.ex. vem som äger dem. Det kan således lika väl vara fråga om en traktor som ägs av en

gårdsbruksidkare som en traktor som tillhör en maskinentreprenör, bara den används i jord- och skogsbruk. Även traktorer som registrerats som trafiktraktorer föreslås omfattas av bestämmelserna i denna paragraf. Skogsbrukstransport enligt huvudregeln föreslås även omfatta förflyttning av virkesdrivningstraktor på allmän väg till eller från en arbetsplats utan virkeslast, samt förflyttning av virke med traktor över en allmän väg. Transport av virke på allmän väg förutsätter således, i enlighet med rådande praxis, användning av accispliktigt bränsle. Ett viktigt undantag som beskrivs nedan gäller användning av en gårdsbruksidkares egen traktor i samband med leveransköp av virke från gårdsbruksidkarens egen lägenhet.

I paragrafens 2 mom. föreslås gränstransporterna för transporter som hör till jord- och skogsbruk kompletteras så att vissa därtill nära anslutande verksamheter kan skötas utan man för den skull måste byta till accispliktig dieselolja. En traktor som innehas av en gårdsbruksidkare eller som innehas gemensamt av flera gårdsbruksidkare får bränsleavgiftsfritt användas också för transporter som hänför sig till

- 1) leverans av virke från gårdsbruksidkarens egen lägenhet,
- 2) försäljning av jord- och stenmaterial från gårdsbruksidkarens egen lägenhet,
- 3) gårdsbruksidkarens egen trädgårdsodling eller pälsdjursuppfödning även det fall då verksamheten bedrivs som en särskild rörelse utanför jord- eller skogsbruket, samt
- 4) gårdsbruksidkarens privata hushåll.

Förteckningen är densamma som den som ingår i nuvarande 17 a § motorfordonsskattelagen. Följaktligen hänvisas till nuvarande tillämpningspraxis, som redan kan anses ha fått status av vedertagen praxis.

I 3 mom. föreslås ytterligare anges vilka som kan anses vara gårdsbruksidkare. Momentet föreslås även innehålla vissa andra bestämmelser av förtydligande slag. Med gårdsbruksidkare avses skattskyldig som beskattas med stöd av inkomstskattelagen för gårdsbruk. Detta innebär att de möjligheter som anges i 2 mom. inte omfattar dem som uteslutande bedriver skogsbruk och inte omfattas av inkomstskattelagen för gårdsbruk. Även i fråga om dessa hänvisas dock till hu-

vudregeln i 1 mom. när det är fråga om användning av traktor i egentligt skogsbruk. Användning av traktor i skogsbruk är således bränsleavgiftsfri oberoende av hur skogsbruksidkaren inkomstbeskattas. Som transport som hänför sig till en gårdsbruksidkarens privata hushåll betraktas inte sådan transport som utförs mot ersättning. Vad som i denna paragraf föreskrivs om gårdsbruksidkarens egen lägenhet tillämpas också på en lägenhet som gårdsbruksidkaren besitter på annan grund än ägande. Dessa bestämmelser motsvarar den nuvarande lagens bestämmelser.

8 §. *Påförande av bränsleavgift.* Det kan på goda grunder antas att användningen av bränsleavgiftsgrundande bränsle kan ha pågått under en längre tid när detta uppdagas vid en skattekontroll. Eftersom fordonsövervakningen inte är heltäckande är det motiverat att bränsleavgiften, som påförs per dag, i regel uppbärs för en något längre tid än bara för den dag då användningen av bränsleavgiftsgrundande bränsle uppdagades. Bränsleavgiften är enligt sitt syfte en relativt sträng påföljd, varför det kan anses skäligt att i lagen ange en maximitid för vilken bränsleavgift får debiteras för varje uppdagat fall av användning. Bestämmelserna föreslås ha samma innehåll som i den gällande lagen om bränsleavgift. Om bränsleavgiftsgrundande bränsle används i ett fordon föreslås bränsleavgiften, i förekommande fall förhöjd enligt 10 §, uppbäras för så många dagar som fordonet utan avbrott har funnits i Finland när användningen konstaterades, dock för högst 20 dagar för varje sådan användning av bränsleavgiftsgrundande bränsle som uppdagats vid kontroll. Som användning föreslås räknas varje gång det uppdagas att fel bränsle har använts. Om t.ex. användning uppdagats vid två tillfällen med ett intervall på mer än 20 dagar, blir påföljden två debiteringar, båda för 20 dagar. Om användning uppdagats vid två tillfällen med tre dagars mellanrum, leder den första användningen till debitering för 20 dagar, dagen för uppdagandet inbegripet. Den andra användningen tre dagar senare leder till en debitering för tre dagar, eftersom det för samma tidsrymd givetvis inte kan debiteras två överlappande bränsleavgifter. Om bränsleavgiftsgrundande användning på basis av annan bevisning än kontrolllob-

servationer konstateras ha pågått längre än 20 dagar uppbärs bränsleavgift på basis av denna bevisning för hela den tid under vilken bränsleavgiftsgrundande bränsle har använts.

I 2 mom. föreslås att bränsleavgift följande gång skall kunna påföras tidigast från och med dagen efter utgången av den tid för vilken bränsleavgift föregående gång har debiterats. Kan tidpunkten för införseln av ett fordon i landet inte utredas, påförs bränsleavgift för minst 10 dagar.

Bränsleavgiften är till sin natur en sådan avgift som inte grundar sig på något bestämt avgiftsår eller liknande tidpunkt. Om man inte tog in någon bestämmelse som anger efter hur lång tid en debitering fortfarande kan verkställas, skulle i dessa fall sannolikt tillämpas den allmänna preskriptionstiden på tio år. Detta skulle sannolikt kunna betraktas som en relativt lång tidrymd jämfört med den tid som tillämpas vid annan beskattning. Enligt förslaget skulle bränsleavgift kunna påföras för högst fem år, räknat från den tidpunkt då skattemyndigheten fått kännedom om att fordonet har drivits med ett sådant bränsle som ger upphov till avgiftsskyldighet.

Samtidigt föreslås anges en tidsfrist även för debitering av bränsleavgift, dvs. den tid inom vilken skattemyndigheten bör använda sig av de uppgifter den har fått. Debiteringen föreslås verkställas senast inom två år efter utgången av det år då skattemyndigheten fått kännedom om att det i ett fordon har använts sådant bränsle som ger upphov till avgiftsskyldighet. I detta sammanhang hänvisas även till de i 21 § angivna bestämmelserna om efterbeskattning som, när förutsättningarna för efterbeskattning är uppfyllda, erbjuder en möjlighet att göra ändringar i en redan utförd debitering även efter det att bestämmelserna i 8 § 3 mom. inte längre gäller. På samma sätt är det möjligt att efter den här avsedda första debiteringen göra rättelser till såväl den avgiftsskyldiges som skattetağarens fördel.

9 §. *Bränsleavgiftens belopp.* I denna paragraf föreslås ingå bestämmelser om bränsleavgiftens belopp för olika fordon. Avgiftsbeloppet föreslås vara graderat, från 100 euro per dag för motorcyklar och vissa traktorer till 1 500 euro per dag för lastbilar med släpvagn. Beloppen har fastställts enligt hur stort

det ekonomiska incitamentet för användning av fel bränsle är, och hur stor förebyggande effekt som därigenom krävs för respektive fordonsgrupp. Till den del förslaget kan jämföras med den helhet som utgörs av den nuvarande tilläggsskatten och bränsleavgiften, hänvisas till tabellen i samband med den allmänna motiveringen.

10 §. *Höjning av bränsleavgiften.* Enligt 30 § motorfordonsskattelagen kan tilläggsskatten åläggas att betalas till högst det trefaldiga beloppet. Enligt 6 § lagen om bränsleavgift uppbärs bränsleavgiften för närvarande genast till trefaldigt belopp, om förhandsanmälan om användning av bränsle inte har gjorts. Bestämmelserna lämnar inget rum för ändamålsenlighetsprövning. I den nya lagen föreslås avgiftshöjningsförfarandet bringas i närmare överensstämmelse med de bestämmelser som gäller inom beskattningen i övrigt. Skattehöjning inbegriper vanligen element av ändamålsenlighetsprövning, vilket möjliggör att i fall av skatteundandragande ta hänsyn till graden av grovhet och andra liknande drag i det individuella fallet. Inom skattelagstiftningen uppgår höjningens maximibelopp normalt till högst det dubbla beloppet av skatten. Skattehöjningens maximibelopp anges ofta enligt en graderad skala och inte som ett enda gränsvärde. I överensstämmelse med detta föreslås därför att bränsleavgiften höjs med 30 procent, om anmälan som avses i 5 § 3 mom. inte har inlämnats till myndighet. Avsikten är att denna höjning skall göras alltid då anmälningskyldigheten inte har uppfyllts.

Bränsleavgiften föreslås även kunna höjas med högst 50 procent, om användningen av bränsleavgiftsgrundande bränsle upprepas. Höjningen föreslås ske till högst det dubbla beloppet vid särskilt grova fall av användning av bränsleavgiftsgrundande bränsle. Vid bedömningen av fallets grovhet föreslås att hänsyn tas till bl.a. verksamhetens planmässighet, förskaffandet av synnerlig ekonomisk fördel eller konkurrensposition i samband med rörelse, samt verksamhetens omfattning och varaktighet. Syftet med den utvidgade prövningsrätten är att betona systemets sanktionskaraktär. Det föreslagna systemet med avgiftshöjning och basnivåer för olika fordonstyper är av central betydelse för bränsle-

avgiftens förebyggande målsättning. Det väsentliga vid en bedömning av hur väl denna målsättning uppfylls är den samfälliga effekten av basnivåerna och avgiftshöjningarna. Även om maximihöjningen har minskats en aning, från tre- till högst tvåfaldig, bör det dock beaktas att de föreslagna basnivåerna för bränsleavgiften är betydligt högre än de nuvarande. Det kan bedömas att systemets förebyggande effekt bibehålls på nuvarande nivå.

11 §. *Betalning av bränsleavgift på förhand.* Enligt 19 § motorfordonsskattelagen har det varit möjligt att på förhand betala s.k. dagsavgift för andra registrerade traktorer än traktorer som är avsedda för godstransport och utrustade med hydraulisk ledramsstyrning. Syfte med detta system är att man genom betalning av dagsavgift skall kunna använda en traktor för sådana transporter som enligt 17 och 17 a § motorfordonsskattelagen förutsätter användning av accispliktigt bränsle (i praktiken dieselolja), utan att behöva byta från lätt brännolja till dieselolja. Vanligen handlar det om enstaka transporter av tillfällig art. Det har ansetts skäligt att tillåta sådana transporter mot betalning av dagsavgift på grund av den arbetskrävande process som krävs för att bränslet skall kunna bytas ut så noga att det inte finns några som helst spår av lätt brännolja i systemet, och eftersom de transporter som i princip förutsätter dieselolja är av relativt ringa omfattning. Dagsavgiften fungerar som ett slags kontrollinstrument vid tillfälliga transporter av detta slag. Dagsavgiften reducerar även den ekonomiska vinning som kan uppnås genom användningen av ett lindrigare beskattat bränsle, även om dagsavgiften inte är avsedd som en ersättning för bränsleaccisen. Dagsavgiftssystemet har under senare år använts cirka 100 000 gånger om året.

Det föreslås att möjligheten att betala dagsavgift bibehålls, eftersom systemet har visat sig vara användbart i ovan beskrivna situationer. Ur den avgiftsskyldiges synpunkt innebär dagsavgiften att situationen blir klarare när det rör sig om mindre transporter där det eventuellt inte är helt klart om man håller sig inom gränserna för tillämpningen av bränslebestämmelserna för traktorer. Ur myndigheternas synpunkt är det också tydligare då

man i sådana fall t.ex. vid bränslekontrollen kan konstatera att bestämmelserna har uppfyllts genom betalning av dagsavgift innan transporten påbörjades.

Bestämmelsen föreslås gälla sådana traktorer som enligt vägtrafikbestämmelserna hör till fordon i kategori T. De föreslagna bestämmelserna om bränsleavgift för dessa fordon anges i 8 § 1 mom. 7 punkten. Det innebär att speciellt trafiktraktorer och olika motorredskap som inte har klassificerats som traktorer inte föreslås omfattas av denna möjlighet. Den föreslagna bestämmelsen motsvarar bestämmelsen i gällande lag, utom i fråga om trafiktraktorer. Även dagsavgiftens belopp föreslås bibehållas oförändrat som fem euro per dag.

I 2 mom. föreslås ingå närmare bestämmelser om förfarandet vid betalning av dagsavgift. Förfarandet föreslås motsvara rådande praxis, och bl.a. möjliggöra betalning med hjälp av hemdator. I samband med betalningen skall uppges fordonets registreringsstecken, samt den dag eller de dagar för vilka dagsavgiften betalas. Det föreslås att kvitto eller utskrift över betald bränsleavgift skall medföras i fordonet under körningen för att förhandsprestationen skall kunna hänföras till en specifik betalningshändelse.

I 3 mom. föreslås ytterligare ett förtydligande av förhållandet mellan dagsavgiften och de bestämmelser som gäller avgiftshöjning och anmälningsskyldighet. På bränsleavgift som betalts på förhand enligt denna paragraf tillämpas inte bestämmelserna i 10 §, vilket t.ex. innebär att upprepade prestationer inte ger upphov till höjning av dagsavgiften. På förhand utförd betalning betraktas som en i 5 § 3 mom. avsedd anmälan om att bränsleavgiftsgrundande bränsle börjar användas i fordonet, vilket innebär att det i detta fall inte krävs någon särskild anmälan till avgiftsmyndigheten.

12 §. *Fortsatt körning.* Syftet med lagen om bränsleavgift är att avgift skall påföras för användning av fel bränsle varje gång användningen av sådant bränsle konstateras. Enligt nuvarande praxis påförs bränsleavgift inte två gånger för samma dag. I avsaknad av närmare bestämmelser finns dock åtminstone möjlighet till avgiftshöjning, om ett fordon framförs med användning av bränsleavgifts-



grundande bränsle ännu efter det att förseelsen uppdagats vid en kontroll. För att det skall råda klarhet i denna sak är det nödvändigt att även den nya lagen innehåller en bestämmelse om fortsatt körning i sådana situationer där detta är av nöden. Det föreslås att ett fordon i vilket konstaterats användas bränsleavgiftsgrundande bränsle får köras med användning av samma bränsle till närmaste av tillsynsmyndigheten anvisade ställe där bränslet kan bytas ut, sedan grunderna för påförning av bränsleavgift har retts ut.

I paragrafens 2 mom. föreslås att bränsleavgift påförs på nytt, om bränsleavgiftsgrundande bränsle på nytt konstateras ha använts efter en i 1 mom. avsedd körning som utförts med myndighets tillstånd. Bestämmelsen innebär att förseelsepåföljden skulle kunna vara att bränsleavgift jämte eventuella förhöjningar uppbärs mer än en gång för en och samma dag. Paragrafen motsvarar i sak den nuvarande 10 § lagen om bränsleavgift.

13 §. *Förbud att föra ut fordon ur landet.* På samma sätt som för närvarande föreslås att ett fordon för vilket bränsleavgift uppbärs inte får föras ut ur landet innan bränsleavgiften har betalats. Fordonsförvaltningscentralen respektive länsstyrelsen på Åland kan dock tillåta att fordon förs ut ur landet, om för betalningen av bränsleavgiften har uppställts godtagbar säkerhet. Syftet med denna paragraf är att säkerställa att bränsleavgiften utgör en effektiv sanktion även när det vore möjligt att undgå indrivningen av skatt genom att föra ut fordonet ur landet. Lockelsen skulle vara stor, om det för myndigheterna kunde antas bereda svårigheter att utreda t.ex. den rätte avgiftsskyldige. Det är å andra sidan inte nödvändigt att ta i bruk onödigt stränga medel för att uppnå detta syfte. Utförelse av fordon föreslås kunna tillåtas, om betalningen av bränsleavgiften har säkerställts genom uppställd säkerhet.

14 §. *Betalning av bränsleavgift.* Enligt paragrafens 1 mom. skall bränsleavgiften betalas inom 30 dagar från betalningsföreläggandet. Förslaget motsvarar rådande praxis både vad gäller motorfordonsskattelagen och lagen om bränsleavgift.

Om bränsleavgiften inte betalas inom den tid som anges i 1 mom., föreslås att hos den avgiftsskyldige uppbärs förseningsränta som

räknas ut enligt grunderna i lagen om skatte-tillägg och förseningsränta (1556/1995), på motsvarande sätt som enligt nuvarande praxis.

I 3 mom. föreslås ingå bestämmelser om var bränsleavgift skall betalas. Här föreslås hänvisas till lagen om skatteuppbörd och bestämmelser som utfärdats med stöd av den. Det innebär att det i enlighet med de nämnda bestämmelserna skulle bli möjligt att betala bränsleavgiften även på sådana betalningsställen som inte debiterar serviceavgift.

I 4 mom. föreslås ingå en bestämmelse om betalningspåminnelse motsvarande den som tillämpas vid skatteuppbörd. Bestämmelsen är av informativt slag, eftersom användning av betalningspåminnelse skulle vara möjligt även med stöd av den allmänna hänvisning till lagen om skatteuppbörd som igår i 2 §.

15 §. *Myndigheter.* Debiteringen av bränsleavgiften föreslås verkställas av Fordonsförvaltningscentralen, till vilken denna uppgift på ett naturligt sätt hör i dess egenskap av fordonsregistermyndighet och den myndighet som svarar för beskattningen av fordonen under deras användningstid. De uppgifter som enligt denna lag ankommer på Fordonsförvaltningscentralen handhas beträffande fordon registrerade i landskapet Åland av länsstyrelsen på Åland. Länsstyrelsen på Åland svarar på Åland för samma åtgärder med avseende på fordon som Fordonsförvaltningscentralen i övriga delar av landet och på samma sätt som denna. Fordonsförvaltningscentralen föreslås även behandla förhandsavgöranden som gäller fordon som är används i landskapet Åland.

Fordonsförvaltningscentralen föreslås dock behandla även sådana i 30 och 31 § avsedda ärenden som gäller befrielse från bränsleavgift respektive avgiftslättnad eller betalningsuppskov som gäller fordon som är registrerade i landskapet Åland. För närvarande handläggs sådana ärenden av skattestyrelsen. Antalet ansökningar som hänför sig till Åland torde inte vara så stort att en decentralisering av beslutsfattandet vore nödvändig av den anledningen.

Enligt 2 mom. övervakas användningen av bränslen liksom tidigare av polis-, gränsbevaknings- och tullmyndigheterna. Dessa myndigheter har rätt att utföra sådana kon-

troller av flytande bränsle och av fordon som är nödvändiga för att utreda vilket slags bränsle som används i ett fordon. Detta omfattar i praktiken alla former av kontroller som riktar sig mot fordon, oberoende av om de utförs i trafiken eller någon annanstans.

Om det konstateras att bränsleavgiftsgrundande bränsle används i ett fordon, skall tillsynsmyndigheten enligt 3 mom. anmäla om detta till Fordonsförvaltningscentralen respektive länsstyrelsen på Åland för påförande av bränsleavgift. Även på denna punkt har de föreslagna bestämmelserna om myndigheter och deras verksamhet samma innehåll som bestämmelserna i den gällande lagstiftningen.

16 §. *Användningsförbud.* En allmän princip inom vägtrafikbeskattningen är att ett sådant fordon för vilket skatt är obetald inte får användas i trafik i Finland. Detta gäller lika väl skatter på anskaffning av fordon som skatter som påförs för fordonets användningstid. Skattelagstiftningens bestämmelser om detta förnyades i samband med den totalreform av fordonslagstiftningen som genomfördes i slutet av år 2002. Reformen gällde även godkännande av fordon för trafik samt utförande av besiktning. Saken ordnades så att ett fordon är belagt med användningsförbud om skatterna är obetalda efter förfalldagen. Detta kontrolleras i samband med besiktningen, och ett fordon som är belagt med användningsförbud godkänns inte vid en periodisk besiktning. På detta sätt föreslås även föreskrivas i den nya lagen. Om bränsleavgiften inte har betalats inom den tid som anges i 14 §, får fordonet inte användas i trafik, utan det är belagt med användningsförbud. För detta behövs inte något beslut av myndighet, utan användningsförbudet uppkommer omedelbart som en följd av att avgiften har lämnats obetald. Fordonet får inte användas i trafik fastän äganderätten till eller innehavet av fordonet skulle ha överförts på någon annan än den avgiftsskyldige.

Den myndighet som påfört bränsleavgiften kan begära handräckning av polisen för att hindra att fordonet används. Användning av fordonet tillåts först när bränsleavgiften har betalats av den avgiftsskyldige eller någon annan än denne. Bestämmelsen innebär att en betalning inte betraktas som en återbetal-

ningsbar grundlös prestation, om betalningen görs av någon annan än den avgiftsskyldige i det uppenbara syftet att upphäva användningsförbudet för att själv kunna använda fordonet som dess kommande ägare eller liknande. Bestämmelser om detta föreslås ingå i 23 §.

I vissa speciella situationer kan det vara skäligt att bevilja lättnad från användningsförbudet. Sådana situationer är omöjliga att fastställa på förhand, och i detta avseende har saken stora likheter med beviljande av skattelättnad. Även om man bör förhålla sig med viss återhållsamhet till beviljandet av undantag av detta slag, är det motiverat att även i bränsleavgiftslagen ta in en bestämmelse om skälighetsjämkning. Sålunda föreslås att den myndighet som påfört bränsleavgiften, på ansökan och på de villkor den bestämmer, av särskilda skäl skall kunna återkalla ett användningsförbud för viss tid eller helt och hållet. Ansökan föreslås kunna göras av fordonets ägare eller innehavare, eller av den som ålagts att betala bränsleavgiften.

17 §. *Förhindrande av användning av fordon samt godkännande av fordon vid besiktning.* Förhindrandet av användning av fordon för vilket skatt är obetald samt förbudet att godkänna ett fordon vid besiktning i fall av försummelse utgör i praktiken effektiva medel för att säkerställa att skatter och avgifter blir betalda. I paragrafen föreslås därför ingå motsvarande bestämmelser som i nuvarande 27 a § motorfordonsskattelagen. Om ett fordon är belagt med användningsförbud enligt 16 § 1 mom., skall polisman, tullman eller gränsbevakare genom att ta hand om registreringsintyg och registreringsskyltar eller med andra nödvändiga medel förhindra att fordonet används i trafik. Fordonet får dock med polismans, tullmans eller gränsbevakares skriftliga tillstånd köras till ett av denne angivet ställe för uppbevaring. Registreringsintyget och registreringsskyltarna återlämnas när de i 16 § 1 mom. avsedda bränsleavgifter som förfallit till betalning har betalats.

Det föreslås att besiktningsförrättaren vid utförandet av periodisk besiktning skall vara skyldig att kontrollera att ett fordon inte är belagt med användningsförbud på grund av försummelse att betala bränsleavgift. Användningsförbud innebär på motsvarande sätt

enligt 52 § fordonslagen att ett fordon inte får godkännas vid en periodisk besiktning. Enligt 17 § betraktas fordon som belagt med användningsförbud när försummelse att betala bränsleavgift finns antecknad i ett fordonregister, såvida det inte lämnas en tillförlitlig utredning över att avgiften har betalats eller uppvisas ett beslut om upphävande av användningsförbud enligt 16 § 2 mom.

I paragrafens 2 mom. föreslås även ingå närmare bestämmelser om vilket slag av bevisning som kan läggas fram i fall det i fordonstrafikregistret finns anteckning om obetald bränsleavgift. Som tillförlitlig utredning föreslås kunna betraktas verifikat från penninginrättning över betald bränsleavgift. Som utredning kan även betraktas ett kontoutdrag som visas upp tillsammans med inbetalningskortet eller ett verifikat som skrivits ut av en betalningsautomat eller någon annan dataterminal och som visas upp tillsammans med inbetalningskortet.

Paragrafens innehåll är i sak detsamma som det som togs in i fordonsskattelagen och motorfordonsskattelagen i samband med totalreformen av fordonslagstiftningen.

18 §. *Offentlighet och utlämnande av uppgifter som gäller bränsleavgift.* I paragrafen föreslås ingå bestämmelser om bränsleavgiftshandlingars offentlighet och utlämnande av uppgifter. Huvudregeln föreslås vara att handlingar som gäller bränsleavgiften är sekretessbelagda, vilket kan motiveras speciellt med hänsyn till bränsleavgiftens sanktionsartade karaktär. Information om att bränsleavgift har debiterats men ännu inte betalats är däremot nödvändig, speciellt om en ändring i fordonets ägo- eller innehavarförhållanden är förestående. Eftersom försummelse att betala bränsleavgift leder till att fordonet beläggs med användningsförbud, kan detta påverka potentiella köpars beslut. Andra än den avgiftsskyldige själv torde däremot inte ha något behov av att få uppgifter om redan betalda bränsleavgifter, eftersom dessa inte längre kan leda till exempelvis användningsförbud. Enligt förslaget skall informationen om debiterad bränsleavgift vara offentlig så länge som bränsleavgiften är obetald. Även den avgiftsskyldiges namn, bränsleavgiftens belopp och debiteringstidpunkten föreslås vara offentliga under samma tid. Dessa uppgifter

kan vara nödvändiga t.ex. för att möjliggöra för en potentiell köpare att göra en bedömning av situationen. Fordonsförvaltningscentralen föreslås även kunna utfärda intyg över att bränsleavgift för ett fordon inte är obetald.

Ovan nämnda uppgifter om den avgiftsskyldige kan i vissa fall vara sådana att de inte får utlämnas från fordonregistret. Det kan t.ex. vara fråga om ett skyddsförbud enligt 20 § 2 mom. lagen om fordonstrafikregistret, vilket innebär att uppgifter om personen inte får utlämnas. Förbudet kan gälla även uppgifter om huruvida en person är antecknad som ägare till ett visst fordon eller ej. Enligt förslaget skall en sådan begränsning tillämpas även i fall att lagen föreskriver en större grad av offentlighet för bränsleavgifter än för de uppgifter som kan lämnas ut från fordonregistret. Avsikten är att detta dock inte skall förhindra utlämnandet av uppgifter om huruvida bränsleavgiften för ett visst fordon är obetald eller ej. Begränsningen föreslås kunna gälla endast sådana fall där det föreligger sådana skäl som avses i det nämnda lagrummet.

För att Fordonsförvaltningscentralen inte skall behöva utreda uppgifternas användningssyfte föreslås att det i lagen tas in en bestämmelse om att envar har rätt att från Fordonsförvaltningscentralen få offentliga uppgifter som gäller bränsleavgift i form av utskrift eller intyg eller i elektronisk form, utan hinder av 16 § 3 mom. lagen om offentlighet i myndigheternas verksamhet (621/1999). I övrigt tillämpas de bestämmelser om utlämnande av uppgifter som ingår i den ovan nämnda lagen. För uppgifterna debiteras avgift enligt lagen om grunderna för avgifter till staten (150/1992).

I praktiken skickar Fordonsförvaltningscentralen även på eget initiativ och avgiftsfritt uppgifter om obetald bränsleavgift till fordonets nya ägare för att meddela denne att fordonet är belagt med användningsförbud. På grund av bränsleavgiftens fordonsvisa karaktär och speciellt för undvikande av användningsförbud t.ex. vid köp av fordon, är det nödvändigt att uppgifter om avgiftsbetalning finns att tillgå så smidigt och enkelt som möjligt. I detta sammanhang kan konstateras att kunder som begär uppgifter om obetalda bränsleavgifter har möjlighet att i den ut-

sträckning och på de villkor som anges i lagen om fordonstrafikregistret få även andra uppgifter om fordonet och vem som äger det. Det är motiverat att utlämnandet av sådana uppgifter sker med stöd lagen om fordonstrafikregistret, som är den lag som gäller den egentliga registerverksamheten, och inte med stöd av en skattelag.

19 §. *Förhandsavgörande.* Rättsskyddet för den avgiftsskyldige förutsätter, liksom vid beskattningen i övrigt, att den avgiftsskyldige i oklara fall kan få ett bindande förhandsavgörande. Kravet på rättsskydd accentueras av bränsleavgiftens höga nivå.

Fordonsförvaltningscentralen föreslås på ansökan kunna meddela förhandsavgörande om tillämpningen av bestämmelser som gäller bränsleavgift. Förhandsavgörande föreslås kunna ges den för vilken det är angeläget att veta hur lagen tillämpas på hans fordon, och meddelas för en tid om högst två år. För meddelande av förhandsavgörande debiteras avgift enligt lagen om grunderna för avgifter till staten.

Om en sökande åberopar ett förhandsavgörande, skall det med bindande verkan enligt 2 mom. iaktas vid beskattningen av den sökande för den tid för vilken det meddelats. På ändringssökande som gäller förhandsavgörande tillämpas bestämmelserna i 23 §. Ändring får dock inte sökas i beslut om att förhandsavgörande inte meddelas.

Bestämmelserna om förhandsavgörande motsvarar den praxis som tillämpas vid övrig beskattning.

20 §. *Bränsleavgiftsrättelse till skatteta- gars fördel.* För närvarande grundar sig rättelse av tilläggsskatt på 29 § motorfordonskattelagen. I den gällande lagen om bränsleavgift hänvisas till motorfordonsskattelagen, vilket innebär att den nämnda bestämmelsen tillämpas även på den nuvarande bränsleavgiften. Om en avgiftsskyldig inte har debiterats bränsleavgift eller har debiterats för lite i bränsleavgift, eller om bränsleavgift har återbetalats till en avgiftsskyldig grundlöst eller till ett alltför stort belopp, kan bränsleavgiften rättas inom fem år från utgången av det år då bränsleavgiften debiterades eller borde ha debiterats eller då beslutet om återbetalning av bränsleavgift fattades.

Fordonsförvaltningscentralens beslut som

gäller ändring av bränsleavgift får utan hinder av den i 1 mom. föreskrivna tiden rättas inom 60 dagar från den dag då den som har rätt att söka ändring fick kännedom om Fordonsförvaltningscentralens beslut. Detta avser också rättelse av beslut till den avgiftsskyldiges fördel med stöd av 21 §.

Den avgiftsskyldige eller skatteombudet har rätt att hos Fordonsförvaltningscentralen ansöka om rättelse i Fordonsförvaltningscentralens beslut inom den tid som föreskrivs i denna paragraf. Tillsammans med föregående moment innebär detta att det alltid finns minst 60 dagar tid för rättelse av beslut till den avgiftsskyldiges fördel.

Tiden för rättelse av bränsleavgift föreslås förlängas från nuvarande två år till fem år. Rättelse innebär korrigerande av fel som uppdagats i redan fattade beslut, vilket betyder att en lång tidsfrist endast i undantagsfall är nödvändig i ärenden som gäller bränsleavgift. Tidsfristen föreslås dock vara densamma vid rättelse till skatteta gars fördel som vid rättelse till den avgiftsskyldiges fördel. Också besvärstiderna föreslås fastställas enligt lika grunder i båda fallen.

21 §. *Efterdebitering.* I 8 § föreslås att bränsleavgift skall kunna debiteras för högst fem år från det att skattemyndigheten har fått kännedom om användningen av fel bränsle. Skattemyndigheten har två år på sig att använda dessa uppgifter efter utgången av det år då den fick kännedom om användningen av bränsleavgiftsgrundande bränsle. Det debiteringsbeslut som fattats kan behöva ändras till den avgiftsskyldiges nackdel även i andra fall än för att rätta fel som uppkommit genom användning av det material som var närmast tillgängligt. Det kan t.ex. framkomma sådan ny bevisning eller utredning, som därför inte alls har kunnat tas i beaktande. I sådana fall handlar det om en typisk efterbeskattningssituation som kan jämföras med motsvarande situationer inom den övriga beskattningen. De bestämmelser om efterdebitering av bränsleavgift som föreslås ingå i 21 § motsvarar i sak bestämmelserna om efterbeskattning vid den övriga beskattningen.

Om bränsleavgift vid debitering enligt 8 § 3 mom. helt eller delvis har lämnats odebiterad eller utan grund har återbetalats med anledning av att anmälan eller annan uppgift el-

ler handling inte har lämnats in eller är bristfällig eller oriktig, påförs den odebiterade eller återbetalade bränsleavgiften av Fordonsförvaltningscentralen i form av efterdebitering. Efterdebitering gäller sådana situationer och sådan användning av fordon som den först verkställda debiteringen har gällt, t.ex. så att användning av fel bränsle på basis av senare erhållen bevisning visar sig vara mer omfattande än vad som tidigare var känt, eller enligt ny utredning ger grund för avgiftshöjning eller liknande som tidigare inte har noterats. Om dessa omständigheter beror på att den avgiftsskyldiges förfarit på i paragrafen avsett sätt, verkställs efterdebitering. Om det emellertid är fråga om någon annan omständighet som kommer till skattemyndighetens kännedom efter den frist som anges i 8 § 3 mom., föreslås denna omständighet inte längre berättiga till debitering ens i form av efterdebitering. Förutsättningen är således att bränsleavgift först har debiterats med iakttagande av den frist som anges i 8 §, varpå det görs en ny bedömning av den bevisning denna debitering baserar sig på. Avsikten är inte att efterdebitering oavsett detta skall ge rätt att vidta åtgärder som i sak skulle innebära åsidosättande av en i 8 § 3 mom. avsedd frist. I övriga delar är den föreslagna bestämmelsen avsedd att tolkas och tillämpas på samma sätt som bestämmelserna om efterbeskattning vid den övriga beskattningen.

I 2 mom. föreslås i informationssyfte ingå en bestämmelse om att den avgiftsskyldige innan efterbeskattning verkställs skall beredas tillfälle att avge bemötande i saken. För efterdebitering bör även fastställas en tidsgräns. Efterdebitering av bränsleavgift skall verkställas senast fem år efter utgången av det år under vilket bränsleavgiften först har debiterats.

22 §. *Bränsleavgiftsrättelse till den avgiftsskyldiges fördel.* I paragrafen föreslås ingå bestämmelser om rättelse av bränsleavgift till den avgiftsskyldiges fördel. Förfarandet föreslås motsvara gängse förfarande vid rättelse av beskattning. Rättelse föreslås antingen kunna ske på den avgiftsskyldiges initiativ eller utföras på Fordonsförvaltningscentralens eget initiativ. Tiden för rättelsen föreslås vara densamma som vid rättelse till skatteta- garens fördel, dvs. fem år efter utgången av

det år under vilket bränsleavgiften debiteras, jämte i förekommande fall en tilläggsfrist på 60 dagar från delfåendet av beslutet. Det föreslås att en avgiftsskyldigs rättelseyrkan skall göras skriftligt.

23 §. *Anförande av besvär hos förvaltningsdomstol.* Vid ändringssökande som gäller bränsleavgift föreslås iaktas samma principer som i stor utsträckning tillämpas vid den övriga beskattningen. I skatteupp- bördsmyndighets beslut med stöd av denna lag föreslås den som saken gäller eller skatteombudet ges rätt att söka ändring hos Helsingfors förvaltningsdomstol inom den tid som anges i 20 §. I beslut som gäller rättelseyrkan får utan hinder av denna tid sökas ändring inom 60 dagar från den dag då den som har rätt att söka ändring fick kännedom om beslutet. Även behandlingen av besvär som gäller tilläggsskatt och den nuvarande bränsleavgiften sköts centralt av Helsingfors förvaltningsdomstol. Det föreslås att det inte görs avsteg från denna särlösning, även om högsta förvaltningsdomstolen har gjort framställan hos statsrådet om att besvärärenden som gäller indirekt beskattning skall delas upp på de olika förvaltningsdomstolarna på samma sätt som andra skatteärenden.

I paragrafen föreslås att ändringssökande på sedvanligt sätt skall ske skriftligt och att besvärsskriften skall tillställas Fordonsförvaltningscentralen före besvärstidens utgång. Förvaltningsdomstolens behandling föreslås föregås av rättelse vid Fordonsförvaltningscentralen, för att på så sätt garantera att förvaltningsdomstolen endast behöver behandla sådana ärenden som verkligen kräver dess avgörande. Till Helsingfors förvaltningsdomstol riktade besvär över avgiftsdebitering eller över beslut som gäller återbetalning av eller befrielse från avgift behandlas av skatteupp- bördsmyndigheten som rättelseyrkande. Godkänns inte besvären i sin helhet, behandlas den icke godkända delen av Helsingfors förvaltningsdomstol. På Ålands länsstyrelse som skatteupp- bördsmyndighet tillämpas i enlighet med 15 § samma bestämmelser som de som gäller för Fordonsförvaltningscentralen.

Fordonsförvaltningscentralen eller Ålands länsstyrelse föreslås således först behandla samtliga besvär som rättelseyrkanden. Endast till den del saken inte kan rättas, föreslås sa-

ken behandlas av Helsingfors förvaltningsdomstol som besvärsgörande. I samband med överföringen avger Fordonsförvaltningscentralen eller Ålands länsstyrelse utlåtande i saken. Genom detta förfarande skulle man i många fall kunna undvika att besvärerna behöver behandlas vid Helsingfors förvaltningsdomstol. Samtidigt skulle medborgarnas besvärprocess i vissa fall kunna göras väsentligt snabbare.

24 §. *Anförande av besvär hos högsta förvaltningsdomstolen.* Ändring i förvaltningsdomstols beslut föreslås få sökas genom besvär hos högsta förvaltningsdomstolen, om högsta förvaltningsdomstolen beviljar besvärstillstånd. Grunderna för beviljande av besvärstillstånd är desamma som tillämpas vid den övriga beskattningen, dvs. enhetlig rättspraxis, uppenbart fel som inträffat i ärendet, eller vägande ekonomiska eller andra skäl.

Besvärstillstånd föreslås även kunna beviljas så att det gäller endast en del av det överklagade förvaltningsdomstolsbeslutet. Besvär skall anföras inom 60 dagar från delfäendet av förvaltningsdomstolens beslut.

25 §. *Räntebetalningsskyldighet på grund av ändringssökande.* I paragrafen föreslås ingå bestämmelser om förfarandet och om betalning av ränta i det fall att bränsleavgift ändras på grund av besvär. Om ändringen är till den avgiftsskyldiges fördel betalas årlig ränta enligt 11 § förordningen om skatteuppbörd (903/1978) från avgiftsbetalningsdagen till återbetalningsdagen. Om däremot bränsleavgift fastställs för betalning eller avgiftens belopp höjs, driver Fordonsförvaltningscentralen in bränsleavgiften jämte ränta enligt lagen om skattetillägg och förseningsränta. Förslaget motsvarar det förfarande som tillämpas vid den övriga beskattningen.

26 §. *Förande av statens talan.* Statens talan i ärenden som gäller ändringssökande och rättelse förs av skatteombudet vid Nylands skatteverk.

Enligt 34 § förvaltningslagen skall en part ges tillfälle att framföra sin åsikt om ett ärende och avge sin förklaring med anledning av sådana yrkanden och sådan utredning som kan inverka på hur ärendet kommer att avgöras. I paragrafen ingår en förteckning över de situationer i vilka ett ärende får avgöras utan

hörande av part. I 36 § förvaltningslagen ingår bestämmelser om hur en part skall upplysas om syftet med hörandet samt om den frist som har satts ut för avgivande av förklaring. Vid behov specificeras vilka omständigheter som begäran om förklaring gäller. Dessutom skall parten tillställas handlingarna i de frågor som hörandet gäller i original eller kopia eller på något annat sätt ges tillfälle att ta del av dem.

Enligt 1 mom. i förvaltningslagens 54 §, som handlar om delgivningsskyldighet, skall ett beslut som en myndighet har fattat av myndigheten utan dröjsmål delges en part och andra kända som har rätt att söka rättelse i det eller överklaga det genom besvär. Enligt 58 § förvaltningslagen skall delgivning ske med den myndighet som för talan i ärendet. Om delgivningsförfarandet föreskrivs i 10 kap. förvaltningslagen.

I frågor som gäller bränsleavgift är det varken ändamålsenligt eller ens möjligt att med skäliga resurser och till en rimlig kostnad delge skatteombudet Fordonsförvaltningscentralens beslut, eller att vid hörandet av skatteombudet iaktta de förfaranden som föreskrivs i förvaltningslagen. Bevakningen av skattetagarens intresse sker i praktiken huvudsakligen i efterhand. I praktiken hörs skatteombudet före avgörandet endast när det finns särskilda skäl för det, t.ex. om beslutet avviker från vedertagen beslutspraxis eller är viktigt ur principiell synpunkt eller av annan orsak. Fordonsförvaltningscentralens beslut i frågor som gäller bränsleavgift tillställs skatteombudet till kännedom. Skatteombudet anses ha fått kännedom om saken genom att han fått tillgång till handlingarna. På så sätt har skatteombudet möjlighet att bekanta sig med handlingarna innan tidsfristen för ändringssökande har löpt ut och vid behov söka ändring i sådana beslut som hör till området för hans behörighet.

I paragrafen föreslås även intas en bestämmelse som motsvarar rådande praxis, enligt vilken skatteombudet skall höras och beslut skall delges honom så att han bereds tillfälle att bekanta sig med beslutet och de handlingar som ligger till grund för det. Den föreslagna bestämmelsen är en specialbestämmelse som åsidosätter tillämpningen av förvaltningslagens allmänna bestämmelser.

27 §. *Omröstning i förvaltningsrättsliga domstolar.* Omröstning i förvaltningsrättsliga domstolar i beskattningsärenden avviker i viss mån från de allmänna bestämmelserna om omröstning i domstol. I skatteärenden är det brukligt att den skattskyldiges fördel ställs framom skattetagarens fördel, om rösterna faller jämnt. Om man önskar förfara på detta sätt, bör detta anges i skattelagen. Om det föreligger olika åsikter vid avgörandet av ett bränsleavgiftsärende, gäller som beslut den åsikt som flertalet skall anses ha omfattat. Vid lika röstetal vinner den åsikt som är fördelaktigare för den avgiftsskyldige eller, om denna grund inte kan tillämpas, den åsikt som ordföranden har omfattat.

28 §. *Verkställighet.* I paragrafen föreslås ingå de vid beskattningen sedvanliga bestämmelserna om verkställighet. En avgiftsskyldig är skyldig att betala bränsleavgift som debiterats, oberoende av om ändring i bränsleavgiften söks. Indrivning av bränsleavgift får verkställas utan dom eller beslut, med iakttagande av bestämmelserna i lagen om indrivning av skatter och avgifter i ut-sökningsväg. Om bränsleavgift är obetald efter förfallodagen, får fordonet utmätas och bränsleavgiften indrivs ur fordonets värde, även om fordonet skulle vara i någon annans än den avgiftsskyldiges ägo.

29 §. *Återbetalning av grundlös prestation.* I paragrafen föreslås ingå bestämmelser om återbäring av grundlös prestation. Bestämmelserna föreslås ha samma innehåll som bestämmelserna i den nuvarande fordonsbeskattningen, och motsvarar även bestämmelserna i förslaget till ny fordonskattelag. Den som visar att han har betalt bränsleavgift av misstag har rätt att hos Fordonsförvaltningscentralen ansöka om att återfå det betalda beloppet. Som misstag betraktas inte att bränsleavgift har betalats i syfte att användningen av fordonet inte skall förhindras eller under sådana omständigheter där detta syfte kan anses vara uppenbart. Detta avser bl.a. en sådan situation där en senare ägare till fordonet i syfte att få fordonet befriat från användningsförbud betalar bränsleavgift som hänförs till den tid då fordonet var i en tidigare ägares ägo.

Om två eller flera har betalt bränsleavgift för ett och samma fordon, återbetalas den

överbetalda bränsleavgiften på ansökan till den som inte är avgiftsskyldig.

Syftet med bestämmelserna om återbetalning är att förhindra missbruk. Eftersom användningen av fordonet förutsätter att bränsleavgiften är betald, kan bränsleavgiften inte återbetalas ifall den har betalats i syfte att fordonet skall kunna användas i trafik.

30 §. *Befrielse från bränsleavgift.* I 32 b § motorfordonsskattelagen har sedan 1975 ingått en bestämmelse som gör det möjligt att bevilja skattefrihet på vissa grunder som gäller fordonets beskaffenhet eller användningsändamål. Enligt gällande lag kan befrielse beviljas på grund av ett fordons stora omfång, få användningstillfällen eller annan motsvarande särskild orsak. I praktiken är detta lagrum tillämpligt närmast på stora s.k. dumpers som används för schaktning, vanligen på gruvområden eller inom liknande uppgifter inom primärproduktionen där det inte bedrivs vägtrafik. Formellt har dessa fordon vanligen räknats som lastbilar, trots att de på grund av sin storlek inte kan användas i vägtrafik och trots att de inte är i användning som registrerade. Skattefrihet har beviljats för vissa fordon arbetsplatsvis. Då har man även sett till att dessa fordon inte konkurrerar med vanliga lastbilar. På grund av situationernas varierande art har dessa ärenden behandlats som ansökningsärenden, och det har inte ansetts vara möjligt att i lagen ta in en heltäckande definition av sådana schaktningsdumpers i vilka användning av lätt brännolja i stället för dieselolja skulle vara tillåten. Det bör konstateras att sådant tillstånd inte har beviljats t.ex. för utförande av vanliga vägbyggen, där även andra slags lastbilar tävlar om samma arbetsuppgifter. Gällande lagstiftning och tillämpningspraxis överensstämmer med den möjlighet att använda obeskattat bränsle som anges i artikel 8.3 c i rådets direktiv 92/81/EEG om harmonisering av strukturerna för punktskatter på mineraloljor.

De ovan beskrivna bestämmelserna föreslås bibehållas även i den nya lagen. Fordonsförvaltningscentralen föreslås enligt 30 § ha rätt att på grund av ett fordons stora omfång, få användningstillfällen eller på grund av något annat liknande särskilt skäl, på ansökan och på de villkor som den bestämmer,

bevilja befrielse från betalning av bränsleavgift. Befrielse kan beviljas endast om fordonets användningsområde är något annat än ordinarie vägtrafik, och fordonet inom detta användningsområde inte i någon högre grad står i en konkurrenssituation i förhållande till dieseldrivna fordon som är avsedda för vägtrafik.

I samband med 15 § föreslås att sådana i 30 och 31 § avsedda ärenden som gäller befrielse från bränsleavgift respektive avgiftslättnad eller betalningsuppskov som gäller fordon som är registrerade i landskapet Åland skall behandlas av Fordonsförvaltningscentralen.

Motsvarande bestämmelse i gällande lag innehåller ett besvärsförbud. Ett sådant föreslås inte intas i denna paragraf av orsaker som utretts utförligt i regeringens proposition till fordonsskattelag.

31 §. *Avgiftslättnad och uppskov med betalningen.* I paragrafen föreslås ingå sådana bestämmelser om skälighetsgrundad avgiftslättnad och betalningsuppskov som brukar ingå i skattelagar. Fordonsförvaltningscentralen föreslås av särskilda skäl på ansökan och på de villkor som den bestämmer helt eller delvis kunna bevilja befrielse från bränsleavgift och förseningsränta samt ränta som skall betalas på grund av uppskov. Fordonsförvaltningscentralen föreslås även behandla sådana lättnads- och uppskovaärenden som gäller bränsleavgift som debiterats av Ålands länsstyrelse. Finansministeriet föreslås kunna överta avgörandet av ett ärende av principiell betydelse.

I paragrafens 2 mom. föreslås Fordonsförvaltningscentralen av särskilda skäl på ansökan kunna bevilja uppskov med betalningen av bränsleavgift. Finansministeriet föreslås även kunna överta avgörandet av ett uppskovaärende.

Besvärsförbudet föreslås slopas även i fråga om beslut om avgiftslättnad och betalningsuppskov. Motiveringen är densamma som i regeringens proposition till fordonsskattelag, till vilken i detta sammanhang hänvisas.

32 §. *Straffstadganden.* I 29 kap. strafflagen ingår bestämmelser om bl.a. skattebedrägeri. Dessa bestämmelser tillämpas på skatt, oavsett om hänvisning till dem ingår i en skattelag eller ej. Eftersom bränsleavgif-

ten bör betraktas som en påföljd av skattekaraktär, kan dessa bestämmelser bli tillämpliga även på bränsleavgiften. Det är således inte nödvändigt att i bränsleavgiftslagen ta in en särskild hänvisning till strafflagen. Där emot ingår i skattelagarna vanligen bestämmelser om förseelser av de slag som är karakteristiska för ifrågavarande skatteform. I bränsleavgiftslagen föreslås ingå en bestämmelse enligt vilken den som framför ett fordon för vilken bränsleavgift som förfallit till betalning är obetald för bränsleavgiftsförseelse skall dömas till böter. Bestämmelsen föreslås således gälla även andra förare än den avgiftsskyldige.

33 §. *Ikraftträdande.* Bränsleavgiftslagen föreslås träda i kraft den 1 januari 2004.

Genom lagen upphävs lagen om bränsleavgift (337/1993) jämte senare ändringar. Samtidigt upphävs bestämmelserna om tilläggs-skatt i motorfordonsskattelagen (722/1966) och motorfordonsskatteförordningen (1758/1995) i enlighet med proposition till fordonsskattelag som förelagts riksdagen samtidigt med denna proposition. På bränsleavgift som skall betalas eller som är obetald enligt den lag om bränsleavgift som var i kraft innan denna lag trädde i kraft tillämpas de bestämmelser som gällde vid denna lags ikraftträdande. Det innebär bl.a. att bränsleavgift enligt den gamla lagen kan påföras för tiden före den nya lagens ikraftträdande så länge som detta föranleds av omständigheter som gäller bränsleanvändning under denna tid. På ändringssökande och lättnad som anhängiggjorts den 1 januari 2004 eller senare tillämpas dock bestämmelserna i denna lag, även om det är fråga om bränsleavgift som hänför sig till tiden före denna lags ikraftträdande.

## 2. Närmare bestämmelser

Förslaget till bränsleavgiftslag är upprättat så att det kan tillämpas utan att det t.ex. genom förordning behöver utfärdas andra närmare bestämmelser än de som följer av hänvisningarna i 2 § till övrig lagstiftning, vilken inbegriper bestämmelser utfärdade med stöd av fordonslagstiftningen eller skatteuppbördslagen. Lagstiftningsöversynen föranleder inte ändring av andra författningar.



### 3. Ikraftträdande

Bränsleavgiftslagen avses träda i kraft den 1 januari 2004. Ikraftträdelsestidpunkten har samband med PALKO-projektet, Fordonsförvaltningscentralens projekt för förnyelse av datasystemen.

Den lag om bränsleavgift som var i kraft före denna lags ikraftträdande föreslås till-

lämpas på bränsleavgift som grundar sig på händelser som inträffat före den 1 januari 2004, dock så att den nya lagen föreslås gälla även sådana till beskattningen hänförliga ändringssöknings- och lättnadsärenden som hänför sig till denna tid.

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

## Bränsleavgiftslag

I enlighet med Riksdagens beslut föreskrivs:

### 1 §

#### *Lagens tillämpningsområde*

För fordon i vilka används bränsle som beskattas lindrigare än motorbensin eller dieselolja skall betalas bränsleavgift till staten i enlighet med denna lag.

Denna lag tillämpas på fordon som är registrerade i Finland eller i något annat land samt på fordon som oregistrerade används i Finland.

### 2 §

#### *Tillämpningen av andra lagar*

Om inte något annat föreskrivs i denna lag, tillämpas på klassificering av fordon och största tillåtna totalmassa samt fordonsregistreringsskyldighet fordonslagen (1090/2002) och förordningar givna med stöd av den, samt förordningen om registrering av fordon (1598/1995) och de grunder som fastställts i vägtrafiklagen (267/1981) och med stöd av den. På definitionerna av bränslen tillämpas de grunder som fastställts i lagen om accis på flytande bränslen (1472/1994).

Om inte något annat föreskrivs i denna lag, tillämpas på uppbörden av bränsleavgift i tillämpliga delar vad som föreskrivs i lagen om skatteuppbörd (611/1978) eller med stöd av den, samt bestämmelserna i lagen om skatte-tillägg och förseningsränta (1556/1995) och lagen om indrivning av skatter och avgifter i utsökningsväg (367/1961).

Om inte något annat föreskrivs i denna lag, tillämpas på användning och utlämnande av uppgifter om bränsleavgift i tillämpliga delar vad som föreskrivs i lagen om fordonstrafikregistret (541/2003).

### 3 §

#### *Bränsleavgift*

Bränsleavgift påförs om bränsle som beskattas lindrigare än dieselolja används i ett fordon som är försett med dieselmotor eller om bränsle som beskattas lindrigare än motorbensin används i ett fordon som är avsett för bensindrif. Bränsleavgift skall betalas även när flytgas, naturgas eller annat därmed jämförbart gasformigt bränsle används som bränsle i ett fordon.

Bränsleavgift uppbärs även i det fall att ett fordon delvis drivs med sådant bränsleavgiftsgrundande bränsle som avses i 1 mom. Bränsleavgift uppbärs inte för fordon som baserar sig på användning av annan motorteknik än förbränningsmotor.

### 4 §

#### *Avgiftsskyldig*

Bränsleavgift påförs den som vid användningen av lindrigare beskattat eller skattefritt bränsle är fordonets ägare. Innehas fordonet av någon annan, påförs bränsleavgiften innehavaren. Om i ett fordon som tagits i besittning på brottslig väg under besittningstiden har använts bränsleavgiftsgrundande bränsle, påförs bränsleavgiften den person som genom brott fått fordonet i sin besittning.

Om det inte går att utreda vem som är fordonets ägare eller innehavare, påförs bränsleavgiften den som framför fordonet.

### 5 §

#### *Konstaterande av användning av bränsle*

Användning av bränsleavgiftsgrundande

bränsle anses ha inletts då det har konstaterats att en tank som är ansluten till fordonets bränslesystem innehåller sådant bränsle. Bränsleavgift skall betalas oberoende av hur och var fordonet används. Det bränsle som använts i fordonet anses höra till det bränsleslag enligt vilket det beskattades när användningen av bränslet inleddes.

Bränsleavgift uppbärs inte på grundval av det bränsle som finns i ett fordonets bränsletank då det förs in i landet. Bränsleavgift uppbärs dock, om det bränsle som finns i fordonets bränsletank då det förs in i landet har gjorts identifierbart på det sätt som föreskrivs om lätt brännolja i lagstiftningen om påförande av accis.

Innan bränsleavgiftsgrundande bränsle börjar användas i ett fordon skall fordonets ägare eller innehavare anmäla om detta till den myndighet som uppbär bränsleavgiften. I fråga om fordon som förs in i landet kan anmälan göras även hos tullmyndighet. En avgiftsskyldigs anmälan eller annan av honom given utredning om användningen av bränsleavgiftsgrundande bränsle betraktas som sådan bevisning på grundval av vilken bränsleavgift uppbärs.

## 6 §

### *Fordon som är befriade från bränsleavgift*

Befriade från bränsleavgift är:

1) motorredskap och till motorredskap utrustade traktorer samt på bilchassi byggda motorredskap utan flak, tank eller annat lastutrymme, då fordonen inte används för andra transporter än sådana transporter på själva arbetsplatsen som föranleds av deras användningsändamål eller för transport av fordonens bränsle och smörjmedel eller då fordonen förflyttas från en arbetsplats till en annan,

2) traktorer, då de på torvupptagningsplats används enbart vid torvproduktion,

3) motorslädar,

4) sådana lastbilar och bussar som drivs med flytgas, naturgas eller annat därmed jämförbart gasformigt bränsle, vilkas partikel- eller kväveoxidutsläppsnivå vid tidpunkten för fordonens första ibruktagande uppfyllde bestämmelserna om den följande ut-

släppsnivå som godkänts att träda i kraft, dock åtminstone nivån EURO-4,

5) sådana för gasformig bränsledrift tillverkade person- och paketbilar som drivs med bränsle bestående av metan, vilkas utsläppsnivå vid tidpunkten för det första ibruktagandet uppfyllde bestämmelserna om den följande utsläppsnivå som godkänts att träda i kraft, dock åtminstone nivån EURO-4, och

6) fordon som används under eller vid förberedelserna för en tävling som finns upptagen i en tävlingskalender som upprättats av en behörig organisation.

Utsläppsnivåkraven tillämpas inte på sådana i 1 mom. 4 och 5 punkterna avsedda fordon som är registrerade någon annanstans än i Finland och som används tillfälligt i Finland. Ett i Finland registrerat gasdrivet fordon är befriat från bränsleavgift även då de i 1 mom. 4 och 5 punkterna avsedda avgasutsläppsbestämmelserna ändras, om fordonet vid tidpunkten för registreringen uppfyllde utsläppsnivåkraven.

## 7 §

### *Traktorer för användning i jord- och skogsbruk*

Traktor får användas i jord- och skogsbruk utan att bränsleavgift betalas. Som skogsbrukstransport betraktas även att en traktor som används för virkesdrivning förflyttas på en allmän väg till en arbetsplats eller från en arbetsplats till en annan, förutsatt att detta inte inbegriper transport av virke, samt förflyttning av virke över en allmän väg.

En traktor som innehas av en gårdsbrukssidkare eller som innehas gemensamt av två eller flera gårdsbrukssidkare får bränsleavgiftsfritt användas även för transporter som hänför sig till

1) leverans av virke från gårdsbrukssidkares egen lägenhet,

2) försäljning av jord- och stenmaterial från gårdsbrukssidkares egen lägenhet,

3) gårdsbrukssidkares egen trädgårdsodling eller pälsdjursuppfödning även i det fall då verksamheten bedrivs som en särskild rörelse utanför jord- och skogsbruket, samt

4) gårdsbrukssidkares privata hushåll.

Med gårdsbrukssidkare avses skattskyldig

som beskattas med stöd av inkomstskattelagen för gårdsbruk (543/1967). Som transport som hänför sig till en gårdsbruksidkares privata hushåll betraktas inte sådan transport som utförs mot ersättning. Vad som i denna paragraf föreskrivs om gårdsbruksidkares egen lägenhet tillämpas också på en lägenhet som gårdsbruksidkaren besitter på annan grund än ägande.

## 8 §

*Påförande av bränsleavgift*

Om det konstateras att bränsleavgiftsgrundande bränsle används i ett fordon, skall bränsleavgiften, i förekommande fall förhöjd enligt 10 §, uppbäras för så många dagar som fordonet utan avbrott har funnits i Finland när användningen konstaterades, dock för högst 20 dagar för varje gång som användning av bränsleavgiftsgrundande bränsle har konstaterats. Har i 5 § 3 mom. avsedd anmälan om användning av bränsleavgiftsgrundande bränsle gjorts, uppbärs bränsleavgift för den tid som anmälan avser, om inte debitering skall ske även för annan tid på grund av konstaterad bränsleanvändning.

Om bränsleavgift har debiterats för ett fordon, kan bränsleavgift i förekommande fall påföras följande gång tidigast från och med dagen efter utgången av den tid för vilken bränsleavgift har debiterats föregående gång. Om det inte går att utreda när ett fordon har förts in i landet, debiteras bränsleavgift för minst 10 dagar.

Bränsleavgift kan debiteras för högst fem år räknat från den tidpunkt då skattemyndigheten fick kännedom om användningen av bränsleavgiftsgrundande bränsle i ett fordon.

Bränsleavgift skall påföras senast två år efter utgången av det år då skattemyndigheten fick kännedom om användningen av bränsleavgiftsgrundande bränsle i ett fordon.

## 9 §

*Bränsleavgiftens belopp*

Bränsleavgiftens belopp är:

1) för personbilar (kategorierna M<sub>1</sub> och M<sub>1</sub>G) 330 euro per dag,

2) för paketbilar (kategorierna N<sub>1</sub> och N<sub>1</sub>G) 500 euro per dag,

3) för bussar (kategorierna M<sub>2</sub> och M<sub>3</sub>) 670 euro per dag,

4) för lastbilar (kategorierna N<sub>2</sub> och N<sub>3</sub>) och specialbilar 1 000 euro per dag,

5) för lastbilar avsedda för dragning av egentlig släpvagn, släpkärra eller påhängsvagn 1 500 euro per dag,

6) för trafiktraktorer 670 euro per dag,

7) för andra traktorer (kategori T) 100 euro per dag,

8) för motorredskap och motorredskap som byggts på bilchassi 100 euro per dag,

9) för motorcyklar och andra fordon i kategori L 100 euro per dag.

Om bränsleavgift skall påföras ett fordon som inte finns upptaget i ett register, anses fordonet höra till den fordonskategori som det på grundval av sin beskaffenhet närmast skulle vara hänförligt till om det skulle registreras.

## 10 §

*Höjning av bränsleavgiften*

Har till myndighet inte gjorts sådan anmälan som avses i 5 § 3 mom., höjs bränsleavgiften med högst 30 procent.

Bränsleavgiften kan även höjas

1) med högst 50 procent, om användningen av bränsleavgiftsgrundande bränsle upprepas, eller

2) till högst det dubbla beloppet, om användningen av bränsleavgiftsgrundande bränsle är särskilt grov.

## 11 §

*Betalning av bränsleavgift på förhand*

För traktor som avses i 9 § 1 mom. 7 punkten kan bränsleavgift betalas på förhand före påbörjandet av en sådan transport som förutsätter användning av accispliktigt bränsle, varvid bränsleavgiftens belopp är 5 euro per dag.

Bränsleavgift som betalas på förhand skall betalas in på Fordonsförvaltningscentralens bankkonto. I samband med betalningen skall uppges fordonets registreringstecken samt

den tid för vilken dagsavgiften betalas. Kvitto över betald bränsleavgift skall medföras i fordonet under körning.

På bränsleavgift som betalats på förhand tillämpas inte bestämmelserna i 10 §. På förhand utförd betalning betraktas som en i 5 § 3 mom. avsedd anmälan om att användning av bränsleavgiftsgrundande bränsle inleds.

## 12 §

*Fortsatt körning*

Ett fordon, i vilket bränsleavgiftsgrundande bränsle konstateras ha använts får, sedan grunderna för påförande av bränsleavgift har retts ut, med användning av samma bränsle köras till närmaste av tillsynsmyndigheten anvisade ställe där bränslet kan bytas ut.

Bränsleavgift påförs på nytt, om bränsleavgiftsgrundande bränsle används efter en i 1 mom. avsedd körning som utförts med myndighets tillstånd.

## 13 §

*Förbud att föra ut fordon ur landet*

Fordon för vilket bränsleavgift skall uppbäras får inte föras ut ur landet innan bränsleavgiften är betald. Fordonsförvaltningscentralen eller länsstyrelsen på Åland kan dock tillåta att fordon förs ut ur landet, om för betalningen av bränsleavgiften har uppställts godtagbar säkerhet.

## 14 §

*Betalning av bränsleavgift*

Bränsleavgiften skall betalas inom 30 dagar från betalningsföreläggandet. Om bränsleavgiften inte har betalats inom utsatt tid, uppbärs hos den avgiftsskyldige förseningsränta enligt grunderna i lagen om skattetillägg och förseningsränta (1556/1995).

Bränsleavgiften skall betalas till en penninginrättning eller till ett verksamhetsställe som tar emot betalningar, enligt vad som föreskrivs i lagen om skatteuppbörd eller med stöd av den. I samband med betalningen av bränsleavgiften skall inbetalningskortets re-

ferensnummer anges.

Fordonsförvaltningscentralen kan sända den avgiftsskyldige en betalningspåminnelse om bränsleavgift som förfallit till betalning. Betalningspåminnelse sänds dock inte, om det finns särskilda skäl för att avstå från att sända den.

## 15 §

*Myndigheter*

Debitering av bränsleavgift verkställs av Fordonsförvaltningscentralen. I fråga om fordon som är eller borde vara registrerade i landskapet Åland handhar länsstyrelsen på Åland de uppgifter som ankommer på Fordonsförvaltningscentralen. Fordonsförvaltningscentralen behandlar dock även sådana i 30 och 31 § avsedda ärenden om bränsleavgiftsbefrielse respektive avgiftslättnad eller betalningsuppskov som gäller fordon som är registrerade i landskapet Åland samt förhandsavgöranden som gäller fordon som är registrerade i landskapet Åland.

Användningen av bränslen övervakas av polis-, gränsbevaknings- och tullmyndigheterna. Representanter för polis-, gränsbevaknings- eller tullmyndigheten har rätt att utföra sådana kontroller av flytande bränsle och fordon som är nödvändiga för att utreda vilket slags bränsle som används i ett fordon.

Om det konstateras att bränsleavgiftsgrundande bränsle används i ett fordon, skall tillsynsmyndigheten anmäla om detta till Fordonsförvaltningscentralen respektive länsstyrelsen på Åland för påförande av bränsleavgift.

## 16 §

*Användningsförbud*

Om bränsleavgiften inte har betalats inom den tid som anges i 14 § 1 mom., får fordonet inte användas i trafik (*användningsförbud*). Fordonet får inte användas i trafik ens i sådana fall där äganderätten till eller innehavet av fordonet har överförts på någon annan än den avgiftsskyldige. Den myndighet som påfört

bränsleavgiften kan begära handräckning av polisen för att förhindra att fordonet används. Användning av fordonet tillåts när bränsleavgiften har betalats av den avgiftsskyldige eller någon annan.

Den myndighet som påfört bränsleavgiften kan, på ansökan och på de villkor som den bestämmer, av särskilda skäl återkalla ett användningsförbud för viss tid eller helt och hållet. Ansökan kan göras av fordonets ägare eller innehavare, eller av den som bränsleavgiften har påförts.

#### 17 §

##### *Förhindrande av användning av fordon samt godkännande av fordon vid besiktning*

Om ett fordon är belagt med användningsförbud enligt 16 § 1 mom., skall representant för polis-, tull- eller gränsbevakningsmyndighet genom omhändertagande av registreringsintyg och registreringsskyltar eller med andra nödvändiga medel förhindra att fordonet används i trafik. Fordonet får dock med myndighetspersons skriftliga tillstånd köras till ett av denne angivet ställe för uppbevaring. Registreringsintyget och registreringsskyltarna skall återlämnas när de bränsleavgifter som förfallit till betalning har betalats.

Besiktningförrättare är vid utförandet av periodisk besiktning skyldig att kontrollera att ett fordon inte är belagt med användningsförbud på grund av försummelse att betala bränsleavgift. Ett fordon betraktas som belagt med användningsförbud när försummelse att betala bränsleavgift finns antecknad i fordonsregistret, såvida det inte lämnas en tillförlitlig utredning över att avgiften har betalats eller uppvisas ett beslut om upphävande av användningsförbud enligt 16 § 2 mom.

Som sådan utredning som avses i 2 mom. kan betraktas ett verifikat från en penninginrättning över betald bränsleavgift. Som utredning kan även betraktas ett kontoutdrag som visas upp tillsammans med inbetalningskortet, eller ett verifikat som skrivits ut av en betalningsautomat eller annan dataterminal och som visas upp tillsammans med inbetalningskortet.

#### 18 §

##### *Offentlighet och utlämnande av uppgifter som gäller bränsleavgift*

Handlingar som gäller bränsleavgift är sekretessbelagda. Uppgift om att bränsleavgift har debiterats är dock offentlig tills bränsleavgiften har betalats. Även den avgiftsskyldiges namn, bränsleavgiftens belopp samt debiteringstidpunkten är offentliga tills bränsleavgiften har betalats och uppgift om detta har antecknats i registret. I fråga om utlämnandet av uppgifter tillämpas även bestämmelserna i 20 § lagen om fordonstrafikregistret.

Envar har rätt att från Fordonsförvaltningscentralen få offentliga uppgifter som gäller bränsleavgift i form av utskrift eller intyg eller i elektronisk form, utan hinder av 16 § 3 mom. lagen om offentlighet i myndighetersnas verksamhet (621/1999).

Fordonsförvaltningscentralen kan utfärda intyg över att bränsleavgift för ett fordon inte är obetald. För uppgifterna debiteras avgift enligt lagen om grunderna för avgifter till staten (150/1992).

#### 19 §

##### *Förhandsavgörande*

Fordonsförvaltningscentralen kan på ansökan meddela förhandsavgörande om tillämpningen av bestämmelser som gäller bränsleavgift. Förhandsavgörande ges den för vilken det är viktigt att veta hur lagen tillämpas på hans fordon, och meddelas för en tid om högst två år. För meddelande av förhandsavgörande debiteras avgift enligt lagen om grunderna för avgifter till staten.

Om en sökande åberopar ett förhandsavgörande, skall det med bindande verkan iakttas vid beskattningen av den sökande för den tid för vilken det meddelats. På ändringssökande som gäller förhandsavgörande tillämpas bestämmelserna i 23 §. Ändring får dock inte sökas i beslut om att förhandsavgörande inte meddelas.

## 20 §

*Bränsleavgiftsrättelse till skattetagarens fördel*

Om bränsleavgift har lämnats odebiterad eller debiterats till för lågt belopp, eller har återbetalts till en avgiftsskyldig utan grund eller till ett alltför stort belopp, kan bränsleavgiften rättas inom fem år efter utgången av det år då bränsleavgiften debiterades eller borde ha debiterats eller då beslutet om återbetalning av bränsleavgift fattades.

Fordonsförvaltningscentralens beslut som gäller ändring av bränsleavgift kan utan hinder av den i 1 mom. föreskrivna tiden rättas inom 60 dagar från den dag då den som har rätt att söka ändring fick kännedom om Fordonsförvaltningscentralens beslut.

Den avgiftsskyldige eller skatteombudet har rätt att hos Fordonsförvaltningscentralen ansöka om rättelse i Fordonsförvaltningscentralens beslut inom den tid som föreskrivs i denna paragraf.

## 21 §

*Efterdebitering*

Om bränsleavgift vid debitering enligt 8 § 3 mom. helt eller delvis har lämnats odebiterad eller utan grund har återbetalts med anledning av att anmälan eller annan uppgift eller handling inte har lämnats in eller är bristfällig eller oriktig, påför Fordonsförvaltningscentralen den odebiterade eller återbetalade bränsleavgiften för betalning.

Innan efterdebitering verkställs skall den avgiftsskyldige beredas tillfälle att avge bemötande i saken. Efterdebitering verkställs senast fem år efter utgången av det år under vilket bränsleavgiften debiterades.

## 22 §

*Bränsleavgiftsrättelse till den avgiftsskyldiges fördel*

Om bränsleavgift har debiterats till ett alltför stort belopp, kan den avgiftsskyldige inom den tid som anges i 20 § be Fordonsförvaltningscentralen rätta debiteringen. Yr-

kan på rättelse skall göras skriftligt. Fordonsförvaltningscentralen kan även på eget initiativ rätta debiteringen till den avgiftsskyldiges fördel.

## 23 §

*Anförande av besvär hos förvaltningsdomstol*

I skatteuppbördsmyndighets beslut med stöd av denna lag har den som saken gäller eller skatteombudet rätt att söka ändring hos Helsingfors förvaltningsdomstol inom den tid som anges i 20 §. I beslut som gäller rättelseyrkan får utan hinder av denna tid sökas ändring inom 60 dagar från den dag då den som har rätt att söka ändring fick kännedom om beslutet. Ändring skall sökas skriftligt och besvärsskriften skall tillställas Fordonsförvaltningscentralen före besvärstidens utgång.

Till Helsingfors förvaltningsdomstol rikta- de besvär över avgiftsdebitering eller över beslut som gäller återbetalning av eller befrielse från avgift behandlas av skatteuppbördsmyndigheten som rättelseyrkande. Godkänns inte besvären i sin helhet, behandlas den icke godkända delen av Helsingfors förvaltningsdomstol.

## 24 §

*Anförande av besvär hos högsta förvaltningsdomstolen*

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

Besvärstillstånd kan beviljas,

1) om det för lagens tillämpning i andra liknande fall eller för en enhetlig rättspraxis är av vikt att ärendet avgörs av högsta förvaltningsdomstolen,

2) om det på grund av ett uppenbart fel som inträffat i ärendet finns särskilda skäl för högsta förvaltningsdomstolen att avgöra ärendet, eller

3) om det föreligger vägande ekonomiska eller andra skäl att bevilja besvärstillstånd.

Besvärstillstånd kan även beviljas så att det gäller endast en del av det överklagade förvaltningsdomstolsbeslutet.

Besvär skall anföras inom 60 dagar från delfåendet av förvaltningsdomstolens beslut. Besvärsskriften skall inom besvärstiden tillställas högsta förvaltningsdomstolen eller Helsingfors förvaltningsdomstol.

## 25 §

*Räntebetalningsskyldighet på grund av ändringssökande*

Om bränsleavgift har avlyfts eller sänkts på grund av ändringssökande eller rättelse, skall till vederbörande återbetalas det överbetalda beloppet jämte årlig ränta från avgiftsbetalningsdagen till återbetalningsdagen enligt 11 § förordningen om skatteuppbörd (903/1978). Om bränsleavgift med anledning av ändringssökande påförs för betalning eller avgiftsbeloppet höjs, driver Fordonsförvaltningscentralen in bränsleavgiften jämte ränta enligt lagen om skattetillägg och förseningsränta.

## 26 §

*Förande av statens talan*

Statens talan i ärenden som gäller ändringssökande och rättelse förs av skatteombudet vid Nylands skatteverk.

Skatteombudet hörs och delges beslut så att skatteombudet ges tillfället att ta del av ett beslut och de handlingar som ligger till grund för beslutet.

## 27 §

*Omröstning i förvaltningsrättsliga domstolar*

Om det föreligger olika åsikter vid avgörandet av ett ärende vari ändring har sökts med stöd av denna lag, gäller som beslut den åsikt som flertalet skall anses ha omfattat. Vid lika röstetal vinner den åsikt som är fördelaktigare för den avgiftsskyldige eller, om denna grund inte kan tillämpas, den åsikt som ordföranden har omfattat.

## 28 §

*Verkställighet*

Den avgiftsskyldige är skyldig att betala bränsleavgift som påförts, oberoende av om ändring i bränsleavgiften söks.

Indrivning av bränsleavgift kan verkställas utan dom eller beslut, med iakttagande av bestämmelserna i lagen om indrivning av skatter och avgifter i utsökningsväg. Om bränsleavgift är obetald efter förfallodagen, kan fordonet utmätas och bränsleavgiften indrivs ur fordonets värde, även om fordonet skulle vara i någon annans än den avgiftsskyldiges ägo.

## 29 §

*Återbetalning av grundlös prestation*

Den som visar att han har betalt bränsleavgift av misstag har rätt att på ansökan återfå det betalda beloppet från Fordonsförvaltningscentralen. Som misstag betraktas inte att bränsleavgift har betalats i syfte att användningen av fordonet inte skall förhindras eller under sådana omständigheter där detta syfte kan anses vara uppenbart.

Om två eller flera har betalt bränsleavgift för ett och samma fordon, återbetalas den överbetalda bränsleavgiften på ansökan till den som inte är avgiftsskyldig.

Betald dagsavgift för traktor återbetalas inte som grundlös prestation.

## 30 §

*Befrielse från bränsleavgift*

Fordonsförvaltningscentralen har rätt att på grund av fordons stora omfång, få användningstillfällen eller på grund av något annat liknande särskilt skäl, på ansökan och på de villkor som den bestämmer, bevilja befrielse från betalning av bränsleavgift. Befrielse kan beviljas endast om fordonets användningsområde är något annat än ordinarie vägtrafik, och fordonet inom detta användningsområde inte i någon högre grad står i konkurrensförhållande till dieseldrivna fordon som är avsedda för vägtrafik.



## 31 §

*Avgiftslättnad och uppskov med betalningen*

Fordonsförvaltningscentralen kan av särskilda skäl på ansökan och på de villkor som den bestämmer helt eller delvis bevilja befrielse från bränsleavgift och förseningsränta samt ränta som skall betalas på grund av uppskov. Finansministeriet kan överta avgörandet av ett ärende av principiell betydelse.

Fordonsförvaltningscentralen kan av särskilda skäl på ansökan bevilja uppskov med betalningen av bränsleavgift. Finansministeriet kan överta avgörandet av ett uppskova-  
ärende.

## 32 §

*Straffstadganden*

Den som framför ett fordon för vilken \_\_\_\_\_

Helsingfors den 24 oktober 2003

**Republikens President**

**TARJA HALONEN**

bränsleavgift som förfallit till betalning är obetald, skall för bränsleavgiftsförseelse dömas till böter.

## 33 §

*Ikraftträdande*

Denna lag träder i kraft den 1 januari 2004. Genom denna lag upphävs lagen om bränsleavgift (337/1993) jämte senare ändringar.

På bränsleavgift som skall betalas eller som är obetald enligt den lag om bränsleavgift som var i kraft innan denna lag trädde i kraft tillämpas de bestämmelser som gällde vid denna lags ikraftträdande. På ändringssökande och lättnad som anhängiggjorts den 1 januari 2004 eller senare tillämpas dock bestämmelserna i denna lag.

Finansminister *Antti Kalliomäki*