

Regeringens proposition till Riksdagen med förslag till lagar om ändring av lagarna om accis på flytande bränsle samt accis på elström och vissa bränslen samt lag om bränsleavgift som betalas för privata nöjesbåtar

PROPOSITIONENS HUVUDSAKLIGA INNEHÅLL

I propositionen föreslås att lagen om accis på flytande bränslen samt lagen om accis på elström och vissa bränslen ändras så att accisen på energiprodukter och el höjs med 9,8 procent i genomsnitt. Accisförhöjningen fokuserar på bränslen som används inom sektorer utanför utsläppshandeln. Dessutom föreslås en lag om bränsleavgift som betalas för privata nöjesbåtar.

För biobrännolja som används vid uppvärmning och som bränsle i arbetsmaskiner föreslås accisfrihet. För småskaliga tillverkare av biobrännolja föreslås ett förenklat accisförfarande.

Bränslen för fritidsflyg och nöjesfartyg samt spilloljor föreslås vara accispliktiga

bränslen. Bestämmelser om användningsförbud, sanktioner och övervakning i fråga om bränsle i nöjesfartyg ingår i lagen om bränsleavgift som betalas för privata nöjesbåtar.

Det föreslås att förfarandet med återbäring av accis i anslutning till energibeskattningska preciseras och förenklas. I lagen om accis på flytande bränslen och i lagen om accis på elström och vissa bränslen görs dessutom vissa preciseringar av teknisk natur.

Propositionen hänför sig till budgetpropositionen för 2008 och avses bli behandlad i samband med den.

Lagarna avses träda i kraft vid ingången av år 2008.

— — — — —

INNEHÅLL

PROPOSITIONENS HUVUDSAKLIGA INNEHÅLL.....	1
INNEHÅLL	2
ALLMÄNNA MOTIVERINGAR	3
1 NULÄGE	3
1.1 Lagstiftning och praxis	3
Energibeskattningsens allmänna struktur	3
Accis på flytande bränslen	4
Accis på el, naturgas, stenkolk och tallolja	6
1.2 Gemenskapens lagstiftning.....	7
Energiprodukter	7
Tillämpning av övervakningssystemet på energiprodukter.....	8
Skattenivåer	9
Skattebefrielse.....	9
Statsstöd.....	10
Accis på biobränslen.....	10
1.3 Bedömning av nuläget.....	11
Ändringar som förutsätts av energiskattedirektivet.....	11
Tekniska ändringsbehov	13
2 PROPOSITIONENS MÅL OCH CENTRALA FÖRSLAG	14
2.1 Mål	14
2.2 Förslag.....	14
3 PROPOSITIONENS KONSEKVENSER	18
3.1 Ekonomiska konsekvenser	18
3.2 Konsekvenser för miljön	18
3.3 Konsekvenser för myndigheterna.....	19
3.4 Konsekvenser för samhället.....	19
4 BEREDNING AV ÄRENDET.....	20
5 SAMBAND MED ANDRA PROPOSITIONER	20
DETALJMOTIVERINGAR	20
1 LAG OM ACCIS PÅ FLYTANDE BRÄNSLEN.....	20
2 LAG OM ACCIS PÅ ELSTRÖM OCH VISSA BRÄNSLEN	25
3 LAG OM BRÄNSLEAVGIFT SOM BETALAS FÖR PRIVATA NÖJESBÅT.....	27
4 NÄRMARE BESTÄMMELSER OCH FÖRESKRIFTER	35
5 IKRAFTTRÄDANDE.....	35
LAGFÖRSLAGET	36
om ändring av lagen om accis på flytande bränslen.....	36
om ändring av lagen om accis på elström och vissa bränslen	42
om bränsleavgift för privata nöjesbåtar.....	46
BILAGA.....	53
PARALLELTEXTER.....	53
om ändring av lagen om accis på flytande bränslen.....	53
om ändring av lagen om accis på elström och vissa bränslen	64

ALLMÄNNA MOTIVERINGAR

1 Nuläge

1.1 Lagstiftning och praxis

Energibeskattnings allmänna struktur

I EG förverkligades den inre marknaden i handeln mellan medlemsstaterna från början av 1993. Som ett led i denna process harmoniserades accisen på mineraloljor. Sådana accispliktiga produkter är motorbensin, dieselolja samt lätt och tung brännolja.

Från början av 2004 omfattar det enhetliga accissystemet el samt bränslen för produktion av el och värme såsom stenkolk, brunkolk, koks och naturgas, med undantag för trä och torv.

Numera har gemenskapen övergripande bestämmelser om beskattningsbara energiprodukter, skattens struktur samt miniminivån på den skatt som skall tas ut för produkterna, vilken medlemsstaterna har rätt att överskrida.

Det enhetliga övervakningssystemet för accis på energiprodukter täcker tillverkning, upplagring och transport mellan medlemsstaterna.

I Finland har man tagit ut skatt på el, naturgas och stenkolk på nationella grunder redan innan rådets direktiv 2003/96/EG om en omstrukturering av gemenskapsramen för beskattning av energiprodukter och elektricitet, nedan *energiskattedirektivet*, trädde i kraft i början av 2004. I Finland regleras beskattningen av energiprodukter i lagen om accis på flytande bränslen (1472/1994), nedan *lagen om bränsleaccis*, samt i lagen om accis på elström och vissa bränslen (1260/1996),

nedan *lagen om elaccis*. Indelningen har bl.a. grundat sig på likheterna i de flytande bränslenas egenskaper och distributionssystem samt på att fram till slutet av 2003 endast accisen på flytande bränslen var harmoniserad i Europeiska unionen.

I Finland indelas accisen på energiprodukter i grundaccis och tilläggsaccis. Grundaccisen är av fiskal natur och tas ut för flytande bränslen såsom bensin, dieselolja samt lätt brännolja. Tilläggsaccisen bestäms utifrån kolinnehållet i produkten. Tilläggsaccis tas ut för ovan nämnda flytande bränslen, tung brännolja samt stenkolk, naturgas och el. För tallolja tas endast ut grundaccis.

Skattenivåerna i Finland är över miniminivåerna enligt energiskattedirektivet. I Finland tillämpas separata skattenivåer för motorbränslen för fordon. På grund av orsaker relaterade till användning, distribution och skatteövervakning har man i Finland gått in för ett system enligt vilket skattenivån är den samma för uppvärmningsbränslen och för bränslen i arbetsmaskiner och fast installerade motorer. Detta gäller i praktiken särskilt beskattningen av lätt brännolja. Lätt brännolja, som beskattas lindrigare än dieselolja, är av övervakningsskäl färgad.

Elaccis tas ut för all el oavsett produktionsätt, och tilläggsaccisen för el baserar sig således inte på kolinnehållet i de bränslen som används för elproduktion. Elaccisen graderas i accisklass I och den lägre accisklass II som tillämpas på el som förbrukas inom industri och växthusodling. Bränsle för elproduktion är accisfritt medan bränsle för värmeproduktion beskattas.

Accisnivåer 2007 och beskattningsutfall 2006

	Grundaccis	Tilläggsaccis	Skatteutfall, miljoner euro
Motorbensin cent/l	53,85	4,23	1 422
Dieselolja cent/l	26,83	4,76	767
Lätt brännolja cent/l	1,93	4,78	157
Tung brännolja cent/kg	—	5,68	48
Sammanlagt			2 394
El cent/kWh			
— accisklass I		0,73	272
— accisklass II		0,22	191
Sammanlagt			463
Stenkol euro/t		43,52	55
Naturgas cent/Nm ³		1,82	34
Tallolja cent/kg	5,68		—
Sammanlagt			89
Totalt			2 946

Accis på flytande bränslen

Accis och serviceberedskapsavgift tas ut för flytande bränslen, dvs. motorbensin, dieselolja samt lätt och tung brännolja. Också för hjälpprodukt som tillsätts till flytande bränsle betalas accis och serviceberedskapsavgift. Accisen och accissystemet gäller utöver ovan nämnda flytande bränslen alla andra mineraloljor som är avsedda som motor- eller uppvärmningsbränsle.

Med motorbensin avses bensin som hör till positionen 2710 i tulltariffen och som lämpar sig för att användas i förbränningsmotorer och vars oktantal är 75 RON eller mera, bestämt enligt ASTM D 2699-metoden. Med dieselolja avses till position 2710 i tulltariffen hänförlig dieselolja. Dessutom jämföras enligt den s.k. substitutionsprincipen mineraloljor och alla andra produkter som överläts för att användas som bränsle i ottomotorer med motorbensin och beskattas därefter. På motsvarande sätt betraktas alla produkter som överläts för att användas som bränsle i dieselmotorer som dieselolja och beskattas därefter.

I Finland tillämpas en miljögrundad sänkning av accisen på svavelfri dieselolja och motorbensin förutsatt att produktens svavelhalt är högst 10 milligram per kilo. Skat-

tegraderingens belopp är 2,65 cent per liter. För motorbensinens del är en förutsättning för skattesänkning utöver svavelfrihet att bensinens syrehalt är minst 2 viktprocent, men högst 2,7 viktprocent. Genom kravet på minimisyrehalt minskar man utsläppen av os och kolväte hos äldre bilar som saknar katalysator.

Med lätt brännolja avses dieselolja som gjorts identifierbar. Med lätt brännolja avses också alla mineraloljor som överläts för att användas för uppvärmning och som gjorts identifierbara. Identifierbarheten åstadkoms genom att man blandar detekteringsmedel samt rött färgämne i bränslet. Detaljerade bestämmelser om identifierbarhet ingår i förordningen om accis på flytande bränslen (1547/1994). Avsikten med att göra brännoljan identifierbar är att den lagliga användningen av lindrigare beskattat bränsle skall kunna övervakas. Lätt brännolja får användas vid uppvärmning, industriella processer, i fast installerade motorer, under vissa förutsättningar i traktorer och olika arbetsmaskiner samt nöjesfartyg försedda med dieselmotor. I vägtrafik skall däremot personbilar, lastbilar och bussar tankas med den högre beskattade ofärgade dieseloljan.

Med tung brännolja avses oljor och oljeprodukter enligt tulltariffens position 2710

som är avsedda för uppvärmning och som vid destillering enligt metoden ASTM D 86 ger mindre än 65 volymprocent destillat inklusive förlust när temperaturen höjs till 250°C eller för vilka genom denna metod volymprocent inte kan bestämmas vid 250°C. Som tung brännolja anses enligt substitutionsbestämmelsen med undantag för motorbensin, dieselolja och lätt brännolja också andra mineraloljor och kolväten som överläts för att användas för uppvärmning.

Lagen om bränsleaccis tillämpas inte på stenkol, brunkol, torv, lignit eller andra fasta kolväten eller på naturgas, eftersom beskattningen av dessa produkter regleras i lagen om elskatt. Som beskattningsbara bränslen anses på grundval av ett undantag med anknytning till energiskattedirektivet inte metan, flytgas, flygbensin och flygpetroleum som används för flygändamål eller motorpetroleum som är avsett att användas i båttrafik. För dessa bränslen uttas alltså ingen bränsleaccis. Som accispliktiga produkter anses inte heller spillolja som återanvänds som bränsle antingen efter uppsamling eller direkt efter ett förfarande för återvinning av spillolja.

I lagen om bränsleaccis avses med uppvärmning användning av mineraloljor och kolväten för förbränningsändamål, dvs. produktion av värme genom förbränning av mineraloljor och kolväten. Om industrin för uppvärmning använder produkter som uppstår vid produktionsprocessen och som kan klassificeras som kolväten, är de accispliktiga bränslen.

Utgångspunkten för beskattningen av flytande bränslen är att de aktörer som hantlar bränslen är registrerade och har tillstånd av tullen att fungera som accisskyldiga. På grund av skatterisken i anslutning till accispliktiga produkter skall ett företag som tillverkar accispliktiga produkter eller annars bedriver verksamhet med tillfälligt accisfria produkter ställa säkerhet både för betalande av accisen och för flyttning av produkterna. En accisskyldig aktör i fråga om flytande bränslen är i typfallet en auktoriserad lagerhållare som har rätt att tillverka och lagra bränslen tillfälligt accisfritt. Accis skall betalas när produkten överläts från ett accisfritt lager för konsumtion. Om produkten överförs till en annan innehavare av tillstånd för accis-

fritt lager i Finland eller i en annan medlemsstat, anses flyttningen inte som överlåtelse för konsumtion, och den lagerhållare som skickar produkten behöver inte betala accis. I praktiken innebär arrangemanget att accis på bränslen betalas när bränslet överläts från det ovan nämnda accisfria lagret, dvs. från oljebolagets partilager för konsumtion, dvs. till bensinstationer, industri eller energiverk. Liksom i fallet med övriga acciser står minutförsäljarna eller konsumenterna av energiprodukter inte i beröring med accisen, utan accisen ingår i produkternas anskaffningspris. Fördelen är att accisen betalas först när produkten överläts för konsumtion, och accisen behöver således inte betalas i förväg. Accisskyldiga är enligt lagen om påförande av accis också de som har anskaffat bränslen accisfritt, om produkterna har använts för annat än accisfritt ändamål. Dessutom föreskrivs i 3 § i lagen om bränsleaccis om vissa accisskyldigheter som kompletterar den allmänna accisskyldigheten. Accisskyldig är enligt paragrafens 1 mom. 3 punkt den som överlåter en produkt som ersätter motorbensin, dieselolja samt lätt och tung brännolja för att användas som motor- eller uppvärmningsbränsle. På denna accisskyldige tillämpas de bestämmelser som gäller registrerade näringsidkare, dvs. skattedeklaration lämnas månatligen över produkter som har överlåtits som motor- eller uppvärmningsbränsle. Bestämmelsen tillämpas bl.a. när biobränslen som t.ex. rypsolja har överlåtits tillfälligt och använts för tillverkning av biodiesel som bränsle.

I 9 § i lagen om bränsleaccis föreskrivs i fråga om bränslen att vissa användningssyften eller överlåtelser är accisfria. Accisfrihet gäller bränslen som överläts till statens säkerhetsupplag, används vid elproduktion eller som energikälla vid oljeraffineringsprocessen. Också bränslen som används såsom råvara eller hjälpprodukt vid industriell produktion eller direkt vid första användningen då en vara tillverkas är accisfria. Avsikten med denna bestämmelse är att befria användningen av energiprodukter från accis när de används som råvara eller som del av en kemisk process.

Accisfrihet gäller också bränslen som används i fartygstrafik som drivmedel för andra

fartyg än privata nöjesfartyg, dvs. bränslen som används i kommersiell verksamhet. Med privat nöjesfartyg avses ett fartyg som av en fysisk eller juridisk person som äger eller hyr fartyget eller på annat sätt fått nyttjanderätt till det används för annat än kommersiella ändamål och särskilt för andra ändamål än passagerar- eller godsbefordran eller tillhållande av tjänster mot ersättning eller i en offentlig myndighets verksamhet. Accisfritt bränsle får användas både på havsområden och insjöområden på handelsfartyg, förbindelsebåtar, färjor och fiskefartyg. Bränsle för yrkestrafik kan anskaffas direkt accisfritt eller också kan den som idkar yrkesmässig fartygstrafik på ansökan få återbäring för accis på bränsle som använts för kommersiell verksamhet. Det innebär i fråga om båtar med bensinmotor accis på motorbensin. I fråga om båtar med dieselmotor begränsas beloppet på accisåterbäringen av övervakningsskäl till beloppet på accisen för lätt brännolja. Den minskade mängden som kommer i fråga för återbäring är med undantag för fiskefartyg 330 euro. Finland har haft undantagslov till slutet av 2006 att använda lindrigare beskattat bränsle i privata nöjesfartyg. Detta har genomförts genom att bensindrivna nöjesfartyg har drivits på bensin som beskattas som motorbensin, medan dieseldrivna båtar har fått använda lätt brännolja, som beskattas lindrigare än dieselolja.

I lagen om bränsleaccis stadgas om accisfrihet för flytande bränslen i 9 § och om befrielse från försörjningsberedskapsavgift i 10 §. Huvudsakligen motsvarar dessa bestämmelser varandra på så sätt att bränslen som är accisfria också är befriade från försörjningsberedskapsavgift. Till vissa delar avviker dock accisfriheten och friheten från försörjningsberedskapsavgift från varandra. Enligt lagens 9 § 3 punkt skall serviceberedskapsavgift men inte accis betalas för bränslen som används såsom råvara eller hjälpprodukt vid industriell produktion eller direkt vid första användningen då en vara tillverkas. Enligt 10 § 2 punkt i lagen om bränsleaccis är däremot bränslen som används för tillverkning, reparation, renovering eller emballering av exportvaror befriade från försörjningsberedskapsavgift, men inte från accis.

Accis på el, naturgas, stenkol och tallolja

Enligt lagen om elaccis tas accis ut för el, stenkol, naturgas och tallolja.

Elaccis tas ut för all el oavsett produktions-sätt, och accisen för el baserar sig således inte på kolinnehållet i de bränslen som används för elproduktion. Däremot skall accis betalas för accispliktiga bränslen som används för värmeproduktion. Vid kombinerad el- och värmeproduktion beskattas endast accispliktiga bränslen som används för produktion av nyttiggjord värme.

Elaccisen är graderad i en lägre (II) och en högre (I) accisklass. För el som används inom industri och yrkesmässig växthusodling betalas accis enligt lägre accisklass. Accis enligt accisklass I betalas för el som används t.ex. i privathushåll, jord- och skogsbruk, byggen, parti- och minuthandel, inkvarterings- och förplägnadsverksamhet samt i allmänhet i serviceverksamhet. Elaccisen betalas när den överläts från elnätet till slutkonsumenten.

I fråga om vissa former av elproduktion och användningssyften har man tagit i bruk ett system med accisåterbäring. Detta stödssystem som utöver graderingen av elaccis ingår i energibeskattningen bildas av vissa stöd för elproduktion och partiell accisåterbäring för energiintensiv industri.

Systemet för stöd av elproduktion bildas av stöd för vindkraft, småvattenkraft, skogsflis, returbränsle och biogas. Stödets grundbelopp är 0,42 cent per kilowattimme. För tryggnad och förbättring av vindkraftens och skogsflisens konkurrenskraft beviljas el producerad med vindkraft och skogsflis ett förhöjt stöd på 0,69 cent per kilowattimme. Stödet för el producerad med returbränsle är 0,25 cent per kilowattimme, eftersom returbränsle inte i sin helhet är bioenergi.

Företag som förbrukar mycket energi får partiell återbäring för den energiaccis de betalar. Ett energiintensivt företag kan få accisåterbäring till den del beloppet på den accis företaget betalar utgör mer än 3,7 procent av företagets förädlingsvärde. Till denna del har företaget rätt att få återbäring på 85 procent av energiaccisen. Av accisåterbäringen utbetalas dock endast den andel som överstiger 50 000 euro.

Accis skyldig i fråga om accis för stenkol är i regel den auktoriserade lagerhållaren. De flesta anläggningar som använder stenkol har tillstånd för accisfritt lager och anskaffning och upplagring av stenkol är i så fall accisfritt. Lagerhållaren betalar accis för stenkol som överläts för accispfiktig användning, dvs. i praktiken för värmeproduktion. Accis och serviceberedskapsavgift tas inte ut för stenkol som används för elproduktion eller i industriell produktion som råvara eller hjälpprodukt vid industriell produktion eller direkt vid första användningen då en vara tillverkas.

Om stenkol för vilken accis har betalats överläts för accisfri användning till andra än auktoriserade lagerhållare, har användaren rätt till återbäring. Återbäringen skall ansökas inom tre månader från utgången av det kalenderår då stenkolet har använts.

Naturgas importeras till Finland endast utanför EU från Ryssland. Via naturgasnätet distribueras gasen runtom i Finland för olika användning av vilka de viktigaste är produktion av el och värme i energibolag och industri, där gasen också används som processbränsle. Beskattningen av naturgas sker i avvikelse från övrig accis huvudsakligen i samband med förtullningen. Grunden för accis på naturgas är normalkubikmeter och accisens belopp är 1,82 cent. Dessutom uttas serviceberedskapsavgift på 0,084 cent per normalkubikmeter. Skyldigheten att betala accis gäller för den som importerar gas från ett land utanför EU till Finland. Accis och serviceberedskapsavgift tas inte ut för naturgas som används i industriell produktion som råvara eller hjälpprodukt vid industriell produktion eller direkt vid första användningen då en vara tillverkas. Accis tas inte heller ut för naturgas som används vid elproduktion eller som energikälla vid oljeraffineringsprocessen. Gas som importerats som accispfiktig överläts i allmänhet till användarna till ett pris som innefattar accis och försörjningsberedskapsavgift. Om gasen används för accisfritt syfte, har användaren rätt att ansöka om återbäring hos tulldistriktet inom tre månader från utgången av det kalenderår då naturgasen har använts. Naturgas som tullats för accisfri användning överförs också till användarna som accisfri. Då blir den som använder

naturgasen accis skyldig om gasen inte används för ett helt accisfritt syfte.

Dessutom är en utövare av industriell produktion skyldig att betala accis för tallolja som används för uppvärmning till ett belopp som motsvarar accisen på tung brännolja. Syftet med beskattningen är att styra talloljan från energianvändning till fortsatt förädling som råvara i kemisk industri.

1.2 Gemenskapens lagstiftning

Energiprodukter

Accisen på mineraloljor harmoniserades redan då den inre marknaden inleddes, sedan 1993 genom rådets direktiv 92/81/EEG om harmonisering av strukturerna för punktskatter på mineraloljor. Enligt det skall medlemsstaterna ta ut en punktskatt på i direktivet avsedda mineraloljor. Skatten skall uppfylla minimibeloppet enligt rådets direktiv 92/82/EEG om tillnärmning av punktskattesatser för mineraloljor, vilket medlemsstaterna får överskrida om de så önskar. Numera regleras accis på energiprodukter i energiskattedirektivet. Bestämmelserna om mineraloljor fogades till gemenskapens lagstiftning om energibeskattnings nästan som sådana.

I artikel 2 i energiskattedirektivet definieras energiprodukter, föreskrivs om accis på produkter som ersätter energiprodukter samt om bränslen som faller utanför direktivets tillämpningsområde och om användning av energiprodukter. Energiskattedirektivet och således också bestämmelserna om accis tillämpas på energiprodukter och el som definieras i detalj genom koder i Kombinerade nomenklaturen. Vid tillämpningen av energiskattedirektivet används kommissionens förordning (EG) nr 2031/2001 om ändring av bilaga I till rådets förordning (EEG) nr 2658/87 om tulltaxe- och statistiknomenklaturen och om Gemensamma tulltaxan.

De energiprodukter som avses i energiskattedirektivet är motorbensin, dieselolja, lätt och tung brännolja, naturgas, flytgas, metan samt övriga flytande, fasta och gasformiga kolväten. De mest centrala nya energiprodukterna som faller inom energiskattedirektivets tillämpningsområde är olika animaliska fetter

och vegetabiliska oljor, om de är avsedda att användas som uppvärmnings- eller motorbränsle. Som exempel kan nämnas ryps-, raps- och palmolja. Också blandningar av ovan nämnda fetter och alkoholer, dvs. est-
rar, är accispliktiga produkter. Sådana är t.ex. typiska biodieselbränslen såsom RME eller rypsmetylester. Mer hävdvunna produkter som faller inom energiskattedirektivets tillämpningsområde är el, naturgas, stenkolk, brunkolk och koks.

Också för de i direktivet definierade energiprodukter som inte har en i direktivet fastställd minimiaccisnivå skall betalas en accis för motor- eller uppvärmningsbränslen, som motsvarar användningssyftet. Dessutom skall enligt den s.k. substitutionsprincipen produkter som är avsedda för användning, eller som används eller säljs som motorbränsle eller som tillsats i motorbränslen eller som ämne som ökar motorbränslets volym, beskattas i nivå med likvärdigt motorbränsle. Alla andra kolväten utom torv som säljs, används eller är avsedda för användning för uppvärmningsändamål, beskattas i nivå med likvärdiga energiprodukter. Direktivet föreskriver således att bensinaccis betalas för alkohol som blandas i motorbensin och accis för dieselolja betalas för vegetabilisk olja som blandas i dieselolja. Likaså skall gaser som innehåller kolväten om de används som motor- eller uppvärmningsbränsle beskattas enligt motsvarande användningssyfte. På motsvarande sätt betalas accis också för hjälp- och tilläggsprodukt som blandas i flytande bränsle. I dessa avseenden sker inga ändringar jämfört med tidigare reglering.

Utanför energiskattedirektivets tillämpningsområde har man velat lämna vissa energiformer och användningssituationer. Utanför direktivets tillämpningsområde faller enligt artikel 2 bl.a. accis på värme, trä och torv. Eftersom direktivets utgångspunkt är beskattning av energiprodukter som motor- och uppvärmningsbränsle, har användning för andra syften lämnats utanför tillämpningsområdet. Sådan användning av energiprodukter gäller t.ex. industriella processer, där användning för uppvärmning och som råvara är svår att särskilja. I dessa fall har medlemsstaterna lämnats möjlighet att själva besluta om ändamålsenlig beskattning av

energiprodukter. Det innebär dock inte total frihet då man beskattar eller inte beskattar dessa produkter, utan situationerna måste bedömas på grundval av bestämmelserna om skattediskriminering samt statsstöd i EGFördraget. Dessutom tillkommer att även om produkterna i fråga i skattehänseende faller utanför direktivets tillämpningsområde, måste man på de använda energiprodukterna tillämpa övervakning av accis och bestämmelser om flyttning av produkterna.

De koder i Kombinerade nomenklaturen som används i energiskattedirektivet uppdaterades 2001 i enlighet med gällande koder. Beslut om uppdatering av koderna kan fattas med kvalificerad majoritet i kommittén för punktskatter. Avsikten med det nya arrangementet är inte att införa ändringar i fråga om accisbelagda produkter och deras tillämpningsområde utan att främja den inre marknadens funktion och övervakningen av beskattningen så att titlar som används i olika sammanhang skall motsvara varandra och att titlarna i energiskattedirektivet skall kunna uppdateras utan egentliga ändringar i direktivet som förutsätter enhälligt beslut av medlemsstaterna.

Tillämpning av övervakningssystemet på energiprodukter

För accis gäller enhetliga bestämmelser som förpliktar EU:s medlemsstater och som ingår i rådets direktiv 92/12/EEG om allmänna regler för punktaccispliktiga varor och om innehav, flyttning och övervakning av sådana varor, nedan *systemdirektivet*.

Det harmoniserade övervakningssystemet för accis på energiprodukter täcker tillverkning, upplagring och transport mellan medlemsstaterna. Utgångspunkten är att energiprodukterna beskattas i tillverknings- eller partiledet. Det centrala draget i övervakningssystemet är att tillverkningen och upplagringen av produkterna förutsätter myndighetstillstånd, aktören skall ställa säkerhet för flyttning och vid flyttning av produkter används transportdokument. Enligt gemenskapens system för accis överförs produkterna i regel tillfälligt accisfria från en medlemsstat till en annan, och de beskattas i den stat där de slutligen konsumeras. Produkter som flyt-

tas mellan medlemsstater kan normalt inte underställas övervakning vid gränserna. Därför har man skapat ett system för tillfällig accisfrihet där produkter accisfritt kan tillverkas, upplagras och även flyttas mellan medlemsstaterna eller inom en medlemsstats område.

Bestämmelserna om övervakning och flyttning tillämpas inte på alla energiprodukter som definieras i artikel 2 i energiskattedirektivet, utan i artikel 20 i energiskattedirektivet fastställs de energiprodukter för vilka risken för missbruk, och därmed behovet av övervakningsbestämmelser, är störst. Sådana produkter är bl.a. flytande bränslen och vissa andra kolväten och dessutom biobränslen och flytgaser. Systemet för accisövervakning tillämpas dock inte på naturgas, stenkol och el.

Skattenivåer

Enligt energiskattedirektivet skall medlemsstaterna för produkter som avses i direktivet ta ut en skatt som uppfyller minimiskattebeloppet för produkten i fråga. Endast för en del av de energiprodukter som faller inom direktivets tillämpningsområde fastställs i accistabellen en minimiskattenivå enligt användningssyfte, men enligt substitutionsprincipen skall samma accistabeller tillämpas också på ersättande produkter. Indelningen enligt energiskattedirektivet motsvarar den indelning som använts förr. Minimiskattenivåer har fastställts för trafikmotorbränslen såsom bensin, dieselolja, flygbensin och flygpetroleum samt flytgas och naturgas.

För motorbränslen för industriella och kommersiella ändamål såsom lätt brännolja, flygpetroleum, flytgas och naturgas fastställs en separat skattenivå. Med industriella och kommersiella ändamål avses jordbruk, trädgårdsodling, fiskodling och skogsbruk; fast installerade motorer; bränslen för anläggningar och maskinell utrustning som används vid byggnadsverksamhet, väg- och vattenbyggnad samt offentliga arbeten; fordon som är avsedda för annan användning än på allmän väg eller inte har tillstånd att i huvudsak framföras på allmän väg. Typiska fall är olika traktorer och arbetsmaskiner.

Egna minimiskattenivåer fastställs också för uppvärmningsbränslen såsom lätt och

tung brännolja, flygpetroleum, flytgas, naturgas, kol och koks samt el.

Minimiskattenivån per 1 000 liter är t.ex. enligt energiskattedirektivet för blyhaltig bensin 421 euro, för blyfri bensin 359 euro, för dieselolja 302 euro, för flygpetroleum 302 euro, för lätt brännolja 21 euro och för tung brännolja 15 euro. Flytgasens minimiskattenivå för uppvärmning är noll. Som motorbränsle fastställs för flytgas en positiv minimiskattenivå, men enligt en specialbestämmelse kan skattenivån på flytgas som används i motorer också vara noll.

Skattebefrielse

Varje energiprodukt kan utgångsmässigt endast ha en skattenivå enligt den användning som definieras i direktivet. I energiskattedirektivet ingår vissa möjligheter att i särskilda situationer tillämpa nedsatt skattesats eller total accisfrihet. Vissa skattebefrielser måste medlemsstaterna iaktta och i vissa fall har staterna rätt till självständig prövning. Avvikelser från normal skattesats måste dock ske under tillsyn av skattemyndigheterna och enligt gemenskapens rätt, vilket bl.a. innebär att medlemsstaterna skall iaktta förbudet mot diskriminerande skatter och gemenskapens bestämmelser om statsstöd.

Medlemsstaterna skall befria bränslen för annan luftfart än för privata nöjesändamål från skatt. I fråga om sjöfart skall medlemsstaterna befria bränslen för annan sjöfart inom gemenskapens farvatten än för privata nöjesändamål från skatt. Enligt energiskattedirektivet kan en medlemsstat också på motsvarande sätt befria bränsle för fartyg som används i insjötrafik för kommersiella ändamål. Dessutom skall enligt energiskattedirektivet också bränslen för elproduktion befrias från accis.

I energiskattedirektivet ges medlemsstaterna i vissa fall möjligheter att själva under vissa förutsättningar besluta om nedsättning av skatt enligt energiproduktens användningsändamål eller kvalitet. Att gradera skatten är möjligt t.ex. på grundval av produktens kvalitet. Denna grund har tillämpats för beviljande av nedsatt skatt för trafikbränslen som till sina miljöegenskaper är bättre än

produkter som i övrigt i kvalitetshänseende är tillåtna på marknaden. En förutsättning för att graderingen skall beviljas är också att kvaliteten på den produkt som har rätt till nedsatt skatt övervakas så att skattemyndigheten kan vara säker på att förutsättningarna för skattegraderingen uppfylls. I dessa fall förutsätts dessutom att man iakttar de minimiskattenivåer som fastställs i energiskattedirektivet. Skattenedsättningarna kan genomföras genom nedsatt skatt eller genom skatteåterbäring.

En medlemsstat kan av särskilda politikrelaterade skäl ansöka om tillstånd att ta i bruk andra befrielser eller nedsättningar. Undantag är enligt gemenskapsrätten möjliga endast om kommissionen efter att ha undersökt medlemsstatens motiverade ansökan beslutar att tillstålla ministerrådet ett positivt beslutsförslag. Att anta ett undantag kräver ministerrådets enhälliga beslut. En del medlemsstater har för en övergångsperiod beviljats möjligheter att av särskilda skäl helt eller delvis lämna energiprodukter obeskattade enligt direktivet. När energiskattedirektivet enhälligt antogs, beslutade man att de i undantagen avsedda bränslena eller deras användningsändamål är accispliktiga i alla medlemsstater senast efter övergångsperioden. Undantagen baserade sig på gemenskapens tidigare lagstiftning ur vilken de som sådana har överförts till energiskattedirektivet, som trädde i kraft i början av 2004. Undantagen upphörde i slutet av 2006 i fråga om både Finland och de övriga 15, s.k. gamla medlemsstaterna. Finlands skatteundantag, som förtecknas i bilaga II till energiskattedirektivet, gäller följande: naturgas som används som bränsle, befrielse från punktskatt på metan och flytgas, oavsett användningsområde, nedsättning av punktskattesatserna för motorbensin, dieselolja och lätt brännolja, under förutsättning att skattesatserna överensstämmer med minimiskattesatserna enligt energiskattedirektivet, bränsle som används i nöjesflyg och nöjesbåt samt spilloljor som återanvänds som bränsle, antingen direkt efter återvinning eller efter en återvinningsprocess för spilloljor, varvid återanvändningen är accispliktig.

Statsstöd

Bestämmelserna i EG-fördraget begränsar användningen av statligt stöd som finanspolitiskt instrument. I fördragets artikel 87 konstateras att stöd som ges av en medlemsstat eller med hjälp av statliga medel, av vilket slag det än är, som snedvrider eller hotar att snedvrida konkurrensen genom att gynna vissa företag eller viss produktion, är oförenligt med den gemensamma marknaden i den utsträckning det påverkar handeln mellan medlemsstaterna. T.ex. gradering av accis eller beviljande av accisbefrielse för en produkt eller användargrupp uppfyller rekvisitet för statligt stöd och förutsätter således kommissionens godkännande. Kommissionen har dock i flera fall beviljat tillstånd för användning av stöd särskilt om stödarrangemanget kan motiveras t.ex. med miljöskäl.

Accis på biobränslen

Enligt en tvingande bestämmelse i energiskattedirektivet gäller för elproduktion att både fossila bränslen och biobränslen är accisfria. Accisen tas ut på slutprodukten, dvs. på el. När man däremot använder i energiskattedirektivet definierade energiprodukter såsom alkoholer och vegetabiliska fetter och animaliska fetter för produktion av värme, måste accis betalas. Trä, torv samt beskattning av producerad värme faller utanför energiskattedirektivets tillämpningsområde. Enligt substitutionsprincipen är dock alla kolväten som används för värmeproduktion accispliktiga. Inom värmeproduktion beskattas således inte trä eller annan biomassa, eftersom de inte är kolväten. Kolväten som producerats av trä-, åker- eller djurbiomassa, t.ex. biogas, påförs enligt substitutionsprincipen skatt enligt användningssyfte antingen som motor- eller uppvärmningsbränsle.

Accis tas också ut på biologiska bränslen som används som motorbränsle. Accis skall då tas ut på en produkt som ersätter fossilt bränsle på samma sätt som för en energiprodukt för vilken en minimiskattenivå har fastställts i direktivet. Således påförs t.ex. alkohol som blandas i motorbensin bensinaccis, och vegetabilisk olja som blandas i dieselolja påförs accis på dieselolja. Ett biobaserat

bränsle kan inte påföras lägre accis t.ex. på grund av att det har lägre energiinnehåll än ett mineralbaserat bränsle.

Inom energiskattedirektivets tillämpningsområde faller naturgas, flytgas och andra gasformiga kolväten såsom metan. Således beskattas också biologiska gaser bestående av metan både som motor- och som uppvärmningsbränslen. Energiskattedirektivet ger dock möjligheter till accisbefrielse för gaser som bildas av biomassa. Dessutom tillåter energiskattedirektivet accisbefrielse för naturgas och flytgas som används som motorbränsle. Bestämmelsen har ansetts lämpa sig också för biogas.

I energiskattedirektivet ingår en mer omfattande bestämmelse än förr om medlemsstaternas möjligheter att bevilja accisfrihet eller nedsatt accis för biologiska bränslen när de används som motorbränsle eller för produktion av värme. Enligt direktivet kan en medlemsstat tillämpa accisfrihet eller sänkt skattesats på olika animaliska och vegetabiliska fetter och andra produkter som framställts av biomassa. Sådana produkter är t.ex. bioetanol, biodiesel och biogas. I direktivet fastställs vissa ramar för nedsatt accis på biologiska bränslen. Nedsättningen kan gälla endast den del av bränslet eller bränsleblandningen som är helt biobaserad. Accisnivån för ett bränsle som innehåller biologiska produkter kan också underskrida minimiaccisnivån för motorbensin eller dieselolja enligt energiskattedirektivet. Om det gäller en bränsleblandning som består av biokomponenter och mineraloljor, betalas för mineraloljans del normal accis på bensin eller dieselolja. Accisnedsättning kan beviljas endast på begränsad tid, maximalt för sex år per gång. Medlemsstaterna har möjligheter att ta i bruk program för nedsatt accis åren 2004–2012. Möjligheten till accisnedsättning enligt energiskattedirektivet upphör om medlemsstaterna på grund av gemenskapsrätten måste iakttä rättsligt bindande förpliktelser som kräver att de skall leverera en minimiandel biobränslen till marknaden. Nedsättningen begränsas av förbudet mot överkompensation. För undvikande av för stort stöd bör medlemsstaterna anpassa beloppet på skattestöd för biobränsle t.ex. enligt prisfluktuationen för råolja och biobränslen. På program

för nedsatt accis på biobränslen tillämpas också gemenskapens bestämmelser om skattekiskriminering och statstöd. Grund för nedsatt accis kan inte vara att den behövliga mängden biobränsle produceras i hemlandet eller tillverkas av inhemska råvaror, eller att den selektivt riktas till inhemska företag, utan samma sänkning skall på lika grunder tillämpas på importprodukter. Dessutom skall de program för nedsatt accis som tillämpas årligen rapporteras till kommissionen.

1.3 Bedömning av nuläget

Ändringar som förutsatts av energiskattedirektivet

Energiskattedirektivet medförde på gemenskapens nivå en betydande ökning av de energiprodukter som påförs accis jämfört med tidigare reglering. För Finlands del var förändringen inte särskilt betydande eftersom bl.a. el, naturgas och stenkolk var nationellt beskattade produkter redan innan energiskattedirektivet trädde i kraft. Att energiskattedirektivet sätts i kraft förutsätter dock i lagstiftningen vissa tekniska ändringar och en smärre utökning av de energiprodukter som omfattas av accisen. I samband med preciseringen av benämningar finns det behov av att man i lagstiftningen om energiskatt preciserar vissa gamla definitioner och även tillfogar vissa nya. Den mest betydande ändringen är att biobränslen, såsom biodiesel definieras som accispliktig energiprodukt när den används som uppvärmnings- eller motorbränsle. Tidigare baserade sig accispliktigheten för biobränslen på att de användes för att ersätta fossila bränslen. Systemet med accisövervakning har i praktiken inte tillämpats fullt ut på tillverkare av biobränslen. Vid småskalig produktion på enskilda lantgårdar beskattningen utförts genom att skattedeclaration har lämnats för de månader under vilka biobränslet har tillverkats. Att biobränslen definieras som accispliktig produkt i enlighet med energiskattedirektivet innebär dels att biobränslen blir accispliktiga, dels att på biobränslen tillämpas ett övervakningssystem enligt accislagstiftningen, där de centrala kraven är inhämtande av accistillstånd hos

tullen, skyldighet att föra bok över tillverkning, användning och flyttning av produkten samt skyldighet att månatligen lämna skattedeklaration till tullen.

I energiskattedirektivet har Finland beviljats tidsbundna undantag för att tillämpa nedsatta accisnivåer eller total accisfrihet för vissa energiprodukter. Merparten av de ovan i punkt 1.2 uppräknade och avslutade undantagen är till sin natur sådana att de inte längre behövs eftersom de ingår i energiskattedirektivets permanenta bestämmelser som möjliggör att beskattningspraxis för de undantag som nämns i energiskattedirektivets bilaga II kan fortgå på samma sätt som nu. Sådana är t.ex. de miljöbaserade graderingar som baserar sig på bränslets kvalitet samt accisfrihet eller nedsatt accis för gaser. T.ex. i fråga om naturgas och biogas kan man fortsätta med nuvarande praxis, enligt vilken naturgas inte beskattas med högre accis för motorbränsle och biogas är accisfritt. I fråga om flytgas innebär undantaget och tillämpningen av energiskattedirektivet att systemet med accisövervakning skall tillämpas på flytgas, dvs. en aktör som t.ex. anskaffar flytgas från en annan medlemsstat skall inhämta accisstillstånd hos tullen samt iakttä accisförfarandet för flyttning av produkter. Ändringen påverkar inte flytgasens accisfrihet eftersom bestämmelserna i energiskattedirektivet ger möjligheter att behålla accisfrihet för flytgas i olika användning.

För accisfrihet i fråga om bränsle i nöjesfartyg och nöjesflyg finns inga bestämmelser i energiskattedirektivet. Finland lämnade den 20 november 2006 en ansökan till kommissionen om tillstånd att fortfarande inte beskatta bränsle för nöjesflyg samt möjlighet att använda lätt brännolja som bränsle för nöjesbåt. Kommissionen gav den 15 mars 2007 en kommuniké, COM (2007) 107 final, med meddelande att den inte kommer att lämna förslag till ministerrådet om förlängning av dessa undantag.

Enligt en förpliktande bestämmelse i energiskattedirektivet skall bränsle för kommersiell sjöfart såsom fiske, förbindelsefartyg samt handel och frakt befrias från accis medan bränsle för nöjesbåt skall beskattas enligt skattesatsen för bränslen i vägtrafik. I Finland har accisfriheten för bränsle i nöjesbåt

genomförts genom att bensin för nöjesbåt normalt beskattas som motorbensin. I båt med dieselmotor har man däremot använt s.k. motorbrännolja, som är färgad dieselolja och därför beskattas som lätt brännolja. I fråga om bränsleskatt för kommersiell sjöfart och bensindrivna nöjesfartyg följer inga förändringar av att undantaget upphör. Att undantaget upphör innebär att bränsle som används i dieseldrivna båt i nöjestrafik kommer att beskattas som dieselolja. Genomförandet av ändringen förutsätter i lagstiftningen att lindrigare beskattat bränsle förbjuds i nöjesbåt samt övervakning och sanktioner för fall då nöjesbåt t.ex. har körts på lätt brännolja.

Enligt en förpliktande bestämmelse i energiskattedirektivet skall bränsle för kommersiell flygtrafik vara accisfritt medan bränsle för nöjesflyg skall beskattas. Enligt ett tidsbestämt undantag i energiskattedirektivet var bränsle för fritidsflyg accisfritt. Att rätten till accisfritt bränsle för fritidsflyg upphör förutsätter att bränslen för nöjesflyg beskattas och att man genomför accisfrihet för bränslen i kommersiell trafik. I detta avseende liknar systemet det som iakttas inom sjöfart där bränslen för kommersiell sjöfart är accisfria.

Inom flygtrafik används i huvudsak två typer av bränsle. I plan med jet- och propellerturbin används flygpetroleum och i plan med kolvmotor flygbensin. I icke-kommersiell flygtrafik används med några undantag flygbensin. I vissa flygplan kan användas bilbränslen såsom motorbensin eller dieselolja. Användning av bilbensin i flygtrafik är dock behäftad med vissa säkerhetsrisker med anknytning till bränslenas kvalitetsegenskaper. Det största problemet utgörs i praktiken av att flygplan som hänförs till den icke-kommersiella gruppen utöver i nöjesflygning också används i olika slags övervaknings-, utbildnings- och patrulleringsuppdrag som till sin karaktär är huvudsakligen kommersiell verksamhet och således berättigad till accisfritt bränsle.

I Finland används årligen ca 80 000 ton smörjmedel. Av den mängd spillolja som årligen uppstår kan ca 40 000 ton tas till vara. Av denna mängd utnyttjas ca 20 000 ton som ämne eller energi där avfallet uppstår, främst i industrianläggningar. Återstoden, dvs. ca 20 000 ton går till Ekokem Ab (från den 1

januari Ekovoima Oy). Av denna mängd använder Ekokem Ab knappa 5 000 ton för förädling av kedjeolja och ca 15 000 ton renad spillolja säljs utanför Ekokem Ab för energiproduktion. Ekokem Ab använder 4 000–8 000 ton spillolja som stödbränsle i egna processer. I talet ingår också vattenblandade marinoljor som innehåller ca 4 000 ton olja. Enligt energiskattedirektivet är lätt och tung brännolja och kolväten som ersätter dem accispliktiga bränslen i värmeproduktion. I elproduktion skall bränslena däremot enligt direktivets bestämmelser befrias från accis. Bränslen som används i vissa industriella processer kan enligt energiskattedirektivet befrias från accis. I Finland har man i fråga om energilagstiftningen förfarit på det sätt som möjliggörs av energiskattedirektivet. Således är också spilloljor som återanvänds som bränsle antingen efter uppsamling eller direkt efter ett förfarande för återvinning av spillolja accispliktiga energiprodukter i värmeproduktion men accisfria i elproduktion och i industriella processer.

Tekniska ändringsbehov

Energilagstiftningen saknar enhetliga förfarandebestämmelser om hur accisfrihet för bränslen genomförs när produkterna har anskaffats till ett pris som innefattar accis men använts i ett syfte som har fastställts som accisfritt. I fråga om bränslen som levererats för kommersiell fartygstrafik ingår i lagen om accis på flytande bränslen bestämmelser om accisfria produktleveranser samt accisåterbäring till idkare av fartygstrafik. Däremot saknas bestämmelser om förfarande i fråga om accisfrihet för andra bränslen för accisfria syften. Trots bristen på klara bestämmelser har man i vissa fall ansett det möjligt att överlåta bränslen helt eller delvis utan accis för användning som fastställts som accisfri. I praktiken har det vanligaste dock varit att de accisfria bränslena har anskaffats till ett pris som innefattar accis och försörjningsberedskapsavgift också när de är avsedda för accisfria syften. Accisfriheten har i dessa fall genomförts i efterskott genom att man enligt 44 § i lagen om påförande av accis på ansökan rättar beskattningen för den auktoriserade lagerhållare som överlåtit pro-

dukterna för konsumtion, dvs. i praktiken oljebolaget. Rättelseförfarandet är dock avsett för sökande av ändring i första skedet för korrigering av fel som uppstått i beskattningen, och förfarandet lämpar sig således inte väl för regelbundet genomförande av accisfrihet. Dessutom har man konstaterat praktiska problem i fråga om att genomföra accisfrihet för bränsle genom rättelseförfarande. Den accisskyldiga, dvs. i praktiken oljebolaget, har som ändringssökande inga exakta uppgifter om bränslets accisfria användning. I så fall tvingas slutanvändaren, t.ex. ett kraftverk eller en industrianläggning, att för upprättandet av rättelseyrkandet till den accisskyldige lämna uppgifter om sin verksamhet som skulle vara affärshemligheter. Med anledning av accisrättelsen betalas återbäring utgångsmässigt till den accisskyldige, dvs. oljebolaget, trots att den kostnad som följer av accisen i själva verket i inköpspriset har överförts på slutanvändaren. Slut användaren har kunnat ansöka om att själv direkt få det korrigerade accisbeloppet till godo endast genom att uppvisa en fullmakt utfärdad av oljebolaget. Rättelseyrkande med uppvisande av fullmakt har dock förorsakat oklarheter.

I lagen om elaccis ingår vissa bestämmelser om återbäring av accis på stenkol och naturgas till användaren. Bestämmelserna har dock inte helt motsvarat de praktiska behoven. Tidsfristen för ansökan om återbäring har i flera fall visat sig vara för kort eftersom man har kunnat upptäcka rätten till återbäring först vid skattegranskning flera år efter användningen. Därför har man i vissa fall också i fråga om stenkol och naturgas genomfört accisfrihet med hjälp av rättelseförfarande enligt accislagen eller tullkodexen.

Att accisfriheten och bestämmelserna om försörjningsberedskapsavgift inte helt motsvarar varandra har medfört problem och oklarheter i den praktiska beskattningen. Dessutom har det konstaterats svårt att definiera när ett bränsle har använts på det sätt som avses i 10 § 2 punkt i lagen om bränsleaccis för tillverkning av exportvaror. Saken är ännu inte etablerad i beskattningsförfarandet. I typfallet uppfyller dock bränsle som har förbrukats enligt 10 § 2 punkt i lagen om bränsleaccis också kravet på direkt första användning enligt 9 § 3 punkt i lagen om bräns-

leaccis, eller också har det använts såsom råvara eller hjälpprodukt vid industriell produktion. I detta avseende är de berörda bestämmelserna således i hög grad överlappande trots olikhet i ordalydelse.

2 Propositionens mål och centrala förslag

2.1 Mål

Genom regeringens skattepolitiska åtgärder eftersträvas en ökning av sysselsättningen och produktiviteten samt en stabil ekonomisk tillväxt och på så sätt strävar man efter att bidra till att trygga en balanserad utveckling för den offentliga ekonomin på lång sikt. Ett fokusområde i fråga om skattepolitiken är hänsyn till miljöfaktorer. Genom de föreslagna skatteförhöjningarna genomförs den förhöjning av energi- och miljöskatter som nämns i regeringsprogrammet. Syftet med förhöjningen av energiskatter är att hejda klimatförändringen. Genom att förlägga skatteförhöjningen till en konjunkturtopp främjas en stabil ekonomisk tillväxt. Dessutom eftersträvar man en effektivare energibesparing och en bättre energieffektivitet. Genom höjning av accisen på trafikbränslen ökas och effektiviserar den beskattning som baserar sig på användning av fordon. Dessutom vill man genom att låta förhöjningarna fokusera på lätt brännolja och el av skatteklass I främja användning av förnybar energi.

Syftet med propositionen är också att genomföra de främst tekniska ändringarna i den nationella lagstiftningen om energiskatter som förutsätts i energiskattedirektivet.

Genomförandet av energiskattedirektivet kräver inte höjning av skattenivåer. Genom propositionen strävar man också efter att klargöra regleringen av accis på biobränslen i överensstämmelse med energiskattedirektivet. Avsikten är att precisera definitionerna på energiprodukterna samt göra förfaranden som hänför sig till accisfri användning av dem enklare och administrativt mer funktionella. Dessutom införs genom propositionen beskattning av nöjesfartyg och nöjesflyg samt av spillolja. Det undantag som accisfriheten för dessa grundat sig på upphörde den 31 december 2006.

2.2 Förslag

En höjning av energiskatterna föreslås för alla energiprodukter, men förhöjningarna fokuserar på sektorer utanför utsläppshandeln. Energiskatterna höjdes senast 2003. Genom att inrikta skatteförhöjningen på samtliga energiprodukter strävar man efter att bibehålla bränslebeskattningens reella nivå och effekt. Skatteförhöjningen ökar statens skatteintäkter räknat på 2008 års konsumtion med ca 295 miljoner euro. Det innebär en höjning av energiskatterna med i genomsnitt 9,8 procent. Det föreslås att skatten höjs så att skattenivån för koldioxid, som utgör beräkningsgrunden för tilläggsskatt, höjs med ca 13 procent per koldioxidton. Energibeskattningsstrukturen och de föreslagna skatteförhöjningarna kräver dock i fråga om vissa energiprodukter att man dessutom ändrar grundskatten. Skattenivåerna förändras enligt följande:

Produkt	Produkt-grupp	Accistabell 2007			Accistabell 2008			Ändring %
		Grund-accis	Tilläggs-accis	Försörjnings-beredskaps-avgift	Grund-accis	Tilläggs-accis	Försörjnings-beredskaps-avgift	
Motorbensin cent/l								
— reformulerad svavelfri	11	53,85	4,23	0,68	57,24	4,78	0,68	6,7
— annan typ	21	56,50	4,23	0,68	59,89	4,78	0,68	6,4
Dieselolja cent/l								
— svavelfri	31	26,83	4,76	0,35	30,67	5,38	0,35	14,0
— annan typ	41	29,48	4,76	0,35	33,32	5,38	0,35	12,9
Lätt brännolja cent/l	51	1,93	4,78	0,35	2,94	5,41	0,35	23,2
Tung brännolja cent/kg	61	—	5,68	0,28	—	6,42	0,28	12,4
Flygpetroleum cent/l	71	—	—	—	33,32	5,38	0,35	—
Flygbensin cent/l	81	—	—	—	37,54	4,78	0,68	—

Produkt	Produkt-grupp	Accistabell 2007			Accistabell 2008			Ändring %
		Grund-accis	Tilläggs-accis	Försörjnings-beredskaps-avgift	Grund-accis	Tilläggs-accis	Försörjnings-beredskaps-avgift	
El cent/kWh								
— accisklass I	1	—	0,73	0,013	—	0,87	0,013	18,8
— accisklass II	2	—	0,22	0,013	—	0,25	0,013	12,9
Stenkol, stenkolsbriketter, fasta bränslen framställda av stenkol euro/t	3	—	43,52	1,18	—	49,32	1,18	13,0
Naturgas, i gasform euro/MWh	5	—	1,820	0,084	—	2,016	0,084	10,3
Tallolja cent/kg	6	5,68	—	—	6,70	—	—	18,0

I ett helhetsperspektiv förläggs tyngdpunkten för höjningarna av energiskatter till sektorer utanför utsläppshandeln och till energiprodukter som dessa använder, såsom el av skatteklass I, lätt brännolja samt bensin och dieselolja. I alla avseenden kan förhöjningarna inte inriktas enbart på sektorer utanför utsläppshandeln på grund av beskattningens summariska karaktär och beskattningstekniska begränsningar. Av de ekonomiska styrmedel som trafiksektorn förfogar över kan accis på bränsle anses hänföra sig bäst till användning av fordon, vilket harmonierar med den riktning som allmänt föreslås för trafikbeskattningen. Det föreslås att skatterna på trafikbränslen ska höjas nästan lika mycket i centbelopp, eftersom skatteskillnaden på bensin och dieselolja har ökat till 27 cent per liter på grund av skattejusteringar under tidigare år. Avsikten med lösningen är att begränsa trafikprestationerna för att hejda klimatförändringen. Den lösning man valt harmonierar också med föreslagna EU-riktlinjer,

eftersom kommissionen har föreslagit ett för enhetligande av minimiskattenivån för dieselolja och motorbensin. Målet med kommissionens förslag är att minska skattekonkurrensen mellan medlemsstaterna till följd av olika skattenivåer för dieselolja, och dessutom att höja skattenivån för dieselolja till bensinens nivå, eftersom det inte finns någon miljögrundad orsak till skatteskillnad mellan bensin och dieselolja som hänför sig till bränslenas koldioxidutsläpp eller andra utsläpp.

I accistabellen till lagen om elaccis föreslås det att beskattningsgrunden för naturgas ändras till euro per megawattimme. Ändringen inverkar inte i praktiken på skatteuttagets belopp.

En möjlighet att minska utsläppen av växthusgaser är att öka användningen av biobränslen. För att detta mål skall bli genomfört och eftersom det inte i fråga om uppvärmnings- och arbetsmaskinsbränslen finns någon skyldighet för distributörer av bränn-

olja att årligen leverera en minimiandel biobrännolja för konsumtion, liksom i fråga om bränslen för trafik, föreslås accisfrihet för biobrännolja för främjande av dess användning. Om man senare på samma sätt som med trafikbränslen skulle gå in för att främja användningen av biobrännolja genom en skyldighet för bränsledistributörerna, bör accisfriheten för biobrännolja upphöra samtidigt som skyldigheten träder i kraft. I enlighet med energiskattedirektivet är avsikten att förhindra användning av överlappande styr- och främjandeåtgärder och att också i övrigt bidra till att säkerställa att accisfriheten stämmer överens med gemenskapens lagstiftning.

Accisfriheten för biobrännolja skall gälla såväl produktion av biobrännolja på lantgårdar som biobrännolja levererad av oljebolagen. Genomförandet av skattesänkningen förutsätter att åtgärden stämmer överens med gemenskapens lagstiftning om energiskatter och statsstöd. Det innebär bl.a. icke-diskriminering, förbud mot överkompensation och kommissionens godkännande vid handläggning av statliga stöd. Den skattefrihet som föreslås begränsas inte till något särskilt biologiskt råämne eller biobränsle, utan sänkning kan beviljas för produkter av olika typ. Det mest typiska bränslet i början är sannolikt baserat på rypsolja.

Priset på ryps har under senare tid stigit kraftigt och därmed också priset på rypsolja. Priset på biobrännolja påverkas inte bara av global efterfrågan utan också i av bl.a. skördens mängd och produktionens omfattning. Därför är det ytterst problematiskt att fastställa ett enhetligt pris på biobrännolja. Det gäller också andra produkter än de rypsbaserade. Allmänt uppskattas det accisfria priset per liter biobrännolja till 60–75 cent, medan det accisfria priset på lätt brännolja under de senaste åren har varierat på nivån 40–50 cent per liter. För biobrännolja innebär accisfrihet en sänkning på knappa nio cent jämfört med den mineraloljebaserade lätta brännoljan.

En fullskalig tillämpning av accissystemet på tillverkning av biobränslen ökar det administrativa arbetet särskilt för mindre producenter. För en minskning av det administrativa arbetet för lantgårdar och tullmyndigheter

föreslås ett förenklat övervakningssystem för småskalig framställning av biobrännolja. Systemet kan tillämpas om produkten används som bränsle i arbetsmaskiner eller för uppvärmning, dvs. på motsvarande sätt som lätt brännolja. En tilläggsförutsättning är att mängden producerad biobrännolja är högst 100 000 liter per kalenderår. Ändringen gäller inte biobränslen som används som bränsle i vägtrafik. Om produkten är avsedd att användas eller används som dieselolja, är kravet att man inhämtar tillstånd för auktoriserad lagerhållare i anslutning till normal accis och att man ställer säkerhet. Accisfrihet för biobrännolja i kombination med den förenklade övervakning som föreslås för lantgårdar skulle genomföra målet i regeringsprogrammet om att främja användning av biobrännolja lokalt och på enskilda lantgårdar. Den föreslagna accisfriheten för biobrännolja förutsätter dessutom ett positivt beslut om statsstöd av kommissionen.

I propositionen föreslås att dieseldrivna nöjesbåtar skall köras på bränsle som beskattas som dieselolja. Accisens belopp är den samma som för bränsle i vägtrafik. Att gå in för att köra nöjesfartyg på dieselbränsle kräver ett nytt system för sanktion och övervakning. I ärendet föreslås en lag om bränsleavgift som betalas för privata nöjesbåtar. Dess centrala innehåll är att lätt brännolja förbjuds i nöjesbåtar. Brott mot förbudet följs av en sanktion vars grunder och omfattning bestäms i lagen. Betalningsskyldig är i regel båtens ägare eller innehavare. Eftersom bränsleförbrukningen i båtar av olika storlek och typ varierar betydligt baserar sig avgiftsbeloppet på båtens motoreffekt som korrelerar med bränsleförbrukningen. Uppgifter om motoreffekt går förhållandevis lätt och tillförlitligt att utreda och därmed använda som grund för beskattning. Avgiftens belopp är för motorer på högst 50 kilowatt 750 euro och för motorer på över 200 kilowatt 4 000 euro. Övergången till dieselolja skall genomföras flexibelt så att bensinstationsinnehavarna eller båtförarna inte behöver byta det bränsle som finns i tankarna. Distributions-tekniskt genomförs ändringen så att oljebolagen förser båtstationerna endast med bränsle som är beskattat som dieselolja och som är ofärgat. I praktiken dröjer det dock någon tid

innan de identifierings- och färgämnen som använts för färgning av lätt brännolja försvinner från bensinstationernas och båtarnas tankar. Det bränsle som används kan färgas av kvarblivet färgämne trots att bränslet har lämnat raffinaderiet som ofärgad dieselolja. I fråga om bensindrivna nöjesbåtar sker inga ändringar i bränslebeskattningen. Accisfriheten för kommersiell sjöfart förblir oförändrad. Den allmänna styrningen och övervakningen av bränsleavgiften åläggs Tullstyrelsen. Användningen av bränsle övervakas utöver av tullen av polis- och gränsbevakningsmyndigheterna.

Det huvudsakliga bränslet för nöjesflyg, dvs. flygbensin, föreslås bli accispliktigt. Som accisnivå för flygbensin föreslås 42,32 cent per liter. Minimnivån för flygbensin enligt energiskattedirektivet är den samma som för blyhaltig bensin dvs. 42,1 cent per liter. Dessutom föreslås för flygbensin en serviceberedskapsavgift om 0,68 cent per liter. Det sammanlagda beloppet på accisen och försörjningsberedskapsavgiften är 43 cent per liter. Således är accisen per liter flygbensin 19,7 cent lindrigare än accisen på motorbensin för fordon. Det är motiverat eftersom flygbensin som produkt är klart dyrare än motorbensin. Dessutom bör den föreslagna skattenivån anses hög för ett bränsle som förr var helt accisfritt och den påföljande stegringen av kostnadsnivån är således betydande för den som använder flygbensin. Om flygbensin används i kommersiell flygtrafik, kan accis på bränslet på ansökan återbäras halvårsvis eller årsvis. Bränsle för kommersiell flygtrafik, dvs. flygpetroleum, levereras fortfarande accisfritt till flygfältet. I de undantagsfall då flygpetroleum används för nöjesflyg måste den som använder flygpetroleum lämna skattedeklaration och betala accis till tullen för det bränsle som använts för nöjesflyg. Skattenivån för flygpetroleum föreslås vara den samma som för svavelrik dieselolja som används i fordon, dvs. 38,7 cent per liter. Också för flygpetroleum föreslås en serviceberedskapsavgift om 0,35 cent per liter. Luftfartsverkets registeruppgifter om flygtrafik kan utnyttjas vid beskattning av bränsle för nöjesflyg.

Det föreslås att accisfriheten för spilloljor slopas vilket innebär att spillolja enligt vad

substitutionsprincipen förutsätter påförs accis för tung brännolja. På aktörer som använder spillolja som uppvärmningsbränsle tillämpas bestämmelserna om registrerad näringsidkare. Det innebär skattedeklaration för de månader då spillolja används som uppvärmningsbränsle.

På flytgas tillämpas ett system för övervakning och överföring av accis. All användning av flytgas föreslås förbli accisfri. Dessutom görs tekniska preciseringar i definitionerna på accispliktiga produkter och använda benämningar i enlighet med energiskattedirektivet.

För att förenkla och förtydliga lagstiftningen ändras lagen om bränsleaccis så att bestämmelserna om frihet från accis och från försörjningsberedskapsavgift får samma innehåll. Det genomförs genom att man upphäver stadgandena i 10 § i lagen om bränsleaccis och ändrar 9 § så att den utöver frihet från accis också omfattar frihet från försörjningsberedskapsavgift. Det innebär att man avstår från separat befrielse från försörjningsberedskapsavgift i fråga om bränslen som förbrukats vid tillverkning av exportvaror. Samtidigt befrias accisfritt bränsle som används såsom råvara eller hjälpprodukt eller direkt vid första användningen också från försörjningsberedskapsavgift. Bestämmelsen motsvarar den nuvarande beskattningen av naturgas och stenkol i lagen om elaccis.

Förfarandet för genomförande av accisfrihet för bränslen förenhetligas så att accis på alla bränslen som används för accisfria syften återbärs till användaren på ansökan. Bränslena överläts till beskattat pris i alla fall då användaren inte har tillstånd för accisfritt lager, med undantag för situationer då accisfri anskaffning av bränslen har möjliggjorts separat. Bestämmelser om dessa fall regleras närmare genom förordning. Beskattningen av den auktoriserade lagerhållare som överlåtit bränsle för accispliktig förbrukning, dvs. oljebolaget, behöver inte längre rättas genom rättelseförfarande trots att bränslena används för accisfritt syfte, eftersom rätten till accisåterbäring har överförts till slutanvändaren. Användningen av rättelseförfarande inskränks således i fortsättningen till korrigering av fel som inträffar i beskattningen. För ansökan om accisåterbäring för flytande

bränslen, stenkol och naturgas föreslås förfarandebestämmelser med samma innehåll.

Närmare föreskrifter om överlåtelse av accisfritt bränsle för kommersiell flygtrafik och fartyg meddelas genom förordning. I övriga fall kan bränslen anskaffas accisfritt endast av auktoriserade lagerhållare av flytande bränslen eller stenkol. Enligt nuvarande tillståndspraxis har tillstånd för accisfritt lager inte beviljats slutanvändare av flytande bränslen. För upplagring av stenkol har man kunnat få tillstånd för accisfritt lager. Tillståndspraxisen kunde ändras så att också slutanvändare av flytande bränslen, som är elproducenter eller som bedriver kombinerad el- och värmeproduktion kan beviljas tillstånd för accisfritt lager. Orsaken vore att bränslen för elproduktion är accisfria. Om kraftverk kunde få tillstånd för accisfritt lager skulle de inte behöva ansöka om accisåterbäring på bränsleaccisen utan kunde köpa det bränsle de behöver direkt accisfritt och själva genom skattedeklaration uppge mängden bränsle som använts för värmeproduktion och som således är accispliktig. Bränsle som använts för elproduktion eller annat accisfritt syfte deklarerar som accisfri förbrukning. Eftersom ändringen av tillståndspraxis är genomförbar på grundval av bestämmelserna i den gällande accislagen, behövs i detta avseende inga ändringar i lagstiftningen om energiskatt.

3 Propositionens konsekvenser

3.1 Ekonomiska konsekvenser

Som följd av de föreslagna ändringarna i beskattningen beräknas statens skatteinkomster öka med ca 295 miljoner euro. Som följd av propositionen ökar de årliga genomsnittskostnaderna för bensinbilar med ca 57 euro och för dieselbilar med ca 52 euro. Skattebelastningen på varutransporter ökar med ca 80 miljoner euro. Ändringarna höjer de genomsnittliga årliga boendekostnaderna med ca tre euro i höghus, knappa 30 euro i eluppvärmda egnahemshus och ca 34 euro i oljeeldade egnahemshus.

Statens skatteinkomster ökar med ca fyra miljoner euro till följd av att båtar övergår från lätt brännolja till dieselolja. Av Finlands

ca 740 000 småbåtar drabbar skattebelastningen de ca 25 000 båtar som går på motorbrännolja och belastningen är ca 160 euro årligen. Med beaktande av totalkostnaderna för båttrafiken är effekten obetydlig.

Beskattningen av bränslen för nöjesflyg ökar statens skatteinkomster med ca 300 000 euro i nettobelopp och fritidsflyget drabbas av en ekonomisk belastning av motsvarande storlek.

Att avstå från accis på spillolja ökar statens skatteinkomster med ca 600 000 euro i bruttobelopp. Samtidigt är det dock troligt att ändringen i viss mån ökar statens utgifter för uppsamling och hantering av spillolja.

Accisfrihet på biobrännolja minskar skatteinkomsterna med ca 10 miljoner euro, då man antar att fem procent av den lätta brännolja som förbrukas i Finland (2,4 miljarder liter) ersätts med accisfri biobrännolja.

Uppskattningsvis 10 företag skulle mista rätten till försörjningsberedskapsavgift för tillverkning av exportvaror. Kostnaderna för dessa företag ökar på årsnivå med totalt ca 400 000 euro. Samtidigt leder en utvidgning av frihet från försörjningsberedskapsavgift till flytande bränslen som används som råvara eller hjälpprodukt eller direkt vid första användningen till att företag som använder bränsle för dessa syften betalar totalt ca 650 000 euro mindre årligen i försörjningsberedskapsavgift.

Ändringen i förfarandet med att konstatera accisfriheten som gäller övergång till återbäring på ansökan minskar beloppet på de rättelseräntor som staten betalar. Enligt lagen om påförande av accis betalas ränta på accis som återbärs i samband med skatterättelse. Eftersom bestämmelsen om rättelseränta inte tillämpas på accisåterbäring till slutanvändarna, skulle dessa accisåterbäringar vara räntefria. Sakens ekonomiska betydelse är dock i detta avseende obetydlig eftersom årsräntan på rättelsebeslut för närvarande är en procent.

3.2 Konsekvenser för miljön

Att hejda klimatförändringen är ytterst angeläget med tanke på miljön. Höjningen av energiskatterna antas leda till effektivare energibesparing och bättre energieffektivitet.

Genom att ändra beskattningen av trafikbränslen utökas och effektiviseras den beskattning som baserar sig på användning av fordon. Dessutom strävar man genom de föreslagna fokusområdena efter att främja användningen av förnybar energi, vilket är ett sätt att minska utsläppen av växthusgaser. Skattereformen väntas kunna förebygga ökningen av koldioxidutsläpp och andra utsläpp inom trafik- och energisektorn.

I ett helhetsperspektiv är koldioxidutsläpp eller andra utsläpp av bränslen som används i nöjesflyg eller nöjesbåtar inte av särskilt stor betydelse jämfört med utsläppen från övrig trafik. Accisen minskar dock i viss mån användningen av flygbränslen och nöjesbåtsbränslen vilket i sig är positivt för miljön.

Accisfriheten på spillolja bedöms knappast medföra miljökonsekvenser eftersom Ekoken Ab tar emot spilloljor gratis och verksamheten finansieras av samhället.

Genom användning av biobrännolja uppnås i viss mån en minskning av koldioxidutsläpp. Hur mycket utsläppen minskar är svårt att bedöma på grund av att branschens aktörer inte i detta skede kan vara säkra på i hur stor omfattning biobrännolja kommer att användas. På minskningen av koldioxidutsläpp inverkar också i betydande grad koldioxidbalansen under biobränslets livscykel, vilken varierar betydligt beroende på olika bioråvaror och deras produktionskedjor.

3.3 Konsekvenser för myndigheterna

Accisplikten för bränslen i nöjesflyg jämte handläggning av ansökningar om accisåterbäring ökar tullmyndigheternas arbetsmängd något. De nya uppgifterna kan skötas med nuvarande personalresurser. Övervakningen av nöjesflyg och nöjesbåtar kräver inte heller ökade personalresurser utan kan skötas med nuvarande resurser.

Det föreslagna återbäringsförfarandet förklarar och effektiviserar behandlingen av ärenden jämfört med det nuvarande rättelseförfarandet. Samtidigt fördelas ansökningarna enligt den plats där bränslet används jämnare över tulldistrikten runt om i landet vilket kan påskynda handläggningen av ansökningarna och möjliggöra att ärenden som gäller

ett användningsställe kan handläggas koncentrerat i samma tulldistrikt.

På grund av ändringarna i fråga om serviceberedskapsavgiften minskar inkomsterna för försörjningsberedskapsfonden, som förvaltas av Försörjningsberedskapscentralen, med ca 250 000 euro årligen, vilket totalt utgör ca 0,5 procent av de inkomster som tul-len redovisar för Försörjningsberedskapscentralen.

3.4 Konsekvenser för samhället

Förhöjningen av energiskatterna får något större konsekvenser för personer eller hushåll som bor i egnahemshus och rör sig med personbil. På årsnivå antas skatteförhöjningen också i dessa hushåll bli ca 90 euro. Med beaktande av den beräknade höjningen av tjänstnivån samt de propositioner om beskattning och social trygghet som förslås träda i kraft samtidigt kan förhöjningens verkningar inte anses oskäligen.

Enligt transport- och logistikbranschen kan förhöjningen av energiskatterna i många fall överföras till köpare och slutanvändare av transport- och logistiktjänster, och de belastar därför inte branschen till fullt belopp.

Finland har ca 600 företag som arbetar med tillverkning, reparation, hyrning samt parti- och minutförsäljning av båtar. Dessa företag sysselsätter direkt ca 2 700 personer och indirekt nästan lika många. Båtbranschens exportvärde är ca 200 miljoner euro och värdet på försäljningen i hemlandet är ca 100 miljoner euro. Då man utöver båtförsäljningen beaktar också ovan nämnda övriga tjänster, är verksamhetens värde ca 500 miljoner euro. Personer på långa båtturer beräknas tillbringa ca 100 000 nätter i avgiftsbelagda båthamnar vilket innebär ett inkomstflöde på fem miljoner euro för minuthandlar, bränsledistribution och restauranger i hamnarna. Dessutom beräknas de dagliga besökarna hämta åtminstone lika mycket pengar till kommunerna. Inkomsterna är av betydelse för de kommuner vid kusten, i skärgårdshavet och vid insjöarna dit de långa båtfärderna i första hand riktas. De negativa verkningarna av övergången till bränsle som beskattas som dieselolja för båtbranschen, tjänsterna eller kom-munekonomin bedöms vara ringa.

Kostnaderna för nöjesflyg ökar som följd av accisen. Kostnadsökningen kan i viss mån minska nöjesflygningarna jämte anknytande verksamhet såsom glid- och fallskärmshopp samt efterfrågan på service och reservdelar för flygplan. Verkningarna bedöms dock vara ringa.

Slopandet av accisfrihet för spillolja medför enhetlighet i beskattningen av två bränslen som konkurrerar med varandra, dvs. spillolja och tung brännolja; effekten är således gynnsam med tanke på konkurrensen.

Accisfriheten för biobrännolja i kombination med ett förenklat beskattningsförfarande för småskalig tillverkning främjar produktionen av bioenergi och användningen av bioenergi nära produktionsområdena. Det väntas ha positiva konsekvenser för de berörda områdena.

4 Beredning av ärendet

Propositionen har beretts vid finansministeriet i samarbete med Tullstyrelsen. Dessutom har ett antal organisationer anlitats under beredningens gång. De har gett utlåtande om olika delar, reserverats möjlighet att bli hörda eller deras sakkunskap har utnyttjats på annat sätt. Organisationerna är: Finlands Näringsliv rf, Finsk Energiindustri rf, Finnboat Båtbranschens Centralförbund rf, Olje- och Gasbranschens Centralförbund rf, Finlands Båtförbund rf, Ekokem Ab, Luftfartsverket, Finlands Luftfartsförbund rf, Forskningscentralen för jordbruk och livsmedelsekonomi, handels- och industriministeriet, miljöministeriet samt jord- och skogsbruksministeriet.

5 Samband med andra propositioner

Propositionen hänför sig till budgetpropositionen för 2008 och avses bli behandlad i samband med den.

DETALJMOTIVERINGAR

1 Lag om accis på flytande bränslen

1 §. I paragrafen föreskrivs om accis och försörjningsberedskapsavgift på flytande bränslen och hjälpprodukt som tillsätts dem. Accisen tas ut som grund- och tilläggsaccis. Enligt 2 § i den gällande lagen om bränsleaccis och enligt den s.k. substitutionsprincipen i energiskattedirektivet betalas för produkter som ersätter flytande bränslen accis för motsvarande motor- eller uppvärmningsbränsle. I paragrafens 1-3 mom. föreslås en precisering enligt vilken också i denna lag avsedda produkter som ersätter flytande bränslen omfattas av accis och försörjningsberedskapsavgift på bränslen.

2 §. Paragrafen innehåller definitioner på produkter som påförs accis och försörjningsberedskapsavgift samt definitioner på vissa andra begrepp som avses i lagen.

I paragrafens 1 punkt definieras i enlighet med tidigare lagstiftning och energiskattedirektivet med användning av tullpositioner de flytande bränslen som faller inom lagens till-

lämpningsområde. Som flytande bränslen och accispliktiga produkter definieras i avvikelse från tidigare praxis t.ex. vegetabiliska och animaliska fetter, blandningar av ovan nämnda fetter och alkoholer, dvs. estrar, samt vissa alkoholer när de används som motor- eller uppvärmningsbränslen.

I paragrafens 2 punkt föreskrivs om att vid beskattning av flytande bränslen avses med position i tulltariffen positioner i tulltariffen som definieras i kommissionens förordning (EG) nr 2031/2001 av den 6 augusti 2001 om ändring av bilaga I till rådets förordning (EEG) nr 2658/87 om tulltaxe- och statistiknomenklaturen. Bestämmelsens syfte är att förhindra att tillämpningsområdet för energibeskattningen kan ändras endast genom ändring av EU:s tulltaxe- och statistiknomenklatur.

Definitionerna på motorbensin, reformulerad svavelfri motorbensin, dieselolja och svavelfri dieselolja i paragrafens punkt 3—6 förblir oförändrade, men bestämmelserna om definition av ersättande produkter i punkterna flyttas till 2 a §.

I paragrafens 7 punkt definieras flygbensin som till position 2710 i tulltariffen hänförliga bränslen för ottomotorer i flygplan. På motsvarande sätt definieras i paragrafens 8 punkt flygpetroleum som till position 2710 i tulltariffen hänförliga bränslen för turbin- eller dieselmotorer i flygplan. Egenskaperna hos flygbensin eller flygpetroleum definieras med hjälp av den internationella metoden ASTM D, DEF STAN, GOST eller NATO code. Flygbränslen har överlag varit accisfria och de har inte alls hört till bränslebeskattningens tillämpningsområde. Eftersom accisfriheten för bränslen i nöjesflyg upphör i slutet av 2006, behövs en definition av bränslen i flygtrafik.

Det föreslås att definitionen på lätt brännolja i paragrafens 9 punkt preciseras så att av definitionen också framgår den lätta brännoljans användningssyfte, och metoder som använts vid definitionen. Lätt brännolja används för uppvärmning av fastigheter och i olika industriella processer för värmeproduktion eller stödbränsle. Dessutom används den i olika fast installerade motorer liksom också som bränsle för traktorer, grävmaskiner och andra arbetsmaskiner. I övrigt förblir definitionen på lätt brännolja oförändrad och den får inte användas i fordon eller nöjesbåtar. I paragrafens 9 punkt föreslås dessutom en hänvisning till den lagstiftning som förbjuder användning av lätt brännolja i fordon och sjöfarkoster. Bestämmelserna om definition av produkter som ersätter lätt brännolja flyttas till 2 a §.

Definitionen på tung brännolja i paragrafens 10 punkt ändras så att produktens egenskaper kan definieras med hjälp av metoden ASTM D 86 och dessutom metoden EN ISO 3405. Bestämmelserna om definition av ersättande produkter flyttas till 2 a §.

I paragrafens 11 punkt definieras biobrännolja, vilket avser bränsle framställt av biomassa som används som lätt brännolja vid uppvärmning, i fast installerade dieselmotorer eller i olika dieseldrivna arbetsmaskiner. Med biomassa avses den biologiskt nedbrytbara delen av produkter, avfall och restprodukter från jordbruk, inklusive material av vegetabiliskt och animaliskt ursprung, skogsbruk och därmed förknippad industri, liksom den biologiskt nedbrytbara delen av

industriavfall och kommunalt avfall. Biobrännolja är t.ex. rypsolja eller esterifierad rypsolja, dvs. rypsmetylester (RME). Också andra biologiska bränslen som ersätter lätt brännolja betraktas som biobrännolja.

I paragrafens 12 punkt definieras flytgas som till positionerna 2711 12 och 2711 13 i tulltariffen hänförliga gaser i flytande form som består av propan, butan eller blandningar av dem.

I paragrafens 13 punkt definieras kolväte, som avser organiska föreningar bestående av kol och väte eller produkter som innehåller kolväteblandningar. Kolväten brinner bra och de används som energikälla samt som råvara i kemisk industri. Fossila bränslen såsom olja, bensin, naturgas och stenkol består i huvudsak av kolväten. En definition av kolväte behövs eftersom kolväten som används för värmeproduktion är skattepliktiga enligt substitutionsprincipen.

I paragrafens 14 punkt preciseras definitionen på uppvärmning till användning av bränslen för förbränningsändamål.

I paragrafens 15 punkt definieras privat nöjesflygning, vilket avser luftfartyg som används av en fysisk eller juridisk person som luftfartygets ägare, den som hyr det eller som på något annat sätt fått det till sitt förfogande för andra än kommersiella ändamål och särskilt för andra ändamål än mot vederlag eller i en offentlig myndighets syften för att tillhandahålla transport av personer eller varor eller för att erbjuda tjänster. Definitionen baserar sig på energiskattedirektivet och motsvarar till innehållet den existerande definitionen av privat nöjesfartyg. Bestämmelsen tillämpas i situationer där ett flygplan som körs på skattepliktig flygbensin används både för nöjesflygning och i kommersiell verksamhet. Som hjälp för utredning av när kommersiell verksamhet föreligger hänvisas till luftfartstyrelsens register och klassificeringar. Flygbränslen register och klassificeringar är avsedda för andra syften än beskattning av flygbränslen och de kan därför inte direkt användas som grund för beskattning. I den mån ett flygplan används för kommersiell verksamhet, återbärs bränsleaccisen till den som idkar kommersiell verksamhet. I 67 § 5 punkt i luftfartslagen (1242/2005) definieras som kommersiell lufttransport användning av

luftfartyg mot betalning eller annan ersättning för transport av passagerare, gods eller post. Dessutom kan bränsle i regel anses vara accisfritt när ett luftfartyg används för bruksflyg såsom avses i 67 § 6 punkt i luftfartslagen, såsom flygningar i anslutning till jord- och skogsbruk, flygningar i anslutning till byggverksamhet, flygfotograferings- och kartläggningsflygningar, forskningsflygningar, flygningar som avser inspektion och röjning av kraftledningar eller deltagande i räddningstjänst, trafikövervakning från ett luftfartyg, skogsbrandsbevakning eller släckning av skogsbränder. Också flygningar som avser bogsering av luftfartyg och andra föremål, flygningar för fallskärmshoppning eller utbildningsflygningar kan anses ingå i accisfri användning.

Definitionerna på privat nöjesbåt, yrkesmässigt fiske och kombinerad produktion av el och värme som avses i paragrafens 16–18 punkt förblir oförändrade.

2 a §. I paragrafen föreskrivs om substitutionsprincipen enligt energiskattedirektivet. Bestämmelsen motsvarar tidigare reglering.

I paragrafens 1 mom. föreskrivs om att också de i lagens 2 § avsedda flytande bränslen för vilka det inte har föreskrivits någon skattenivå i den accistabell som finns i bilagan skall beskattas enligt den skattenivå som gäller för motsvarande motor- eller uppvärmningsbränsle. T.ex. så kallad biodiesel definieras som flytande bränsle, men den saknar egen skattenivå i tabellen. Enligt paragrafens 1 mom. påförs den trots det skatt enligt användningssyfte. Om den således används som motorbränsle, betalas skatt för dieselolja och om den används för uppvärmning eller som bränsle i arbetsmaskiner, betalas skatt för lätt brännolja.

I paragrafens 2 mom. föreskrivs om tillämpning av substitutionsprincipen på motorbränslen. Enligt bestämmelsen skall också alla andra produkter utöver flytande bränsle beskattas som motsvarande motorbränsle. Ett exempel på en sådan produkt är bioetanol, som inte definieras som energiprodukt i energiskattedirektivet och inte heller som flytande bränsle i den nationella lagstiftningen. Eftersom bioetanol ersätter motorbensin, påförs den enligt 2 mom. accis för motorbensin.

I paragrafens 3 mom. föreskrivs om tillämpning av substitutionsprincipen på kolväten som används för uppvärmning. Enligt den skall också alla andra kolväten utöver dem som definieras som flytande bränsle beskattas som motsvarande uppvärmningsbränsle. Bestämmelsen tillämpas dock inte på torv. Momentet tillämpas på kolväten som definieras i lagens 2 § 13 punkt. Bestämmelsen kan tillämpas t.ex. på olika industriella flytande avfall och avfallslut som är kolväten. Produkten anses vara flytande också då produkten t.ex. i rumstemperatur är fast eller trögflytande men före användning i motorer eller vid uppvärmning skall förvärmas till flytande form. Sådana produkter är t.ex. bitum, tung brännolja och extra tung brännolja.

I paragrafens 4 mom. föreskrivs för klarhetens skull om att bestämmelserna om substitution inte tillämpas på gasformiga eller fasta bränslen om vilkas accisplikt föreskrivs i lagen om elaccis. Sådana produkter är t.ex. naturgas, metan och biogas. Separata bestämmelser om när flytande bränslen och produkter som enligt denna paragraf ersätter dem inte är accispliktiga ingår i lagen om påförande av accis och i 9 § i denna lag.

2 b §. I paragrafen föreskrivs i detalj om produkter på vilka tillämpas det tillsyns- och överföringssystem enligt 1 och 12 kapitlet i lagen om påförande av accis, vars centrala drag är ansökan hos tullen om registrering som accisskyldig, ställande av säkerhet för täckning av skatterisken samt det administrativa ledsagardokument som används för flyttning av accispliktiga produkter utom vid intern flyttning i Finland. Tidigare har de i praktiken viktigaste flytande bränslena såsom motorbensin, dieselolja samt lätt och tung brännolja omfattats av tillstånds- och övervakningssystemet och i deras fall sker ingen ändring. Nya produkter som omfattas av systemet med övervakning av produkter är vegetabiliska och animaliska fetter avsedda som motor- eller uppvärmningsbränsle och flytgas. Inte heller för dessa produkter behövs administrativt ledsagardokument vid nationell flyttning. Dessutom föreslås nedan i 11 a § en bestämmelse om förenklat accisförfarande för småskalig tillverkning av bio-brännolja.

I artikel 20 punkt 2 i energiskattedirektivet ingår en bestämmelse om förfarande genom vilket fler produkter kan underställas direktivets bestämmelser om övervakning om vissa produkter konstateras leda till skatteflykt, undandragande av skatt eller missbruk. I den nationella lagstiftningen föreslås i 2 b § 2 mom. en motsvarande möjlighet att underställa fler produkter bestämmelserna om övervakning och flyttning genom ett bemyndigande till statsrådet att utfärda förordning. Dessutom innehåller 2 mom. en möjlighet motsvarande nuvarande reglering att genom förordning föreskriva om produkter på vilka överföringsförfarandet enligt 12 kap. i lagen om påförande av accis inte behöver tillämpas. Att befria produkter från överföringsförfarandet är möjligt om medlemsstaterna avtalar om saken genom bilateralt avtal.

2 c §. I paragrafen föreskrivs om möjligheten att med förordning av statsrådet uppdatera de positioner i tulltariffen som används i denna lag. I energiskattedirektivet föreskrivs om ett förfarande genom vilket nomenklaturen för energiprodukter kan uppdateras utan ändringar i direktivet. Det handlar i så fall endast om tekniska uppdateringar som inte får leda till några som helst ändringar i de minimiskattesatser som tillämpas i direktivet eller till att några energiprodukter tillfogas eller stryks. För att denna tekniska uppdatering av nomenklaturen skall kunna genomföras flexibelt i den nationella lagstiftningen, föreslås det att lagen kompletteras med ett bemyndigande att utfärda förordningar. Ändringar i nomenklaturen som genomförs genom förordningen kan dock inte öka eller minska de accispliktiga produkterna eller ändra beloppet på skatten.

3 §. I paragrafen föreskrivs om särskilda skatteskylldigheter som gäller beskattning av flytande bränslen. Det föreslås att paragrafens 1 mom. 2 punkt i fråga om använda definitioner ges samma innehåll som 1 mom. 1 punkt. Paragrafens 1 mom. 3 punkt ändras i överensstämmelse med lagens ändrade helhetsstruktur. Innehållsligt motsvarar punkt 3 tidigare bestämmelser.

I paragrafens 2 mom. föreskrivs i överensstämmelse med tidigare reglering att på den som enligt 1 mom. endast tillfälligt är skattskyldig i tillämpliga delar tillämpas vad som

i lagen om påförande av accis föreskrivs om registrerade näringsidkare. Det innebär i praktiken främst skyldighet att föra bok över accispliktiga produkter samt lämna skattedeklaration över de månader då den skattepliktiga produkten har använts eller överlåtits för konsumtion. I avvikelse från det tidigare tillämpas dock 2 mom. inte på personer som är skattskyldiga för produkter avsedda i 2 b §, eftersom accissystemets tillsyns- och överföringssystem skall tillämpas på produkter nämnda i 2 b §. Det innebär bl.a. ansökning om tillstånd för att verka som accisskyldig, ställande av säkerhet för täckning av skattefordringar och regelbunden skattedeklaration t.ex. för tillverkare av biobränsle. Nedan i 11 a § förslås en bestämmelse om förenklat accisförfarande för småskalig tillverkning av biobrännolja.

7 §. I paragrafen föreskrivs om identifierbarhet för lätt brännolja. Paragrafens 2 mom. ändras så att kravet på identifierbarhet för motorpetroleum stryks som obehövligt eftersom alla bränslen för båtmotorer normalt beskattas enligt skattesatsen för motsvarande trafikbränsle.

9 §. I paragrafen föreskrivs om accisfrihet för bränslen och i 10 § om frihet från försörjningsberedskapsavgift. Att accisfrihet och frihet från försörjningsberedskapsavgift inte helt motsvarar varandra har förorsakat problem och oklarhet i den praktiska beskattningen. Dessutom har det konstaterats svårt att definiera när ett bränsle har använts för tillverkning av exportvaror såsom avses i lagens 10 § 2 punkt, och saken är i detta avseende fortfarande inte etablerad i beskattningspraxis. I typfallet uppfyller dock bränsle som har förbrukats för tillverkning av exportvaror såsom avses i lagens 10 § 2 punkt också förutsättningarna för direkt första användning enligt lagens 9 § 3 punkt, eller det har använts som råvara eller hjälpprodukt vid industriell produktion. I detta avseende är bestämmelserna således i hög grad överlappande trots olika ordalydelse. I paragrafen förslås att bränslen skall vara fria från försörjningsberedskapsavgift på samma grunder som de är accisfria. Ändringen genomförs genom föreskrift om accisfrihet och frihet från försörjningsberedskapsavgift i 9 §. I sammanhanget upphävs stadgandena som

gäller försörjningsberedskapsavgift i 10 § som obehövlig.

Accisfriheterna enligt paragrafens punkt 1–5 förblir oförändrade. Det föreslås att paragrafen kompletteras med de nya punkterna 6–8.

I punkt 6 föreslås att bränslen för kommersiell flygtrafik blir accisfria. Vad som avses med privat nöjesflygning definieras i 2 § 15 punkt. Det praktiska genomförandet av accisfriheten för bränslen för kommersiell flygtrafik föreskrivs i en ny 9 a §.

I punkt 7 föreslås en bestämmelse om accisfrihet för biobrännolja som definieras i 2 § 11 punkt. Accisfriheten för biobränsle inverkar inte på t.ex. tallolja, vars accisfrihet regleras i lagen om elaccis.

Om biobrännolja blandas i vanlig mineraloljebaserad lätt brännolja, är bara den biomassabaserade delen av blandningen biobrännolja och således berättigad till accisfrihet. För den mineraloljebaserade delen betalas normal accis för lätt brännolja. Accisfriheten gäller inte om biobränsle används som bränsle i fordon såsom lastbilar, bussar, paketbilar eller personbilar. I så fall betalas accis för dieselolja. I punkt 8 föreslås en bestämmelse om accisfrihet för flytgas. Enligt energiskattedirektivet skall systemet med tillsyn och överföring av accis tillämpas på flytgas. Därför skall flytgas omfattas av lagstiftningen om bränslebeskattning. Energiskattedirektivet möjliggör att accisfrihet för flytgas förlängs i olika användningsområden. Trots att accis på flytgas inte föreslås i beskattningstabellen blir flytgas skattepliktigt enligt den substitutionsregel som avses i 2 a §. Därför bör det föreskrivas att flytgas är accisfritt i paragrafens 8 punkt.

9 a §. I den nya 9 a § föreskrivs om enhetliga bestämmelser om återbäring av accis på flytande bränslen när bränsle som anskaffats accispliktigt har använts för accisfritt ändamål enligt 9 §. Man övergår i bränslebeskattningen till att på ansökan återbära accis direkt till produkternas slutanvändare. Återbäringen avser de användare som köper produkten till beskattat pris och som således inte är skattskyldiga men som i sista hand tvingas betala skatten i produktens inköpspris. Återbäring behövs däremot inte då en auktoriserad lagerhållare själv använder bränsle för ett

accisfritt ändamål eftersom accisfriheten då kan genomföras genom uppgivande i skattedeklaration av att bränslena har använts för accisfritt syfte. På motsvarande sätt kan en i 11 a § avsedd småskalig producent genom skattedeklaration uppge brännolja, som denne producerat, som accisfri.

Paragrafens 1 mom. gäller flytande bränslen som har använts som energikälla vid oljeraffineringsprocessen, som råvara eller hjälpprodukt vid industriell produktion eller direkt vid första användningen då en vara tillverkas samt bränslen som har använts för elproduktion. Den som ansöker om återbäring är i dessa fall den elproducent som använder bränslet eller en industriell producent. Däremot kan en auktoriserad lagerhållare, t.ex. ett oljebolag, inte söka rättelse i beskattningen, om lagerhållaren till beskattat pris har överlåtit bränsle som senare har använts för accisfritt syfte, eftersom det i dessa fall är produktens slutanvändare som har rätt till återbäring. Endast i de situationer där man på grund av ett fel eller misstag har tagit ut för mycket accis på produkter, korrigeras lagerhållarens, dvs. oljebolagets beskattning genom rättelseförfarande. Användaren bör ansöka om återbäring hos tulldistriktet på den plats där produkterna har använts.

Paragrafens 2 mom. gäller bränslen för fartygstrafik och fiskefartyg. Återbäring fås inte för bränslen som används i privata nöjesbåtar. Förfarandet med accisåterbäring för fartygstrafiken motsvarar huvudsakligen nuvarande bestämmelser. Ansökan om återbäring bör göras hos hemortens tulldistrikt. Liksom för närvarande kan man genom förordning föreskriva separat om leverans av bränslen direkt som accisfria från en auktoriserad lagerhållares skattefria lager till vissa fartygstyper eller till fartyg som används för ett visst syfte. Återbäringsförfarandet gäller alltså i praktiken de fartyg som inte kan anskaffa bränsle direkt accisfritt. Ansökan om återbäring lämnas till tullmyndigheten i fartygets hemort.

I paragrafens 3 mom. föreskrivs om återbäring för accis på bränslen som används i luftfartyg. Återbäring kan dock inte fås för bränslen som används för privat nöjesflygning. I praktiken sköter många plan som huvudsakligen används för nöjesflygning också

kommersiell verksamhet samt flygningar på myndighetsuppdrag. I dessa fall har den som bedriver verksamheten rätt till accisåterbäring i den mån bränslet används till annat än privat nöjesflygning. Genom förordning kan föreskrivas att en viss bränslekvalitet kan överlåtas accisfritt ur en auktoriserad lagerhållares skattefria lager för luftfart. Likaså kan genom förordning föreskrivas att vissa plantyper och plangrupper eller ett plan avsett för en viss användning kan anskaffa bränsle direkt accisfritt. Således kan man genom förordning anordna anskaffningen av bränslen så att merparten av den yrkesmässiga flygtrafiken fortsättningsvis kan köpa bränsle direkt accisfritt och återbäringsförfarandet i detta avseende inte behövs.

Paragrafens 4 mom. innehåller alla för ovan nämnda situationer gemensamma förfarandebestämmelser om ansökning och utbetalning av återbäring. Förfarandebestämmelserna motsvarar huvudsakligen nuvarande bestämmelser om accisåterbäring i yrkesmässiga fartygstrafik och bränsle som förbrukas vid växthusodling. Ansökan om återbäring lämnas antingen halvårsvis för januari-juni och juli-december eller på en gång för ett helt kalenderår. Ansökan skall lämnas till tulldistriktet inom tre år från återbäringsperiodens slut. Den långa ansökningstiden ger möjlighet att betala återbäring också när rätten till återbäring konstateras först vid en skattekontroll i efterskott. Av administrativa skäl föreslås att återbäring inte betalas om återbäringsbeloppet är mindre än 330 euro med undantag för fiskefartyg. Ansökaren skall för tullmyndigheterna visa upp en tillförlitlig utredning om användning av bränslet för accisfritt syfte. Vid uträkning av återbäringen anses bränslepartierna använda i den ordning de är anskaffade.

10 §. I paragrafen föreskrivs om att när det gäller bränsle som används för yrkesmässigt fiske, skall de registeruppgifter som avses i 2 § 17 punkten vara i kraft när bränsle anskaffas och används. Bestämmelsen motsvarar tidigare reglering.

11 a §. I paragrafen föreskrivs om ett förenklat accisförfarande om mängden tillverkad biobrännolja är högst 100 000 liter per kalenderår. Ett förenklat förfarande innebär att en småskalig tillverkare av biobrännolja

inte behöver ansöka om tillstånd för accisfritt lager hos tullen eller ställa säkerhet för skatterisker i anslutning till verksamheten. Förenklat förfarande kan inte tillämpas om biobränslen flyttas mellan Finland och en annan medlemsstat eller mellan Finland och ett land utanför gemenskapen. Trots att biobrännolja är accisfritt enligt 9 § 7 punkt, bör en småskalig tillverkare enligt energiskattedirektivet av övervakningstekniska orsaker registrera sig som skattskyldig genom skriftlig anmälan till tulldistriktet i hemorten. På småskaliga tillverkare tillämpas bestämmelser som hänför sig till registrerade näringsidkare som avses i lagen om påförande av accis. Det innebär bl.a. skyldighet att föra bok över verksamhet som anknyter till tillverkning och användning av accispliktiga varor och över annan verksamhet som gäller beskattning jämte övervakning. Den skattskyldige skall lämna skattedeklaration varje kalendermånad till tulldistriktet i hemorten. Enligt lagen om påförande av accis kan Tullstyrelsen av särskilda skäl bestämma att accisdeklaration skall avges också vid en annan tidpunkt. Ett sådant skäl kan vara t.ex. verksamhetens natur eller att verksamheten inte är förknippad med skatterisk. Aktören skall förse myndigheten med de uppgifter som behövs för att verkställa och övervaka beskattningen. Dessutom har tullmyndigheten rätt att kontrollera bl.a. verksamhetsutövarens bokföring och de lokaler där verksamheten bedrivs.

12 a §. I paragrafen föreskrivs om tullmyndighetens rätt att få uppgifter av Luftfartsverket för beskattning och övervakning av flygbränslen. Bestämmelsen ger rätt att få uppgifter t.ex. vid behandling av ansökningar om accisåterbäring för luftfartyg eller vid kontroll av återbäringsbeslutens riktighet.

Bifogad accistabell. Till accistabellen i lagen om bränsleaccis fogas som nya produkter flygbensin och flygpetroleum. Som accis och serviceberedskapsavgift på flygbensin föreslås 43 cent per liter och på flygpetroleum 39,05 cent per liter.

2 Lag om accis på elström och vissa bränslen

1 §. I paragrafen föreskrivs om accis och försörjningsberedskapsavgift till staten på el,

stenkol, naturgas och tallolja. Accis tas ut som grundaccis och tilläggsaccis. Enligt den s.k. substitutionsprincipen enligt energiskattedirektivet skall motsvarande bränsleaccis tas ut för produkter som ersätter de ovan nämnda. I paragrafens 1 och 2 mom. föreslås en precisering enligt vilken också i denna lag avsedda produkter omfattas av accis och försörjningsberedskapsavgift. Eftersom det inte är meningen att biogas skall beskattas som motor- eller uppvärmningsbränsle, föreslås det att paragrafen kompletteras med ett nytt 3 mom. enligt vilket lagen tillämpas på biogas endast vid betalning av stöd enligt lagens 8 § för el producerad med biogas.

2 §. Paragrafen innehåller definitioner på produkter som påförs accis och försörjningsberedskapsavgift samt definitioner på vissa andra i lagen avsedda begrepp.

I paragrafens 1 och 2 punkt definieras enligt energiskattedirektivet med användning av tullpositioner de energiprodukter som faller inom lagens tillämpningsområde och el. Energiskattedirektivet förutsätter en något mer omfattande definition av accispliktiga produkter än förr. Accispliktiga produkter är fortfarande el, stenkol, naturgas och tallolja. Nya accispliktiga produkter är energiprodukter snarlika stenkol såsom brunkol och koks, som i paragrafens punkt 2 underpunkt a jämföras med stenkol. Som accispliktiga energiprodukter fastställs dessutom i punkt 2 underpunkt b kolgas, vattengas, generatorgas och liknande gaser.

Enligt paragrafens 3 punkt avses vid beskattning av energiprodukter och el med position i tulltariffen positioner i tulltariffen som definieras i kommissionens förordning (EG) nr 2031/2001 av den 6 augusti 2001 om ändring av bilaga I till rådets förordning (EEG) nr 2658/87 om tulltaxe- och statistiknomenklaturen och om Gemensamma tulltaxan. Avsikten med bestämmelsen är att förhindra att energibeskattnings tillämpningsområde kan ändras endast genom ändring av EU:s tariff- och statistiknomenklatur.

Definitionerna i paragrafens 4–15 punkt på elnät, nätinnehavare, industri, företag, räkningsperiod, förädlingsvärde, kombinerad produktion av el och värme, apparater för egen förbrukning, kraftverk, återanvänd-

ningsbränsle, biogas och skogsflis motsvarar det som tidigare varit i kraft.

I paragrafens 16 punkt definieras kolväte med vilket avses organiska föreningar som består av kol och väte eller produkter som innehåller kolväteblandningar. Definitionen är den samma som i 2 § 13 punkt i lagen om bränsleaccis.

2 a §. I paragrafen föreslås en bestämmelse om tillämpning av substitutionsprincipen på kolväten som används som uppvärmningsbränsle enligt energiskattedirektivet. Enligt den skall alla andra kolväten utöver de som har definierats som energiprodukter påföras accis för motsvarande uppvärmningsbränsle. Bestämmelsen tillämpas dock inte på torv, som faller utanför energiskattedirektivets tillämpningsområde och som inte heller nationellt längre är en accispliktig produkt. Paragrafen tillämpas bara på kolväten som definieras i lagens 2 § 16 punkt. Bestämmelsen kan tillämpas t.ex. på olika gasformiga bränsleblandningar som uppstår vid industriella processer och som är kolväten. Masugns gas, koksgas samt konvertergas, som används i stålindustri, faller utanför beskattningen eftersom de inte är kolväten.

2 b §. I paragrafen föreskrivs om möjligheten att med förordning av statsrådet uppdatera de positioner i tulltariffen som används i denna lag. I energiskattedirektivet föreskrivs om ett förfarande genom vilket nomenklaturen för energiprodukter kan uppdateras utan ändring av direktivet. Det handlar i så fall om endast teknisk uppdatering som inte får leda till ändringar i de minimiskattesatser som tillämpas enligt direktivet eller till att energiprodukter läggs till eller tas bort. För att denna tekniska uppdatering av nomenklaturen skall kunna verkställas flexibelt i den nationella lagstiftningen, föreslås att lagen kompletteras med ett bemyndigande om utfärdande av förordning. Nomenklaturändringar som genomförs genom förordning kan dock inte lägga till eller ta bort accispliktiga produkter eller ändra accisbeloppet för produkterna.

7 §. I paragrafen föreskrivs om accisfri överlåtning av el. Accisfri är enligt paragrafens 6 punkt el som en nätinnehavare överlåter till en annan elproducent. I praktiken föreslås som lösning på de problem som upp-

dagats vid accisfri elöverföring att paragrafens 6 punkt kompletteras med möjligheten för en elproducent att överföra el till en annan elproducent.

13 §. I paragrafen föreskrivs om en auktoriserad lagerhållares möjlighet att avdra tidigare betald accis för stenkolk i de undantagssituationer då en tidigare betald accis oskäligt belastar stenkolk som används eller överläts vidare av en lagerhållare. Det föreslås att paragrafen upphävs som obehövlig eftersom den inte i praktiken har tillämpats på flera år. Om behov ändå föreligger, kan saken skötas genom lätnader.

14 §. Paragrafen ändras så att stenkolk som förbrukas för accisfritt syfte får ett återbäringsystem motsvarande det som föreslås för flytande bränslen. Stenkolk är accisfritt om det används vid elproduktion eller som råvara eller hjälpprodukt vid industriell produktion eller direkt vid första användningen då en vara tillverkas. Den som använder stenkolk för sådana syften har rätt att på ansökan få återbärning på den accis som ingick i stenkolkets inköpspris. Återbäringsystemet gäller däremot inte en användare som har tillstånd att fungera som auktoriserad lagerhållare av stenkolk. I dessa fall kan den auktoriserade lagerhållaren direkt genom skattedeklaration uppge sig ha använt stenkolk för accisfritt syfte och accisen behöver till denna del inte betalas.

Ansökan om återbärning på stenkolk som anskaffats som accispliktig lämnas till tulldistriktet där stenkolket används. Återbärning kan ansökas för stenkolk som används under ett kalenderår och separat i januari-juni respektive juli-december. Fristen för lämnande av återbäringsansökan är tre år från ansökningsperiodens slut.

Mellanrubrik före 15 §. Det föreslås att ordet *torv* stryks ur rubriken eftersom lagen om elaccis inte längre tillämpas på *torv*.

20 §. I paragrafen föreskrivs om skyldighet att betala accis och serviceberedskapsavgift för naturgas. Ur paragrafen stryks punkt 2 som obehövlig eftersom accisfrihet för naturgas enligt 22 § i alla situationer genomförs genom återbäringsförfarande och naturgas därmed inte längre kan anskaffas accisfritt.

22 §. I paragrafen föreskrivs om återbärning av accis för naturgas som används för accis-

fritt syfte. Paragrafen ändras så att naturgas får ett motsvarande system för accisåterbärning som stenkolk och flytande bränslen. Naturgas är accisfri om den används vid elproduktion eller som råvara eller hjälpprodukt vid industriell produktion eller direkt vid första användningen då en vara tillverkas. Eftersom accis betalas för all importerad naturgas i samband med förtullningen, har den som använder gas till de nämnda syftena rätt att på ansökan få tillbaka den accis som ingått i gasens inköpspris. I så fall utgår behovet av att rätta förtullningen av naturgasimportörer.

Ansökan om återbärning av accis riktar till tulldistriktet där gasen används. Återbärning kan ansökas för naturgas som används under ett kalenderår och separat i januari-juni respektive juli-december. Fristen för lämnande av återbäringsansökan är tre år från ansökningsperiodens slut.

24 §. I den gällande paragrafens 2 mom. föreskrivs att bestämmelserna i lagen om påförande av accis tillämpas på den som är skattskyldig på grund av naturgas eller på accisåterbärning för naturgas. Det föreslås att paragrafens 2 mom. upphävs som obehövlig, eftersom bestämmelserna tillämpning av lagen om påförande av accis på beskattning och återbärning som gäller naturgas ingår i lagens 22 §.

Bifogad accistabell. I accistabellen i lagen om elaccis ändras grunden för accis på naturgas till en euro per megawattimme för att enheterna vid beskattning och i kommersiell verksamhet skall motsvara varandra. Denna ändring inverkar inte på accisbeloppet.

3 Lag om bränsleavgift som betalas för privata nöjesbåtar

1 §. Lagens tillämpningsområde. I paragrafen föreskrivs om uttag av accis till staten om en privat nöjesbåt använder bränsle som beskattas lindrigare än motorbensin eller dieselolja, eller helt accisfritt bränsle. Paragrafen beskriver bränsleavgiftens karaktär som påföljd för användning av annat bränsle än sådant som beskattningsmässigt är avsett för nöjesbåt. Namnet på påföljden föreslås vara bränsleavgift. Motsvarande bestämmelser ingår i bränsleavgiftslagen (1280/2003) som gäller fordon i vägtrafik.

I paragrafens 2 mom. föreskrivs om att det är förbjudet att i en privat nöjesbåt använda bränsle som ger upphov till avgiftsskyldighet. En motsvarande bestämmelse ingår i 3 § i bränsleavgiftslagen för vägtrafik. Lagen bör innehålla ett förbud mot användning av bränslen som förorsakar betalningsskyldighet. I fråga om vägtrafik meddelades en relaterad dom av Europeiska gemenskapernas domstol den 27 november 2003 (C-185/00), och där konstaterades som en brist att Finlands lagstiftning saknar ett förbud av nämnda slag. Samma grunder som tillämpades på förbudet mot användning av bränslen i vägtrafiken föreslås bli tillämpade också på bränsleavgiften för nöjesbåtar.

I paragrafens 3 mom. föreskrivs att bränsleavgift tas ut för privata nöjesbåt, vilkas ägare, antingen en fysisk person eller en sammanslutning, har hemort i Finland samt på privata nöjesbåtar vilkas ägares hemort är någon annanstans än i Finland, om fartyget används i Finland. Enligt 6 § som behandlas nedan tas bränsleavgift inte ut för bränsle som finns i tankarna på ett fartyg som anländer till finländskt territorium om bränslet inte har gjorts identifierbart på det sätt som i Finlands lagstiftning föreskrivs om lätt brännolja.

2 §. Tillämpningen av andra lagar. I paragrafen föreskrivs om tillämpning av andra lagar och med stöd av dessa utfärdade bestämmelser på lägre nivå på bränsleavgiften eller uttagandet av den. Tillämpandet av bestämmelserna i denna paragraf avses vara sekundär vilket innebär att man i bränsleavgiftslagen vid behov kan utfärda bestämmelser som avviker från dessa lagar. På definitionerna på bränslen tillämpas de grunder som fastställs i lagen om accis på flytande bränslen (1472/1994).

Också vid skatteuppbörd iakttas i så hög grad som möjligt samma förfaranden som tillämpas i annan beskattning. Således tillämpas på uppbörd av bränsleavgift i tillämpliga delar vad som föreskrivs i lagen om skatteuppbörd (609/2005) eller med stöd av den, vad som föreskrivs i lagen om skattetillägg och förseningsränta (1556/1995) samt vad som föreskrivs i lagen om verkställighet av skatter och avgifter (706/2007). Det innebär

bl.a. att bränsleavgift betalas på samma ställen som andra skatter.

3 §. Privat nöjesbåt. I paragrafen definieras privata nöjesbåtar. Definitionen motsvarar artikel 14 punkt 1 underpunkt c i direktiv 2003/96/EG av den 27 oktober 2003 om en omstrukturering av gemenskapsramen för beskattning av energiprodukter och elektricitet. Med privat nöjesbåt avses i denna lag fartyg som används av dess ägare eller av den fysiska eller juridiska person som har nyttjanderätt till fartyget antingen via förhyrning eller på något annat sätt, för andra än kommersiella ändamål och särskilt andra ändamål än transport av passagerare eller varor eller för tillhandahållande av tjänster mot ersättning eller för offentliga myndigheters räkning.

4 §. Bränsleavgift. Bränslen som betraktas som accispliktiga jämförelseobjekt är dieselolja och motorbensin. Definitionerna av dessa bränslen ingår i 2 § i lagen om accis på flytande bränslen (1472/1994). Som dieselolja betraktas alla produkter som överläts för användning som bränsle i dieselmotorer och som motorbensin på motsvarande sätt alla bränslen som överläts för användning som bränsle i ottomotorer dvs. motorer med gnisttändning. Denna struktur där i princip alla bränslen för antingen diesel- eller ottomotorer beskattas som dieselolja eller motorbensin oavsett bränslets konsistens motsvarar direktiven om bränsleskatt i gemenskapens lagstiftning.

Bränsleavgift tas också ut om fartyget ens delvis använder bränsle som föranleder bränsleavgift. Bestämmelsen motsvarar den praxis som sedan länge följs i vägtrafik.

5 §. Avgiftsskyldig. Bränsleavgift påförs den som vid användningen av lindrigare beskattat eller accisfritt bränsle är fartygets ägare. Innehas fartyget av någon annan, påförs bränsleavgiften innehavaren. Om i ett fartyg som tagits i besittning på brottslig väg under besittningstiden har använts bränsleavgiftsgrundande bränsle, påförs bränsleavgiften den person som genom brott fått fartyget i sin besittning. Avsikten är att bränsleavgiften i alla situationer på samma sätt riktas till den som börjar använda fartyget med felaktigt bränsle. Det bör inte anses befogat att den som genom ett brott har tagit ett fartyg i sin besittning i detta avseende skulle vara i en

bättre ställning än fartygets lagliga ägare eller innehavare.

Som hjälp vid konstaterande av fartygets ägare eller innehavare föreslås uppgifter i det register som avses i lagen om farkostregistret (976/2006). Då faktiskt ägande är grund för betalningsskyldighet, kan också andra bevis utöver registeruppgifter användas. På grund av sakens natur antas innehavande alltid basera sig på uppgifter i registret.

Om det inte går att utreda vem som är fartygets ägare eller innehavare, påförs bränsleavgiften den som framför fartyget. Paragrafen motsvarar den bestämmelse om betalningsskyldighet i fråga om bränsleavgift som tillämpas i vägtrafik.

6 §. Konstaterande av användning av bränsle. I paragrafen föreskrivs om konstaterande av användning av olika bränsletyper. Det gäller både vilka bevis som krävs och hur hög tröskeln skall vara för att ta ut påföljdsavgiften. Enligt den nuvarande bränsleavgiftslagen för vägtrafik tas bränsleavgift ut för ett fordon genast om fordonets bränslesystem innehåller ens lite bränsle som föranleder bränsleavgift. Även relativt små halter leder till att avgiften tas ut. Man har inte behövt bevisa avsiktlighet eller att fordonets användare är medveten om bränslena. Det föreslås att motsvarande bestämmelser tas in i den nya lagen om bränsleavgift för privata nöjesfartyg, i sak med samma innehåll som i lagstiftningen om vägtrafik. Man anser alltså att bränsleanvändning som leder till bränsleavgift har inletts om man på basis av bränsleprov eller annat bevis har konstaterat att en tank som hör till fartygets bränslesystem innehåller sådant bränsle.

Bränsleavgift skall enligt förslaget betalas oavsett hur och var fartyget används. Det innebär att om felaktigt bränsle konstateras i bränslesystemet, behöver man inte utreda användningen av fartyget på annat sätt för att kunna utfärda avgift.

I paragrafens 2 mom. föreskrivs att ett fartyg som anlöper Finlands farvatten kan innehålla bränsle som har beskattats lindrigare än Finland beskattar dieselolja eller motorbensin. Fartyget kan innehålla dieselolja eller motorbensin som beskattats enligt ett annat lands beskattningsgrunder, eller uppvärmningsbränsle som fartyget eventuellt enligt

detta lands bestämmelser har tankat på laglig grund. Om man t.ex. använder uppvärmningsbränsle som nog kan identifieras som sådant men som inte är märkt såsom man gör i Finland, tas bränsleavgift inte ut. Bränsleavgift tas inte heller ut om fartyget har tankats med dieselolja från ett land vars skatt är lägre än Finlands accis på dieselolja. Den s.k. Istanbulkonventionen samt gemenskapens principer för den inre marknaden förutsätter att man tillåter användning av dessa bränslen. Särskilt i fråga om brännoljor ligger ansvaret för övervakning och sanktioner hos det land där fartyget tankas.

I propositionen föreslås att bränsle som tas in i landet i tankarna på ett fartyg inte föranleder debitering av bränsleavgift. Det hantelande som föreslås för bränslen av främmande härkomst avser endast bränslen i fartygets ordinära bränsletankar. Om bränslet i fartygets tankar när fartyget kommer till landet har gjorts identifierbart i enlighet med lagen om accis på flytande bränslen, tas bränsleavgift ändå ut eftersom man inte kan sluta sig till från vilket land den lätta brännoljan kommer. De föreslagna bestämmelserna har i huvudsak samma grund som tillämpas i motsvarande lagstiftning för vägtrafik.

7 §. Bränsleavgiftens belopp. Trots att bränsleavgiftens belopp inte beror på hur mycket bränsle fartyget faktiskt har använt, är det ändå ändamålsenligt att avgiftens nivå på något sätt följer den förmån som potentiellt kan utvinnas genom användning av felaktigt bränsle. Också i vägtrafiken har bränsleavgiften graderats på motsvarande sätt enligt fordonstyp. Bruk av felaktigt bränsle kan anses allt mer fördömligt ju större ekonomisk förmån som eftersträvas. Eftersom nöjesfartyg är avsedda att röra sig med varierande hastigheter och då bränsleförbrukningen väsentligen kan beräknas bero just på det, är motoreffekten en god enskild teknisk egenkap för att beskriva fartygets potentiella bränsleförbrukning. Det föreslås att beloppet på bränsleavgiften graderas enligt fartygets motoreffekt så att den upp till 50 kilowatts effekt är 750 euro och därefter stiger med 750 euro för varje ökning av motoreffekten med ytterligare 50 kilowatt. Bränsleavgiften för fartyg med över 200 kilowatts motoreffekt

fekt är i fråga om alla motoreffekter som överskrider denna gräns 4 000 euro.

Det ovan sagda avser således bränsleavgift som tas ut för varje konstaterad användningsgång. I praktiken skall ägaren till ett fartyg som ertappas för användning av felaktigt bränsle omgående se till att fartygets bränsle byts eftersom betalningsskyldighet i annat fall kan uppstå på nytt t.ex. följande dag. I ett sådant fall kan också bestämmelserna om höjning av bränsleavgiften tillämpas.

8 §. Höjning av bränsleavgiften. I den nya lagen föreskrivs om förfarande vid skattehöjning på ungefär samma sätt som i den övriga beskattningen. Bestämmelserna motsvarar bestämmelserna om accisförhöjning av bränsleavgiften. Vanligtvis anknyter skatteförhöjningen till prövning underkastade faktorer, varvid man kan beakta skattesmitningens grovhetsgrad, beloppet på den ekonomiska nyttan och andra liknande situationsbetingade drag. Skatteförhöjningens maximala belopp i skattelagstiftningen är i allmänhet att det ursprungliga beloppet höjs med högst 100 procent.

Enligt förslaget kan bränsleavgiften för nöjesfartyg höjas med högst 50 procent, om användningen av bränsleavgiftsgrundande bränsle upprepas efter det som det har konstaterats att sådant bränsle används i fartyget. Höjningen är högst 100 procent, om användningen av bränsleavgiftsgrundande bränsle är särskilt graverande. Vid bedömningen beaktas bl.a. verksamhetens planlighet, strävan efter särskilt stor ekonomisk vinning samt verksamhetens omfattning och varaktighet. Den ökade graden av prövning avser att understryka systemets sanktionskaraktär.

9 §. Påförande av bränsleavgift. I lagen föreslås en bestämmelse enligt vilken bränsleavgiften kan tas ut på nytt, om det bränsleavgiftsgrundande bränslet används ännu dagen därpå, eller därefter eller efter att den nedan i 10 § avsedda transporten avslutats. I den sistnämnda situationen kan det gå så att bränsleavgift kan utfärdas till och med samma dag på nytt, om fartyget påträffas i annan trafik än av myndighet förordnad förflyttning för byte av bränsle. Motsvarande förfarande iakttas också i fråga om bränsleavgift i vägtrafik.

Det är möjligt att man på ett eller annat sätt får bevis för att fartyget har använt felaktigt bränsle redan före tagandet av det aktuella bränsleprovet. Om lagen inte innehåller en bestämmelse om hur länge debiteringen kan verkställas i efterskott, kan den allmänna preskriptionstiden på tio år tillämpas. Jämfört med vad som i övrigt tillämpas vid beskattning kan det anses vara en relativt lång tidsperiod. Förslaget är att bränsleavgift kan utfärdas för högst fem år börjande från den tidpunkt då tullmyndigheterna har fått kännedom om att fartyget körs på avgiftsgrundande bränsle. Bränsleavgiften debiteras endast en gång för hela det år under vilket användningen av bränslet konstaterats.

Samtidigt föreskrivs om en frist för debitering av bränsleavgift, dvs. för den tid under vilken tullmyndigheten skall använda de erhållna uppgifterna. Debiteringen skall verkställas senast två år efter slutet på det år under vilket tullmyndigheten har fått kännedom om att fartyget körs på avgiftsgrundande bränsle. Bestämmelserna motsvara i detta avseende bestämmelserna om frister som skall tillämpas vid uttag av bränsleavgift i vägtrafik.

10 §. Fortsatt körning. Avsikten med paragrafen är att avgift för användning av felaktigt bränsle alltid utfärdas när sådan användning har konstaterats. I lagen behövs dock en bestämmelse om fortsatt transport när situationen kräver det. I propositionen föreslås att ett fartyg där användning av avgiftsgrundande bränsle konstateras, när grunderna för påförande av bränsleavgift har konstaterats och retts ut, får köras med samma bränsle till närmaste av tillsynsmyndigheten anvisade ställe där bränslet kan bytas ut.

11 §. Förbud att föra ut fartyg ur landet. I paragrafen föreskrivs att ett fartyg för vilket bränsleavgift skall tas ut inte får föras ut ur landet förrän bränsleavgiften är betald. Tullmyndigheten kan dock tillåta att ett fartyg förs ut ur landet, om godtagbar säkerhet har uppställts för betalningen av bränsleavgiften. Paragrafens syfte är att säkerställa att bränsleavgiften är effektiv som sanktion också när man kunde undgå att avgiften tas ut genom att flytta fartyget utomlands. Frestelsen att göra så kan vara stor om man kan anta att myndigheterna också annars skulle ha svå-

righeter med att t.ex. reda ut den riktiga skattskyldige eller med andra snarlika frågor. Ändå är det inte heller nödvändigt att ta i bruk alltför stränga metoder för att nå detta mål. Fartyget får lämna landet om betalandet av avgiften kan säkerställas genom en säkerhet.

12 §. Betalning av bränsleavgift. Enligt paragrafens 1 mom. skall bränsleavgiften betalas inom 30 dagar räknat från det debiteringsbeslutet meddelats. Förslaget motsvarar den frist för betalning av bränsleavgift som tillämpas i vägtrafik.

Om bränsleavgiften inte har betalats inom utsatt tid, tas hos den avgiftsskyldige ut en förseningsränta som beräknas i enlighet med lagen om skattetillägg och förseningsränta.

Paragrafens 2 mom. innehåller bestämmelser om vart bränsleavgiften skall betalas. Här hänvisas till lagen om skatteuppbörd och bestämmelser som utfärdas med stöd av den. Således blir det också möjligt att betala till betalningsställen som tar emot skatter utan serviceavgift enligt vad som separat föreskrivs i de nämnda bestämmelserna.

I paragrafens 3 mom. föreskrivs om betalningspåminnelse i enlighet med allmän praxis vid skatteuppbörd. Bestämmelsen är informativ till karaktären eftersom betalningspåminnelse kan användas också med stöd av den allmänna hänvisning som ingår i propositionens 2 § om tillämpning av lagen om skatteuppbörd.

13 §. Myndigheter. Det föreslås att debiteringen och uppbörden av bränsleavgiften åläggs tullen. Tullen är också i övrigt ansvarig myndighet för bränslebeskattning och relaterade övervakningsuppgifter. Bränsleavgiften debiteras av den tullmyndighet, på vars område det avgiftspliktiga bränslet har använts, eller på vars område användningen iakttas. Om ett fartyg har använts på flera tullmyndigheters område, är det avgörande var användningen upptäcks. Den allmänna ledningen och övervakningen i fråga om bränsleavgift hör till Tullstyrelsen.

Användningen av bränslen övervakas enligt propositionen av tull-, polis- och gränsbevakningsmyndigheterna. Dessa myndigheter har rätt att utföra sådana kontroller av bränsle och av fartyg som är nödvändiga för att utreda vilket slags bränsle som används i

ett fartyg. Om det konstateras att bränsleavgiftsgrundande bränsle används i ett fartyg, skall tillsynsmyndigheten anmäla om detta till den behöriga tullmyndigheten för påförande av bränsleavgift.

I praktiken övervakas lagen i huvudsak genom att man tar prover ur fartygens bränsletankar. Om man upptäcker färgämne av lätt brännolja eller om det med ledning av andra omständigheter bör misstänkas att fartyget körs på avgiftsgrundande bränsle, sänder tillsynsmyndigheten bränsleprovet till tulllaboratoriet för undersökning. Tullmyndigheten fattar därefter beslut om att ta ut avgift på grundval av tulllaboratoriets utlåtande. Motsvarande förfarande tillämpas för närvarande vid övervakning av bränsleavgiften i vägtrafiken.

14 §. Användningsförbud. En allmän princip vid beskattning i vägtrafik är att om skatt för ett fordon är obetald, kan fordonet inte användas i trafik i Finland. Samma princip tillämpas också på nöjesfartyg. Om bränsleavgiften inte har betalats inom den frist som föreskrivs i 12 §, får fartyget inte användas. För det behövs inget myndighetsbeslut utan användningsförbud följer omedelbart på att avgiften lämnas obetald. Fartyget får inte användas trots att det övergått till en annan ägare eller innehavare än den avgiftsskyldige. Den myndighet som utfärdat bränsleavgiften kan be polisen om handräckning för att förhindra att fartyget används. Fartyget får användas när den avgiftsskyldige eller någon annan har betalat bränsleavgiften.

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 den föreslagna bränsleavgiftslagen ta in en bestämmelse om återkallande av användningsförbud. Sålunda föreslås att den tullmyndighet 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 far-

tygets ägare eller innehavare, eller av den som ålagts att betala bränsleavgiften.

15 §. Rätt att få uppgifter ur farkostregistret. Den myndighet som ansvarar för bränsleavgiften har enligt förslaget utan hinder av sekretessbestämmelser och begränsningar av utlämnande av uppgifter rätt att för beskattning och tillsyn över den få de nödvändiga uppgifterna ur farkostregistret. Uppgifterna kan lämnas med hjälp av en teknisk anslutning eller på annat sätt i elektronisk form, när den myndighet som ansvarar för bränsleavgiften har gett en redogörelse för att uppgifterna skyddas på rätt sätt.

16 §. Offentlighet och utlämnande av uppgifter som gäller bränsleavgift. Offentligheten i fråga om bränsleavgift föreslås vara så omfattande som möjligt. Endast uppgifter om vissa på särskilda grunder motiverade ansökningsärenden är sekretessbelagda. Det motsvarar praxis för bränsleavgift i vägtrafik och den ståndpunkt som riksdagens finansutskott intog i samband med lagen i fråga om sådana uppgifters offentlighet (FiUB 37/2003 rd.). Uppgifter om bränsleavgift är således offentliga med undantag av handlingar som gäller ansökningar om avgiftslättnad och uppskov samt befrielse från användningsförbud. På bränsleavgiften tillämpas i övrigt bestämmelserna i lagen om offentlighet i myndigheters verksamhet (621/1999).

Tullmyndigheten kan utfärda intyg om att ett fartyg inte är belagt med obetald bränsleavgift. Det kan behövas t.ex. om man vid försäljning av fartyget vill försäkra sig om att fartyget inte är belagt med användningsförbud på grund av bränsleavgift. Avgift för lämnade uppgifter tas ut enligt lagen om grunderna för avgifter till staten.

17 §. 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.

Tullstyrelsen föreslås på ansökan kunna meddela förhandsavgörande om tillämpningen av bestämmelser som gäller bränsleavgift. Förhandsavgörandet meddelas på viss tid, dock högst till slutet av det kalenderår då avgörandet meddelats. Förhandsavgörande meddelas om saken är av särskild vikt för

den som ansöker om förhandsavgörandet. Avgift för lämnade av avgörandet tas ut enligt lagen om grunderna för avgifter för vissa förhandsbeslut.

Ärenden som gäller förhandsavgörande skall behandlas i brådska ordning vid Tullstyrelsen. På sökande av ändring i fråga om förhandsavgörande tillämpas vad som allmänt föreskrivs i lagen om sökande av ändring. Ändring får dock inte sökas i beslut om att förhandsavgörande inte meddelas.

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

18 §. Rättelse till skattetagarens fördel. I paragrafen föreskrivs att 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 beslutet om bränsleavgiften rättas inom tre år efter utgången av det år då bränsleavgiften debiterades eller borde ha debiterats eller då beslutet om återbetalning av bränsleavgift fattades, om inte saken har avgjorts genom beslut med anledning av besvär. Den avgiftsskyldige skall beredas tillfälle att avge bemötande i saken.

19 §. Rättelse till den avgiftsskyldiges fördel. Bestämmelserna i lagförslaget om rättelse och sökande av ändring har utarbetats med hänsyn till de förslag om utveckling av bestämmelserna om sökande av ändring, som framställt av Arbetsgruppen för ändringssökande i fråga om indirekt beskattning, inställt av finansministeriet den 19 maj 2006 (Finansministeriets arbetsgruppspromemorior 4/2007, 30.3.2007).

I överensstämmelse med arbetsgruppens förslag föreskrivs att om tullmyndigheten konstaterar att bränsleavgift har debiterats till för stort belopp eller återbetalats till för lågt belopp skall tullmyndigheten rätta sitt beslut och återbetala till den avgiftsskyldige det som denne betalat för mycket eller den avgift som inte återbetalats, om ärendet inte är avgjort genom beslut med anledning av besvär (*accisrättelse till accistagarens fördel*). Rättelse kan göras inom loppet av tre år från ingången av det kalenderår efter vilket påförandet eller återbetalningen av avgiften skett.

20 §. Rättelseyrkande. Enligt paragrafens 1 mom. söks ändring i tullmyndighetens be-

slut om debitering eller återbäring av avgift skriftligen hos den tullmyndighet som fattat beslutet genom rättelseyrkande, om inte saken har avgjorts genom beslut med anledning av besvär.

Enligt paragrafens 2 mom. har ett tullombud i tulldistrikt rätt att söka ändring på statens vägnar i ett tulldistrikts beslut. Ett tullombud vid Tullstyrelsen har rätt att söka ändring på statens vägnar i Tullstyrelsens beslut.

I 3 mom. föreskrivs om fatalietid för rättelseyrkande. Fatalietiden är i allt väsentligt den samma som för överklagande nedan i 22 § 3 mom. Fatalietiden för rättelseyrkande är tre år efter utgången av det år då påförandet av avgiften skett eller i fråga om vilket beslutet om återbetalning av avgiften gäller, dock alltid minst 60 dagar efter delfåendet av beslutet. Fatalietiden för rättelseyrkanden som görs av tullombud är 30 dagar räknat från det beslutet fattats. Det beslut som fattas med anledning av rättelseyrkandet är inte i sig ett beslut om debitering eller återbäring, och på det följer således inte en ny tre års fatalietid för sökande av ändring.

I paragrafens 4 mom. föreskrivs om att lämna rättelseyrkandet till tullmyndigheten och om hörande av parterna under behandling av rättelseyrkandet.

21 §. Anförande av besvär hos förvaltningsdomstolen. I paragrafens 1 mom. föreslås att ändring kan sökas hos förvaltningsdomstolen genom besvär över beslut som fattats med anledning av rättelseyrkande och över beslut som inte gäller debitering eller återbäring av bränsleavgift. Besvär kan således anföras hos förvaltningsdomstolen över beslut om användningsförbud enligt 14 § och över förhandsavgörande enligt 17 §.

Behörig domstol är förvaltningsdomstolen enligt hemkommun eller hemort för den betalningsskyldige och annan delaktig person eller sammanslutning som har rätt att söka ändring. Hemkommunen eller hemorten bestäms enligt när ett beslut enligt 21 § 1 mom. eller annat beslut har fattats. På samma sätt bestäms den behöriga förvaltningsdomstolen också vid val av tullombud. Med hemort avses hemort enligt lagen om hemkommun och med en sammanslutnings hemort den hemort som antecknats i handelsregistret. Om någon

annan än en fysisk person, såsom ett öppet bolag eller kommanditbolag, saknar anteckning i registret om hemort, anses som hemort den i handelsregistret antecknade kommun där verksamheten leds.

I paragrafens 2 mom. föreskrivs om besvärstid. Rätt att anföras besvär har den betalningsskyldige eller annan part samt för statens del tullombudet vid tulldistriktet eller Tullstyrelsen. Med en annan besvärskommun avses i sammanhanget t.ex. den vars möjligheter att använda ett fartyg kan påverkas av bränsleavgiften.

I paragrafens 3 mom. föreskrivs om besvärstid. Besvärstiden vid beslut som fattats med anledning av ett rättelseyrkande är tre år räknat från utgången av det år då bränsleavgiften debiterades, debiteringen skulle ha påförts eller som beslutet om återbetalning av avgiften eller beslutet om befrielse från avgift, avgiftslättnad eller uppskov gäller. Besvärstiden är dock alltid minst 60 dagar från delfåendet av beslutet. I andra ärenden är besvärstiden enligt förslaget 30 dagar från delfåendet av beslutet. Besvärstiden för tullombud är alltid 30 dagar från det att beslutet fattats.

Enligt paragrafens 4 mom. skall besvärsskriften tillställas den myndighet vars beslut överklagas. Skatteuppbördsmyndigheten skall med anledning av besvär av tullombudet bereda den avgiftsskyldige och annan part, samt med anledning av besvär av den avgiftsskyldige och annan part tullombudet, möjlighet att avge bemötande, och ändringsökanden vid behov också att avge genmäle. Skatteuppbördsmyndigheten skall ge utlåtande med anledning av besvaren, och möjligheten att avge bemötande eller genmäle gäller också detta utlåtande. Besvärsskriften med bemötande, genmäle och utlåtande samt andra handlingar i ärendet skall utan dröjsmål sändas in till den behöriga förvaltningsdomstolen. Behandlingen av besvärärenden följer också här grunderna i promemorian av finansministeriets ovan nämnda arbetsgrupp.

Enligt paragrafens 5 mom. skall besvär som riktats till förvaltningsdomstolen men som borde ha anförts som ett rättelseyrkande, behandlas som ett rättelseyrkande vid tullmyndigheten.

Då skall beslut om avvisande av besvären inte fattas. Med stöd av paragrafens 6 mom. tillämpas vad som i lagen om verkställighet av skatter och avgifter (706/2007) bestäms om grundbesvär inte på ärenden som avses i denna lag. I grundbesvär ingår inte obligatorisk rättelsebehandling och den skattskyldiges rättssäkerhet förutsätter inte parallella möjligheter att söka ändring.

22 §. Anförande av besvär hos högsta förvaltningsdomstolen. Ändring i förvaltningsdomstolens beslut får 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.

23 §. Räntebetalningsskyldighet på grund av ändringssökande och tullmyndighets rättelse. Om bränsleavgiften har avlyfts på grund av ändringssökande eller en tullmyndighets rättelse eller om bränsleavgiften har sänkts, skall till vederbörande återbetalas det överskjutande beloppet jämte en årlig ränta som motsvarar den i 12 § i räntelagen avsedda referensräntan för den halvårsperiod som föregår kalenderåret i fråga, minskad med två procentenheter (633/1982). Räntan betalas från avgiftsbetalningsdagen till återbetalningsdagen. Den ränta som betalas för återbetalningen är inte skattepliktig inkomst i inkomstbeskattningen. Bestämmelsen motsvarar den räntep Praxis som numera också i övrigt följs vid beskattning.

Om bränsleavgift med anledning av ändringssökande påförs eller avgiftsbeloppet höjs, driver tullmyndigheten in bränsleavgiften jämte förseningsränta enligt lagen om skattetillägg och förseningsränta.

24 §. Förande av statens talan. I paragrafen föreskrivs att i ett ärende som behandlas i tulldistriktet förs statens talan av tulldistriktet tullombud. Om saken gäller Tullstyrelsens beslut eller besvär i högsta förvaltningsdomstolen, förs statens talan av ett tullombud vid

Tullstyrelsen. Tullombudet hörs och delges beslut genom att tullombudet ges tillfälle att ta del av besluten och de handlingar som ligger till grund för dessa.

25 §. Omröstning i förvaltningsdomstolar. 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 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.

26 §. 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 utsökningssväg.

27 §. Återbetalning av grundlös prestation. I paragrafen föreslås ingå bestämmelser om återbäring av grundlös prestation. Bestämmelserna föreslås ha samma innehåll som bestämmelserna i den nuvarande fordonsskattningen. Den som visar att han har betalt bränsleavgift av misstag har rätt att hos det behöriga tulldistriktet ansöka om att återfå det betalda beloppet. Som misstag betraktas inte att bränsleavgift har betalats i syfte att användningen av fartyget 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 fartyget i syfte att få fartyget befriat från användningsförbud betalar bränsleavgift som hänför sig till den tid då fartyget var i en tidigare ägares ägo.

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

Syftet med bestämmelserna om återbetalning är att förhindra missbruk. Eftersom an-

vändningen av fartyget förutsätter att bränsleavgiften är betald, återbetalas bränsleavgiften inte ifall den har betalats i syfte att fartyget trots debiteringen av bränsleavgiften skall kunna användas.

28 §. Avgiftslättnad och uppskov med betalningen. Liksom i skattelagstiftningen i övrigt bör också den föreslagna lagen föreskriva om möjligheter att bevilja lättnad i skatt eller avgift och att bevilja uppskov med betalningen. Enligt förslaget kan Tullstyrelsen på ansökan av särskilda 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, om det kan anses vara oskäligt att ta ut dessa till fullt belopp. Finansministeriet kan överta avgörandet av ett ärende av principiell betydelse.

Enligt paragrafens 2 mom. kan Tullstyrelsen av särskilda skäl på ansökan bevilja uppskov med betalningen av bränsleavgift på de villkor finansministeriet bestämmer. Dessa villkor gäller bl.a. uppskovsränta, säkerheter och eventuella andra relaterade faktorer. Finansministeriet kan överta avgörandet av ett uppskovsärende, och fastställer i så fall själv villkoren för uppskovet i beslutet.

29 §. Straffbestämmelser. I paragrafen föreskrivs om framförande av fartyg som är belagt med användningsförbud på grund av

obetald bränsleavgift på samma sätt som tillämpas i fråga om bränsleavgift i vägtrafik. Den som framför ett fartyg för vilket bränsleavgift som förfallit till betalning är obetald, skall för bränsleavgiftsförseelse dömas till böter.

30 §. Ikraftträdande. Enligt ikraftträdandebestämmelsen träder lagen i kraft vid ingången av år 2008. Den tillämpas på privata nöjesbåtar som används dagen för ikraftträdande eller senare.

4 Närmare bestämmelser och föreskrifter

Med stöd av 9 a § 2 mom. i den föreslagna lagen om bränsleaccis utfärdas en statsrådsförordning med förfarandebestämmelser om praktiskt genomförande av accisfriheten i vissa fall.

5 Ikraftträdande

De föreslagna lagarna bör träda i kraft den 1 januari 2008. Accisfriheten för biobrännolja förutsätter dock kommissionens godkännande av statsstöd.

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

1.

Lag**om ändring av lagen om accis på flytande bränslen**

I enlighet med riksdagens beslut

ändras i lagen av den 29 december 1994 om accis på flytande bränslen (1472/1994) 1, 2, 2 a och 3 §, 7 § 2 mom., 9, 9 a och 10 § samt accistabellen i bilagan till lagen,

av dem 2 § sådan den lyder delvis ändrad i lagarna 901/1995, 1259/1996, 921/1997, 757/2001, 1169/2002 och 394/2004, 2 a § sådan den lyder i nämnda lag 921/1997, 3 § sådan den lyder i nämnda lag 901/1995, 9 § sådan den lyder i nämnda lag 1259/1996, 921/1997 och 1169/2002, 9 a § sådan den lyder delvis ändrad i nämnda lag 921/1997 och lag 918/2001 och 10 § sådan den lyder delvis ändrad i nämnda lag 1259/1996 och accistabellen sådan den lyder i lag 394/2004, samt

fogas till lagen nya 2 b, 2 c, 11 a och 12 a § som följer:

1 §

För flytande bränslen och för de produkter som avses i 2 a § skall till staten betalas grundaccis och tilläggsaccis enligt denna lag.

För finansiering av utgifter som åsamkas staten av säkerhetsupplagring och av annat trygghande av försörjningsberedskapen skall till staten för flytande bränslen och de i 2 a § avsedda produkterna dessutom betalas försörjningsberedskapsavgift till den försörjningsberedskapsfond som avses i lagen om trygghande av försörjningsberedskapen (1390/1992) enligt denna lag.

För den hjälpprodukt som tillsatts till flytande bränsle och den i 2 a § avsedda produkten skall betalas accis och försörjningsberedskapsavgift enligt samma grunder som för det bränsle till vilket hjälpprodukten har tillsatts.

2 §

I denna lag avses med

1) *flytande bränsle*:

a) produkter som hör till positionerna 1507—1518 i tulltariffen, om de är avsedda att användas som uppvärmnings- eller motorbränslen,

b) produkter som hör till positionerna 2706–2710, 2711 12 och 27 11 13 samt 2712–2715 i tulltariffen,

c) produkter som hör till positionerna 2901 och 2902 i tulltariffen,

d) produkter som hör till position 2905 11 00 i tulltariffen, som inte är syntetiskt framställda, om de är avsedda att användas som uppvärmnings- eller motorbränslen,

e) produkter som hör till positionen 3403 i tulltariffen,

f) produkter som hör till positionen 3811 i tulltariffen,

g) produkter som hör till positionen 3817 i tulltariffen,

h) produkter som hör till positionen 3824 90 99 i tulltariffen, om de är avsedda att användas som uppvärmnings- eller motorbränslen,

2) *position i tulltariffen* nomenklaturen i kommissionens förordning (EG) nr 2031/2001 om ändring av bilaga I till rådets förordning (EEG) nr 2658/87 om tulltaxe- och statistiknomenklaturen och om Gemensamma tulltaxan,

3) *motorbensin* bensin som hör till positionen 2710 i tulltariffen och som lämpar sig för att användas i förbränningsmotorer och vars oktantal är 75 RON eller mera, bestämt enligt ASTM D 2699 eller EN 25164-metoden;

4) *reformulerad svavelfri motorbensinen* produkt vars nedan nämnda egenskaper motsvarar angivna gränsvärden

Egenskap	Gränsvärde
Syrehalt	$2,0 \leq O_2 \leq 2,7$ viktprocent
Svavelhalt	Högst 10 milligram per kilogram
Ångtryck: — produkt som överlåtits till kionsumtion 1.6.— 31.8., nämnda dagar med- räknade	Högst 70 kPa
— produkt som överlåtits till kionsumtion 1.9.— 31.5., nämnda dagar med- räknade	Högst 90 kPa

5) *dieselolja* till positionen 2710 i tulltariffen hänförlig dieselolja;

6) *svavelfri dieselolja* till positionen 2710 i tulltariffen hänförlig dieselolja, vars svavelhalt är högst 10 milligram per kilogram,

7) *flygbensin* till positionen 2710 i tulltariffen hänförliga bränslen som är avsedda att användas i ottomotorer i flygplan bestämda enligt ASTM D 910-, ASTM D 6227-, DEF STAN 91-90 -metoden,

8) *flygpetroleum* till positionen 2710 i tulltariffen hänförliga bränslen som är avsedda att användas i turbin- eller dieselmotorer i flygplan, bestämda enligt ASTM D 1655-, ASTM D 6615-, DEF STAN 91-91-, GOST 10227- eller NATO code F-35-metoden,

9) *lätt brännolja* dieselolja eller dieselbrännolja som hör till positionen 2710 lämpar sig att användas vid uppvärmning samt i arbetsmotorer och fast installerade motorer och som vid destillering enligt EN ISO 3405- eller ASTM 86- metoden ger minst 85 volymprocent destillat (inklusive förluster) vid 350 oC och har gjorts identifierbara så som föreskrivs i förordningen om accis på flytande bränslen. Bestämmelser om användningen av lätt brännolja som bränsle i fordon och farkoster finns i bränsleavgiftslagen (1280/2003) och lagen om bränsleavgift som betalas för privata nöjesbåtar (/),

10) *tung brännolja* med undantag av dieselolja och brännolja till positionen 2710 i tulltariffen hänförliga oljor och oljeprodukter som är avsedda för uppvärmning och som vid destillering enligt EN ISO 3405- eller ASTM D 86-metoden ger mindre än 65 vo-

lymprocent destillat (inklusive förluster) vid 250 oC eller för vilka genom dessa metoder volymprocenten inte kan bestämmas vid 250 oC,

11) *biobrännolja* flytande bränsle som är framställt av biomassa och lämpar sig att användas för uppvärmning och i fast installerade dieselmotorer och arbetsmaskiner med dieselmotor; med biomassa avses den biologiskt nedbrytbara delen av produkter, avfall och restprodukter från jordbruk, inklusive material av vegetabiliskt och animaliskt ursprung, skogsbruk och därmed förknippad industri, liksom den biologiskt nedbrytbara delen av industriavfall och kommunalt avfall,

12) *flytgas* till positionerna 2711 12 och 2711 13 i tulltariffen hänförliga gaser i flytande form som består av propan, butan eller blandningar av dem,

13) *kolväten* organiska föreningar bestående av kol och väte eller produkter som innehåller kolväteblandningar,

14) *uppvärmning* användning av bränslen för förbränningsändamål,

15) *privat nöjesflygning* luftfartyg som används av en fysisk eller juridisk person som luftfartygets ägare, den som hyr det eller som på något annat sätt fått det till sitt förfogande för andra än kommersiella ändamål och särskilt för andra ändamål än mot vederlag eller i en offentlig myndighets syften för att tillhandahålla transport av personer eller varor eller för att erbjuda tjänster,

16) *privat nöjesbåt* ett fartyg som av en fysisk eller juridisk person som äger eller hyr fartyget eller på annat sätt fått nyttjanderätt till det används för annat än kommersiella ändamål och särskilt för andra ändamål än passagerar- eller godsbefordran eller tillhandahållande av tjänster mot ersättning eller i en offentlig myndighets verksamhet,

17) *yrkesmässigt fiske* verksamhet vars idkare får sin utkomst eller en väsentlig del av den av fiske och förädling av fångsten så att försäljningsinkomsterna av den nämnda verksamheten (totalinkomster av fiske) uppgår till minst 30 procent av det sammanlagda beloppet av fiskarens samtliga totalinkomster av näringsverksamhet, löneinkomster och övriga regelbundna totalinkomster; i fråga om en fiskare som bedriver fiske som delägare i ett bolag eller ett andelslag inräknas även den

andel av bolagets eller andelslagets totalinkomster av fiske som fiskaren har rätt till i totalinkomsterna av fiske; i fråga om en fiskare som bedriver fiske i annans tjänst inräknas även de löneinkomster fiskaren får härav i totalinkomsterna av fiske; den som bedriver verksamheten skall vara antecknad i yrkesfiskarregistret, och det fiskefartyg som används för det yrkesmässiga fisket skall vara antecknat i fiskefartygsregistret, så som bestäms i lagen om verkställighet av Europeiska gemenskapens gemensamma fiskeripolitik (1139/1994) eller med stöd av den,

18) kombinerad produktion av el och värme den under en skatteperiod av ett kraftverk utförda produktionen av el och värme för vidare utnyttjande antingen samtidigt eller var för sig.

2 a §

De flytande bränslen som inte har någon skattenivå i den accistabell som finns i bilagan skall beskattas på grundval av sitt användningsändamål enligt den skattenivå som gäller för motsvarande motor- eller uppvärmningsbränsle i accistabellen.

Utöver de ovan i 2 § 1 punkten avsedda flytande bränslena skall även alla andra produkter som används eller som är avsedda att användas eller som säljs som motorbränslen eller som hjälpprodukt eller tillsatsämne för motorbränsle eller som ämnen som utökar motorbränslets volym skall beskattas enligt skattenivån för motsvarande motorbränsle i bränsletabellen.

Utöver de ovan i 2 § 1 punkten avsedda flytande bränslena skall alla andra kolväten utom torv som används eller som är avsedda att användas för uppvärmning beskattas enligt skattenivån för motsvarande uppvärmningsbränsle i bränsletabellen.

Denna paragraf tillämpas inte för gasformiga eller fasta bränslen om vilkas accisplikt föreskrivs i lagen om accis på elström och vissa bränslen (1260/1996).

2 b §

Det tillsyns- och överföringssystem som regleras i 1 och 12 kap. i lagen om påförande av accis (1469/1994) tillämpas på följande flytande bränslen:

1) produkter som hör till positionerna 1507–1518 i tulltariffen, om de är avsedda att användas som uppvärmnings- eller motorbränslen,

2) produkter som hör till positionerna 2707 10, 2707 20, 2707 30 och 2707 50 i tulltariffen

3) produkter som hör till positionerna 2710 11–2710 19 69 i tulltariffen, på produkter som hör till positionerna 2710 11 21, 2710 11 25 och 2710 19 29 i tulltariffen dock endast när produkterna överförs i parti utan förpackning,

4) produkter som hör till positionen 2711 i tulltariffen med undantag för produkter som hör till positionerna 2711 11, 2711 21 och 2711 29 i tulltariffen,

5) produkter som hör till positionen 2901 10 i tulltariffen,

6) produkter som hör till positionerna 2902 20, 2902 30, 2902 41, 2902 42, 2902 43 och 2902 44 i tulltariffen,

7) produkter som hör till positionerna 2905 11 00 i tulltariffen och som inte är syntetiskt producerade, om de är avsedda att användas som uppvärmnings- eller motorbränslen,

8) produkter som hör till positionerna 3824 90 99 i tulltariffen, om de är avsedda att användas som uppvärmnings- eller motorbränslen.

Genom förordning av statsrådet kan föreskrivas om tillämpning av det i 1 och 12 kap. i lagen om påförande av accis avsedda tillsyns- och överföringssystemet även på andra än i 1 mom. avsedda produkter. Dessutom kan genom förordning av statsrådet föreskrivas att på de produkter som avses i 1 mom., med undantag för de i accistabellen avsedda flytande bränslena, inte tillämpas de rättsakter som gäller i 12 kap. i lagen om påförande av accis avsedd överföring av produkter om Finland och en annan medlemsstat i Europeiska gemenskapen har överenskommit därom genom ett bilateralt avtal.

2 c §

Genom förordning av statsrådet kan föreskrivas om att de i denna lag nämnda positionerna i tulltariffen uppdateras att motsvara gällande positioner, under förutsättning att inte något flytande bränsle läggs till eller av-

lägsnas från att omfattas av denna lag, ej heller till ändring av accisbeloppet.

3 §

Utöver vad som föreskrivs om accisskyldighet i lagen om påförande av accis skall accis och försörjningsberedskapsavgift betalas av

1) den till vilken bränsle har överlåtits ur ett statligt säkerhetsupplag,

2) företag som bedriver handel med bränsle, för de hjälpprodukter som tillsats i bränslet,

3) den som överlåter eller använder i 2 a § avsett ersättande bränslen för ändamål som anges i nämnda paragraf.

För en i 1 mom. avsedd accisskyldig gäller i tillämpliga delar vad som i lagen om påförande av accis föreskrivs om registrerade näringsidkare, om inte annat följer av 2 b §.

7 §

Genom förordning av statsrådet föreskrivs också hur fotogen skall göras identifierbart.

9 §

Förutom vad som i lagen om påförande av accis föreskrivs är följande produkter accisfria och befriade från försörjningsberedskapsavgift:

1) bränslen som säljs, överlåts eller importeras till statens säkerhetsupplag,

2) bränslen som används som energikälla vid oljeraffineringsprocessen,

3) bränslen som används såsom råvara eller hjälpprodukt vid industriell produktion eller direkt vid första användningen då en vara tillverkas,

4) bränslen som används i fartygstrafik som drivmedel för andra fartyg än privata nöjesbåt; bränslen för fiskefartyg är dock accisfria till den del de används för yrkesmässigt fiske i enlighet med 2 § 17 punkten,

5) bränslen som används vid elproduktion och vid idriftsättning, urdrifttagning eller upprätthållande av produktionsberedskap för separat elproduktion, med undantag för bränslen som används för ett ändamål som nämns i 5 § 2 mom. lagen om accis på elström och vissa bränslen (1260/1996),

6) bränslen som används som bränsle för flygtrafiken med undantag av privat nöjesflygning,

7) biobrännolja, samt

8) flytgas.

9 a §

Den accisfrihet som avses i 9 § 2, 3 och 5 punkten genomförs så att accisen på de produkter som förbrukats för nämnda ändamål återbärs till användaren på ansökan, om bränslet har använts för accisfritt ändamål av någon annan än en auktoriserad lagerhållare. Ansökan om återbäring av accisen skall göras till tullmyndigheten på den ort där produkterna använts.

Den accisfrihet som avses i 9 § 4 punkten genomförs så att accisen på det bränsle som ett fartyg förbrukat för nämnda ändamål återbärs på ansökan till den som idkar fartygstrafik. Ansökan om återbäring av accisen skall göras till tullmyndigheten på fartygets hemort. Genom förordning av statsrådet kan utfärdas bestämmelser om de fartygstyper, fartygsgrupper eller fartyg som används för ett visst ändamål vilka accisfritt kan anskaffa bränsle direkt från en auktoriserad lagerhållares skattefria lager eller genom andra arrangemang.

Den accisfrihet som avses i 9 § 6 punkten genomförs så, att accisen på det bränsle som ett luftfartyg förbrukat för nämnda ändamål återbärs på ansökan till den som idkar flygtrafik. Om det i luftfartyget i stället för flygbensin eller flygpetroleum har använts något annat accispliktigt bränsle betalas återbäring emellertid högst enligt ett belopp som motsvarar accisen för flygbensin eller flygpetroleum. Ansökan om återbäring skall lämnas in till tullmyndigheten på luftfartygets hemort. Genom förordning av statsrådet kan utfärdas bestämmelser att ett visst slag av bränsle kan överlåtas accisfritt från en auktoriserad lagerhållares skattefria lager för luftfartsbruk eller att någon typ av luftfartyg, grupp av luftfartyg eller ett luftfartyg som används för ett visst ändamål accisfritt kan anskaffa bränsle direkt från en auktoriserad lagerhållares skattefria lager eller genom andra arrangemang.

Ansökan om återbäring skall avse det bränsle som använts under ett kalenderår el-

ler separat det bränsle som använts under perioden januari-juni respektive perioden juli-december. Återbäring skall sökas inom tre år från utgången av ovan nämnda period. Förutsättningen för återbäring är att sökanden lägger fram en tillförlitlig redogörelse för den skattefria användningen av produkterna. Skatteåterbäring betalas inte ut, om det belopp som skall återbetalas är mindre än 330 euro för andra än fiskefartyg. Om återbetalningstidpunkten kan närmare bestämmelser utfärdas genom förordning av statsrådet. Om inte något annat föreskrivs i denna lag, gäller i tillämpliga delar för accisåterbäringen vad som i lagen om påförande av accis eller med stöd av den föreskrivs om accisrättelse, efterbeskattnings, accisförhöjning, bokförings-skyldighet, granskning av uppgifter, skyldighet att lämna uppgifter och om ändringssökande.

10 §

När det gäller bränsle som används för yrkesmässigt fiske skall de registeranteckningar som avses i 2 § 17 punkten vara i kraft när bränsle anskaffas och används.

11 a §

På tillverkare av biobrännolja tillämpas inte 8 och 9 § i lagen om påförande av accis, om volymen av den framställda biobrännoljan är högst 100 000 liter per kalenderår och om biobränslet inte flyttas mellan Finland och en annan medlemsstat eller mellan Finland och ett land utanför gemenskapen.

En tillverkare av biobrännolja skall till tulldistriktet på sin hemort göra en skriftlig anmälan för registrering som accisskyldig. För den accisskyldige gäller annars i tillämpliga delar det som i lagen om påförande av accis föreskrivs om registrerad näringsidkare.

Registret förs av Tullstyrelsen.

12 a §

Tullmyndigheten har rätt att för accisbeskattnings av flygbensin och flygpetroleum och tillsyn däröver få nödvändig information av Luftfartsverket.

— — —

Denna lag träder i kraft den 20 .

Den i 9 § 7 punkten avsedda accisfriheten för biobrännolja tillämpas från och med ingången av den påföljande kalendermånaden efter att Europeiska gemenskapernas kommission har beviljat tillstånd till nedsättning av accisen.

— — — — —

*Bilaga***ACCISTABELL**

Produkt	Produkt- grupp	Grund- accis	Tilläggs- accis	Försörjnings- beredskaps- avgift
Motorbensin cent/l				
— reformulerad svavelfri	11	57,24	4,78	0,68
— annan typ	21	59,89	4,78	0,68
Diesololja cent/l				
— svavelfri	31	30,67	5,38	0,35
— annan typ	41	33,32	5,38	0,35
Lätt brännolja cent/l	51	2,94	5,41	0,35
Tung brännolja cent/kg	61	—	6,42	0,28
Flygpetroleum cent/l	71	33,32	5,38	0,35
Flygbensin cent/l	81	37,54	4,78	0,68

2.

Lag**om ändring av lagen om accis på elström och vissa bränslen**

I enlighet med riksdagens beslut

upphävs i lagen av den 30 december 1996 om accis på elström och vissa bränslen (1260/1996) 13 § och 24 § 2 mom.,

ändras 1 och 2 §, 7 § 6 punkten, 14 §, mellanrubriken före 15 § samt 20 och 22 § och den accistabell som utgör bilaga till lagen,

av dem 1 § sådan den lyder delvis ändrad i lag 447/2005, 2 § sådan den lyder delvis ändrad i lagarna 510/1998 och 1168/2002 samt i nämnda lag 447/2005, 7 § 6 punkten sådan den lyder i lag 1058/2006 och den accistabell som utgör bilaga till lagen i nämnda lag 1058/2006, samt *fogas* till lagen en ny 2 a och 2 b § som följer:

1 §

För elström, stenkolk, brännstörv, naturgas, tallolja, vissa energiprodukter och de i 2 a § avsedda produkterna skall till staten i accis betalas grundaccis och tilläggsaccis enligt denna lag.

För finansiering av utgifter som åsamkas staten av säkerhetsupplagring och av annat tryggnad av försörjningsberedskap skall dessutom så som föreskrivs i denna lag betalas försörjningsberedskapsavgift för elström, stenkolk, naturgas, tallolja, vissa energiprodukter och de i 2 a § avsedda produkterna till den försörjningsberedskapsfond som avses i lagen om tryggnad av försörjningsberedskapen (1390/1992).

Denna lag tillämpas på biogas i fråga om stöden för elproduktion.

2 §

I denna lag avses med

1) *elström* elektrisk energi som hör till position 2716 i tulltariffen

2) *energiprodukt*

a) stenkolk som hör till position 2701 i tulltariffen, med stenkolk avses även brunkolk som hör till position 2702 i tulltariffen, koks av stenkolk, brunkolk eller störv som hör till position 2704 i tulltariffen,

b) produkter som hör till position 2705 i tulltariffen,

c) naturgas i gasform enligt position 2711 21 00 i tulltariffen

d) råttolja enligt position 3803 00 10 i tulltariffen,

3) *position i tulltariffen* nomenklaturen i kommissionens förordning (EG) nr 2031/2001 om ändring av bilaga I till rådets förordning (EEG) nr 2658/87 om tulltaxe- och statistiknomenklaturen och om Gemensamma tulltaxan,

4) *elnät* elnät som avses i 3 § 1 punkten i elmarknadslagen (386/1995) och som har fått tillstånd av elmarknadsmyndigheten,

5) *nätinnehavare* nätinnehavare som avses i 3 § 8 och 9 punkten i elmarknadslagen,

6) *industri* brytning av mineraler samt industriell tillverkning och förädling av varor; med industri jämställs utövande av sådan till industrin icke hörande stödverksamhet av ringa omfattning som utövas vid det industribedrivande företags produktionsställe och som huvudsakligen hänför sig till företagets egen industriella produktion; med industri jämställs även yrkesmässig växthusodling,

7) *företag* en näringsidkare inom industrin med sådan rörelse eller yrkesutövning som avses i lagen om beskattning av näringsinkomst (360/1968),

8) *räkenskapsperiod* en sådan räkenskapsperiod som avses i 1 kap. 4 § i bokföringslagen (1336/1997),

9) *förädlingsvärde* det sammanlagda beloppet av rörelsevinst eller rörelseförlust, avskrivningar och värdenedgång samt personalkostnader enligt det bokslut som fastställts för företagets räkenskapsperiod utan sådan accisåterbäring som avses i denna lag,

10) *kombinerad produktion av el och värme* den under en skatteperiod av ett kraftverk utförda produktionen av el och värme för vidare utnyttjande antingen samtidigt eller var för sig,

11) *apparater för egen förbrukning* sådana anordningar och aggregat som anläggningen behöver för produktion av el eller el och värme och för upprätthållande av produktionsberedskapen och som behövs för avlägsnande och minskande av de miljöolägenheter som anläggningen orsakar, genom förordning av handels- och industriministeriet utfärdas närmare bestämmelser om de anordningar och aggregat som hänförs till apparater för egen förbrukning,

12) *kraftverk* en på ett visst område verkande funktionell helhet vars syfte är att producera el eller el och värme,

13) *återanvändningsbränsle* bränsle med kända egenskaper som framställts genom mekanisk bearbetning av brännbart, torrt och fast samhälls- och företagsavfall som sorterats på uppkomstplatsen; med återanvändningsbränsle jämföras produktgas som framställts ur avfallsbränsle genom en termisk förgasningsprocess,

14) *biogas* en gasblandning som uppstår ur kolhaltiga material som resultat av en biologisk förruttnelseprocess,

15) *skogsflis* brännflis som framställs i skogen eller vid en terminal eller en fabrik av trärester som uppstår i skogen i samband med avverkningar, såsom trätoppar, grenar, barr, löv, stubbar och rötter

16) *kolväte* organiska föreningar som består av kol och väte eller produkter som innehåller kolväteblandningar.

2 a §

Utöver de ovan i 2 § 1 punkten avsedda energiprodukterna, med undantag för torv, skall alla andra kolväten i gasform och fast form som används och som är avsedda att användas eller som säljs för uppvärmning ac-

cisbeskattas enligt skattesatsen för motsvarande uppvärmningsbränsle i accistabellen.

2 b §

Genom förordning av statsrådet kan föreskrivas att de i denna lag nämnda positionerna i tulltariffen uppdateras att motsvara gällande positioner, under förutsättning att inte elström eller någon energiprodukt varken läggs till eller avlägsnas från att omfattas av denna lag, ej heller till att accisbeloppet ändras.

7 §

Fri från accis och försörjningsberedskapsavgift är elström som

— — — — —
6) en nätinnehavare eller en sådan elproducent som avses i 5 § 1 mom. 2 punkten överlåter till en annan elproducent.

14 §

Om någon annan än en auktoriserad lagerhållare har använt stenkolk för ändamål som enligt 12 § 1 mom. 1 eller 3 punkten är accisfria, genomförs accisfriheten genom att den betalda accisen på ansökan återbärs till användaren. Ansökan om återbäring av accisen skall ges in till tullmyndigheten på den ort där stenkolk har använts.

Återbäring kan ansökas för stenkolk som använts under ett kalenderår eller särskilt för stenkolk som använts under perioden januari-juni respektive juli-december. Återbäring skall sökas inom tre år från utgången av den ovan nämnda perioden. Villkoret för återbäringen är att sökanden lägger fram en tillförlitlig utredning om den accisfria användningen av produkterna. Återbäring sker inte om återbäringens belopp är under 330 euro. Närmare bestämmelser om utbetalningstidpunkten för återbäringen kan utfärdas genom förordning av statsrådet. Om inte något annat bestäms i denna lag, gäller i tillämpliga delar för accisåterbäringen vad som i lagen om påförande av accis eller med stöd av den bestäms om accisrättelse, efterbeskattning, accisförhöjning, bokföringsskyldighet, granskning av uppgifter, skyldighet att lämna uppgifter och ändringssökande, samt vad som i övrigt bestäms om accis.

Tallolja

15 §

— — — — — — — — — — — — — — — —

20 §

Skyldig att betala accis och försörjningsberedskapsavgift för naturgas är den som importerar naturgas från ett land utanför Europeiska gemenskapen.

22 §

Genomförandet av den ovan i 21 § avsedda accisfriheten sker så att den accis som betalats för naturgas återbärs till användaren på ansökan.

Ansökan om accisåterbäring skall ges in till tullmyndigheten på den ort där naturgasen använts. Återbäring kan ansökas för naturgas som använts under ett kalenderår eller särskilt för naturgas som använts under perioden

januari-juni respektive juli-december. Återbäring skall sökas inom tre år från utgången av den ovan nämnda perioden. Förutsättning för återbäringen är att sökanden lägger fram en tillförlitlig redogörelse för den accisfria användningen av produkterna. Återbäring sker inte om återbäringens belopp är under 330 euro. Närmare bestämmelser om utbetalningstidpunkten för återbäringen kan utfärdas genom förordning av statsrådet. Om inte något annat bestäms i denna lag, gäller i tillämpliga delar för accisåterbäringen vad som i lagen om påförande av accis eller med stöd av den bestäms om accisrättelse, efterbeskattning, accisförhöjning, bokföringsskyldighet, granskning av uppgifter, skyldighet att lämna uppgifter och ändringssökande, samt vad som i övrigt bestäms om accis.

— — —
Denna lag träder i kraft den 20 .

— — — — —

*Bilaga***ACCISTABELL**

Produkt	Produkt- grupp	Grund- accis	Tilläggs- accis	Försörjnings- beredskaps- avgift
Elström cent/kWh				
— accisklass I	1	—	0,87	0,013
— accisklass II	2	—	0,25	0,013
Stenkol, stenkolsbriketter, fasta bränslen av stenkol euro/t	3	—	49,32	1,18
Naturgas, i gasform euro/MWh	5	—	2,016	0,084
Tallolja cent/kg	6	6,70	—	—

3.

Lag**om bränsleavgift som betalas för privata nöjesbåtar**

I enlighet med riksdagens beslut föreskrivs:

1 §

Lagens tillämpningsområde

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

Bränsleavgift tas ut för att förhindra att bränsle som ger upphov till avgiftsskyldighet används. Det är förbjudet att i en privat nöjesbåt använda bränsle som ger upphov till avgiftsskyldighet.

Denna lag tillämpas på sådana privata nöjesbåtar vilkas ägare, antingen en fysisk person eller en sammanslutning, har hemort i Finland samt på privata nöjesbåtar vilkas ägares hemort är någon annanstans än i Finland, om fartyget används i Finland.

2 §

Tillämpningen av andra lagar

På definitionerna av bränslen tillämpas de grunder som anges i lagen om accis på flytande bränslen (1472/1994).

Om inte annat föreskrivs i denna lag, gäller i fråga om uppbörden av bränsleavgift i tillämpliga delar vad som föreskrivs i lagen om skatteuppbörd (609/2005) eller med stöd av den, liksom även vad som föreskrivs i lagen om skattetillägg och förseningsränta (1556/1995) samt i lagen om verkställighet av skatter och avgifter (706/2007).

Om inte annat föreskrivs i denna lag, gäller för användning och utlämning av uppgifter om bränsleavgiften i tillämpliga delar vad som föreskrivs i lagen om farkostregistret (976/2006).

3 §

Privat nöjesbåt

Med privat nöjesbåt avses ett fartyg som av en fysisk eller juridisk person som äger eller hyr fartyget eller på annat sätt fått nyttjanderätt till det används för annat än kommersiella ändamål och särskilt för andra ändamål än passagerar- eller godsbefordran eller tillhandahållande av tjänster mot ersättning eller i en offentlig myndighets verksamhet.

4 §

Bränsleavgift

Bränsleavgift debiteras, om det konstateras att i en privat nöjesbåt med dieselmotor enbart eller delvis konstateras ha använts bränsle som beskattas lindrigare än dieselolja eller skattefritt bränsle om bränsle som beskattas lindrigare än motorbensin eller skattefritt bränsle konstateras ha använts i en privat nöjesbåt som är avsedd för bensindrift.

5 §

Avgiftsskyldig

Bränsleavgift påförs den som vid användningen av lindrigare beskattat eller skattefritt bränsle är båtens ägare. Innehas båten av någon annan än ägaren, påförs bränsleavgiften innehavaren. Om i en båt som tagits i besittning på brottslig väg under besittningstiden har använts bränsleavgiftsgrundande bränsle, påförs bränsleavgiften den som genom brott fått båten i sin besittning. I avsaknad av annan utredning anses ägaren eller innehavaren till båten vara den som är införd som ägare eller innehavare i det i lagen om farkostregistret avsedda registret.

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

6 §

Konstaterande av användning av bränsle

Användning av bränsleavgiftsgrundande bränsle anses ha inletts när det konstateras att en tank som hör till båtens bränslesystem innehåller sådant bränsle. Bränsleavgift skall betalas oberoende av hur och var båten används. Det bränsle som använts i båten anses höra till det bränsleslag enligt vilket det beskattades eller borde ha beskattats när användningen av bränslet inleddes.

Bränsleavgift debiteras inte på grundval av det bränsle som finns i bränsletanken på en båt som anländer till finskt territorium. Bränsleavgift debiteras dock, om det bränsle som finns i båtens bränsletank har gjorts identifierbart på det sätt som föreskrivs om lätt brännolja i lagen om accis på flytande bränsle eller med stöd av den.

7 §

Bränsleavgiftens storlek

Bränsleavgiftens storlek är enligt den maskineffekt tillverkaren meddelat:

Effekt

Bränsleavgift
euro

högst 50 kw	750
över 50 kw — 100 kw	1 500
över 100 kw — 150 kw	2 250
över 150 kw — 200 kw	3 000
över 200 kw —	4 000

8 §

Höjning av bränsleavgiften

Bränsleavgiften kan höjas

1) med högst 50 procent, om användningen av bränsleavgiftsgrundande bränsle upprepas efter det att det har konstaterats att sådant bränsle används i båten, och

2) med högst 100 procent, om användningen av bränsleavgiftsgrundande bränsle är särskilt graverande.

9 §

Påförande av bränsleavgift

Om det konstateras att bränsleavgiftsgrundande bränsle används i en båt och detta leder till att bränsleavgiften tas ut, kan bränsleavgift tas ut på nytt, om det bränsleavgiftsgrundande bränslet används ännu följande dag, eller därefter eller efter att den i 10 § avsedda transporten avslutats.

Om bränsleavgift debiteras på någon annan grund än det bränsle som konstaterats i båten debiteras bränsleavgiften endast en gång för hela det år under vilket användningen av bränslet konstaterats. Bränsleavgift kan debiteras för högst fem år räknat från den tidpunkt då tullmyndigheten fick kännedom om användningen av bränsleavgiftsgrundande bränsle i båten.

Bränsleavgift skall påföras inom två år från utgången av det år då tullmyndigheten fick kännedom om användningen av bränsleavgiftsgrundande bränsle i båten.

10 §

Fortsatt framförande av båt

När grunderna för påförande av bränsleavgift har konstaterats och retts ut får en båt framföras med samma bränsle till närmaste av tillsynsmyndigheten anvisade ställe där bränslet kan bytas ut.

11 §

Förbud att föra ut en båt ur landet

En båt för vilken bränsleavgift skall tas ut får inte föras ut ur landet förrän bränsleavgiften är betald. Tullmyndigheten kan dock tillåta att en båt förs ut ur landet, om godtagbar säkerhet har ställts för betalningen av bränsleavgiften.

12 §

Betalning av bränsleavgift

Bränsleavgiften skall betalas inom 30 dagar räknat från det debiteringsbeslutet meddelats. Om bränsleavgiften inte har betalats inom utsatt tid, tas hos den avgiftsskyldige ut en förseningsränta som beräknas i enlighet med lagen om skattetillägg och förseningsränta.

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

Tullmyndigheten kan sända den avgiftsskyldige en betalningspåminnelse om bränsleavgift som förfallit till betalning.

13 §

Myndigheter

Den allmänna ledningen och tillsynen i fråga om bränsleavgiften ankommer på Tullstyrelsen. Bränsleavgiften debiteras av det

tulldistrikt inom vars område användningen av det bränsleavgiftsgrundande bränslet har skett eller inom vars område användningen konstateras.

Tillsynen över användningen av bränslen utövas av tull-, polis- och gränsbevakningsmyndigheterna. Tull-, polis- och gränsbevakningsmyndigheterna har rätt att utföra sådana kontroller av bränsle och båtar och ta sådana bränsleprov som är nödvändiga för tillsynen över bränsleavgiften och debiteringen av den. Om det konstateras att bränsleavgiftsgrundande bränsle används i en båt, skall tillsynsmyndigheten anmäla detta till behörig tullmyndighet.

14 §

Användningsförbud

Om bränsleavgiften inte har betalats inom utsatt tid, får en båt inte användas i trafik (*användningsförbud*). Båten får inte användas i trafik ens i det fall att äganderätten till eller innehavet av båten har överförts på någon annan än den avgiftsskyldige. Den tullmyndighet som påfört bränsleavgiften kan begära handräckning av polisen för att förhindra att båten används. Båten får användas när bränsleavgiften har betalats.

Den tullmyndighet 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, om användningsförbudet är uppenbart oskäligt. Ansökan kan göras av båtens ägare eller innehavare eller av den som har påförts bränsleavgiften.

15 §

Rätt att få uppgifter ur farkostregistret

Den myndighet som ansvarar för bränsleavgiften har utan hinder av sekretessbestämmelser och begränsningar av utlämnande av uppgifter rätt att få de för beskattningen och tillsynen nödvändiga uppgifterna ur farkostregistret med hjälp av en teknisk anslutning eller på annat sätt i elektronisk form. Innan

uppgifterna lämnas ut med hjälp av teknisk anslutning skall den myndighet som ansvarar för bränsleavgiften ge en redogörelse för att uppgifterna skyddas på behörigt sätt.

16 §

Offentlighet och utlämnande av uppgifter som gäller bränsleavgift

Handlingar beträffande ansökningar om avgiftslättnad och betalningsuppskov samt ansökningar om befrielse från användningsförbud är sekretessbelagda.

Tullmyndigheten skall på begäran utfärda intyg över att bränsleavgift för ett fartyg inte är obetald. För uppgifterna tas en avgift ut enligt lagen om grunderna för avgifter till staten (150/1992).

17 §

Förhandsavgörande

Tullstyrelsen kan på ansökan meddela förhandsavgörande om tillämpningen av bestämmelserna i denna lag, om saken är särskilt viktig för sökanden. Förhandsavgörande ges för en bestämd tid, dock högst till utgången av kalenderåret efter det förhandsavgörandet givits. Om en sökande kräver det, skall ett förhandsavgörande som vunnit laga kraft med bindande verkan iakttas för den tid avgörandet gäller. En avgift tas ut för givande av förhandsavgörande enligt lagen om grunderna för avgifter för vissa förhandsbeslut (1209/2006).

Ärenden som gäller förhandsavgörande skall behandlas i brådskanie ordning vid Tullstyrelsen. Ändring får inte sökas genom besvär i ett beslut om att förhandsavgörande inte meddelas.

18 §

Rättelse till skattetagarens fördel

Om bränsleavgift har lämnats odebiterad eller debiterats till för lågt belopp eller åter-

betalts till en avgiftsskyldig utan grund eller till ett för stort belopp, kan tullmyndigheten rätta beslutet om bränsleavgiften inom tre år från utgången av det år då bränsleavgiften debiterades eller borde ha debiterats eller då beslutet om återbetalning av bränsleavgift fattades, om inte saken har avgjorts genom beslut med anledning av besvär. Innan rättelse till skattetagarens fördel sker skall den avgiftsskyldige beredas tillfälle att avge bemötande i saken.

19 §

Rättelse till den avgiftsskyldiges fördel

Om tullmyndigheten konstaterar att bränsleavgift har debiterats till för stort belopp eller återbetalats till för litet belopp, skall tullmyndigheten rätta sitt beslut och återbetala till den avgiftsskyldige det som denne betalat för mycket eller den avgift som inte återbetalats, om ärendet inte är avgjort genom beslut med anledning av besvär. Rättelse kan göras inom tre år från ingången av kalenderåret efter påförandet eller återbetalningen av avgiften.

20 §

Rättelseyrkande

Ändring i en tullmyndighets beslut om bränsleavgift får sökas skriftligen hos den tullmyndighet som fattat beslutet genom rättelseyrkande, om inte saken har avgjorts genom beslut med anledning av besvär.

Rätt att söka ändring på statens vägnar i ett tulldistrikts beslut har tullombuden i tulldistriktet och i Tullstyrelsens beslut tullombudet vid Tullstyrelsen.

Tiden för rättelseyrkande är tre år från utgången av det år då avgiften påförts eller det år vilket beslutet om återbetalning av avgiften gäller, dock alltid minst 60 dagar från delfåendet av beslutet. Tiden för rättelseyrkanden som görs av tullombud är 30 dagar räknat från det beslutet fattats.

Ett rättelseyrkande skall inom utsatt tid ges in till den tullmyndighet vars beslut rättelse-

yrkandet gäller. Myndigheten skall med anledning av den avgiftsskyldiges rättelseyrkande bereda tullombudet och med anledning av tullombudets rättelseyrkande den avgiftsskyldige tillfälle att avge bemötande samt den som lämnat in rättelseyrkande tillfälle att vid behov avge också genmäle. Saken kan avgöras utan att parterna hörs i enlighet med 34 § 2 mom. i förvaltningslagen (434/2003).

21 §

Anförande av besvär hos förvaltningsdomstolen

Ändring i beslut som fattats med anledning av ett rättelseyrkande och beslut om annat än påförande av avgift och återbetalning av avgift söks genom besvär hos den förvaltningsdomstol i vars domkrets den avgiftsskyldige eller någon annan till ändringssökande berättigad parts hemkommun eller sammanslutnings hemort har varit när det i 20 § 1 mom. avsedda beslutet eller något annat beslut har fattats. Om det inte finns någon förvaltningsdomstol som med stöd av ovanstående är behörig i saken skall besvär anföras hos Helsingfors förvaltningsdomstol.

På statens vägnar har tullombud vid ett tulldistrikt rätt att överklaga tulldistriktets beslut och tullombud vid Tullstyrelsen rätt att överklaga Tullstyrelsens beslut.

Besvärstiden vid beslut som fattats med anledning av ett rättelseyrkande är tre år räknat från utgången av det år då bränsleavgiften debiterades eller det år vilket beslutet om återbetalning av avgiften gäller, dock alltid minst 60 dagar från delfåendet av beslutet. När besvär anföras över andra ärenden är besvärstiden 30 dagar från delfåendet av beslutet. Besvärstiden för tullombud är 30 dagar från det att beslutet fattats.

Besvärsskriften skall ges in till den myndighet vars beslut överklagas. Den myndighet som fattat beslutet skall ge utlåtande med anledning av besvären. Myndigheten skall med anledning av besvär och utlåtande bereda den avgiftsskyldige och andra parter tillfälle att avge bemötande av besvär anförda av tullombud samt tullombudet tillfälle att avge bemötande av besvär anförda av en av-

giftsskyldig och andra parter. Vid behov skall den ändringssökande även beredas tillfälle att avge genmäle. Besvärsskriften med bemötande, genmäle och utlåtande samt andra handlingar i ärendet skall utan dröjsmål sändas in till förvaltningsdomstolen.

Besvär som riktats till förvaltningsdomstolen men som borde ha anförts som ett rättelseyrkande, behandlas som ett rättelseyrkande vid tullmyndigheten. Då skall beslut om avvisande av besvären inte fattas.

Vad som i lagen om verkställighet av skatter och avgifter bestäms om grundbesvär tillämpas inte på ärenden som avses i denna lag.

22 §

Anförande av besvär hos högsta förvaltningsdomstolen

Ändring i förvaltningsdomstolens beslut får sökas genom besvär hos högsta förvaltningsdomstolen, om domstolen beviljar besvärstillstånd. Rätt att anföras besvär har den som med stöd av 20 § får söka ändring i debiteringen.

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 ges in till högsta förvaltningsdomstolen eller den förvaltningsdomstol som fattat beslutet. Besvärsrätt på statens vägnar har Tullstyrelsens tullombud.

23 §

Räntebetalningsskyldighet på grund av ändringssökande och tullmyndighets rättelse

Om bränsleavgiften har avlyfts på grund av ändringssökande eller en tullmyndighets rättelse eller om bränsleavgiften har sänkts, skall till vederbörande återbetalas det överskjutande beloppet jämte en årlig ränta som motsvarar den i 12 § i räntelagen (633/1982) avsedda referensräntan för den halvårsperiod som föregår kalenderåret i fråga, minskad med två procentenheter. Räntan betalas från avgiftsbetalningsdagen till återbetalningsdagen. Den ränta som betalas för återbetalningen är inte skattepliktig inkomst i inkomstbeskattningen.

Om bränsleavgift med anledning av ändringssökande påförs eller avgiftsbeloppet höjs, driver tullmyndigheten in bränsleavgiften jämte förseningsränta enligt lagen om skattetillägg och förseningsränta.

24 §

Förande av statens talan

Statens talan i ärenden som gäller ändringssökande och rättelse förs av ett tullombud vid tulldistriktet, eller, om saken gäller Tullstyrelsens beslut eller besvär i högsta förvaltningsdomstolen, av ett tullombud vid Tullstyrelsen.

Tullombudet hörs och delges beslut genom att tullombudet ges tillfälle att ta del av besluten och de handlingar som ligger till grund för dessa.

25 §

Omröstning i förvaltningsdomstolar

Om det råder olika åsikter vid avgörandet av ett ärende som överklagats med stöd av denna lag, gäller som beslut den åsikt som flertalet skall anses ha omfattat. Vid lika röstetal vinner den åsikt som är fördelaktigast för den avgiftsskyldige eller, om denna grund

inte kan tillämpas, den åsikt som ordföranden har omfattat.

26 §

Verkställighet

Den avgiftsskyldige skall betala påförd bränsleavgift, oberoende av om ändring i bränsleavgiften söks eller inte.

27 §

Återbetalning av grundlös prestation

Den som visar att han har betalt bränsleavgift av misstag har rätt att på ansökan återfå det betalda beloppet av den behöriga tullmyndigheten. Som misstag betraktas inte att bränsleavgift har betalats för att undvika att användningen av båten förhindras eller under sådana omständigheter där detta syfte kan anses vara uppenbart.

Om två eller flera har betalt bränsleavgift för en och samma båt, återbetalas den överskjutande delen av bränsleavgiften på ansökan till den som inte är avgiftsskyldig.

28 §

Avgiftslättnad och uppskov med betalningen

Tullstyrelsen 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, om det kan anses vara oskäligt att ta ut dessa till fullt belopp. Finansministeriet kan överta avgörandet av ett ärende av principiell betydelse.

Tullstyrelsen kan av särskilda skäl på ansökan bevilja uppskov med betalningen av bränsleavgift på de villkor som finansministeriet bestämmer, om det kan anses oskäligt att bränsleavgiften skall betalas inom utsatt tid. Finansministeriet kan överta avgörandet av ett uppskovsärende.

29 §

Straffbestämmelser

Den som framför en båt för vilken bränsleavgift som förfallit till betalning är obetald, skall för *bränsleavgiftsförseelse* dömas till böter.

30 §

Ikraftträdande

Denna lag träder i kraft den 20 .

— — — — —

Helsingfors den 13 september 2007

Republikens President

TARJA HALONEN

Finansminister *Jyrki Katainen*

1.

Lag**om ändring av lagen om accis på flytande bränslen**

I enlighet med riksdagens beslut

ändras i lagen av den 29 december 1994 om accis på flytande bränslen (1472/1994) 1, 2, 2 a och 3 §, 7 § 2 mom., 9, 9 a och 10 § samt accistabellen i bilagan till lagen,

av dem 2 § sådan den lyder delvis ändrad i lagarna 901/1995, 1259/1996, 921/1997, 757/2001, 1169/2002 och 394/2004, 2 a § sådan den lyder i nämnda lag 921/1997, 3 § sådan den lyder i nämnda lag 901/1995, 9 § sådan den lyder i nämnda lag 1259/1996, 921/1997 och 1169/2002, 9 a § sådan den lyder delvis ändrad i nämnda lag 921/1997 och lag 918/2001 och 10 § sådan den lyder delvis ändrad i nämnda lag 1259/1996 och accistabellen sådan den lyder i lag 394/2004, samt

fogas till lagen nya 2 b, 2 c, 11 a och 12 a § som följer:

Gällande lydelse

1 §

För flytande bränslen skall till staten betalas grundaccis och tilläggsaccis enligt denna lag.

För finansiering av utgifter som åsamkas staten av säkerhetsupplagring och av annat tryggnande av försörjningsberedskapen skall till staten för flytande bränslen dessutom betalas försörjningsberedskapsavgift till den försörjningsberedskapsfond som avses i lagen om tryggnande av försörjningsberedskapen (1390/1992) enligt denna lag.

För den hjälpprodukt som tillsatts till flytande bränsle skall betalas accis och försörjningsberedskapsavgift enligt samma grunder som för det bränsle till vilket hjälpprodukten har tillsatts.

2 §

I denna lag avses med

- 1) *flytande bränsle* produkter som nämns i den bifogade accistabellen,
- 2) *mineraloljor*, på överföring av vilka tillämpas stadgandena i lagen om påförande av accis,
- a) produkter som hör till positionerna 2707

Föreslagen lydelse

1 §

För flytande bränslen *och för de produkter som avses i 2 a §* skall till staten betalas grundaccis och tilläggsaccis enligt denna lag.

För finansiering av utgifter som åsamkas staten av säkerhetsupplagring och av annat tryggnande av försörjningsberedskapen skall till staten för flytande bränslen *och de i 2 a § avsedda produkterna* dessutom betalas försörjningsberedskapsavgift till den försörjningsberedskapsfond som avses i lagen om tryggnande av försörjningsberedskapen (1390/1992) enligt denna lag.

För den hjälpprodukt som tillsatts till flytande bränsle *och den i 2 a § avsedda produkten* skall betalas accis och försörjningsberedskapsavgift enligt samma grunder som för det bränsle till vilket hjälpprodukten har tillsatts.

2 §

I denna lag avses med

- 1) *flytande bränsle*:
 - a) *produkter som hör till positionerna 1507–1518 i tulltariffen, om de är avsedda att användas som uppvärmnings- eller motorbränslen,*
 - b) *produkter som hör till positionerna*

10, 2707 20, 2707 30 och 2707 50 i tulltariffen,

b) produkter som hör till positionerna 2710 00 11–2710 00 78 i tulltariffen; produkter som hör till positionerna 2710 00 21, 2710 00 25 och 2710 00 59 dock endast då produkter överförs i parti utan förpackning,

c) produkter som hör till position 2711, med undantag för produkter som hör till positionerna 2711 11 00 och 2711 21 00,

d) produkter som hör till positionen 2901 10 i tulltariffen, samt

e) produkter som hör till positionerna 2902 20, 2902 30, 2902 41 00, 2902 42 00, 2902 43 00 och 2902 44 i tulltariffen,

3) *motorbensin* bensin som hör till positionen 2710 i tulltariffen och som lämpar sig för att användas i förbränningsmotorer och vars oktantal är 75 RON eller mera, bestämt enligt ASTM D 2699 -metoden; som motorbensin anses även alla sådana mineraloljor och andra produkter som överläts för att användas som bränsle i ottomotorer, med undantag för de bränslen som nämns i 2 mom.,

6) *reformulerad svavelfri motorbensin* produkt vars nedan nämnda egenskaper motsvarar angivna gränsvärden,

Egenskap	Gränsvärde
Syrehalt	$2,0 \leq O_2 \leq 2,7$ viktprocent
Svavelhalt	Högst 10 milligram per kilogram
Ångtryck: — produkt som överläts till konsumtion 1.6.—31.8., nämnda dagar medräknade	Högst 70 kPa
— produkt som överläts till konsumtion 1.9.—31.5., nämnda dagar medräknade	Högst 90 kPa

7) *dieselolja* till position 2710 i tulltariffen

2706–2710, 2711 12 och 27 11 13 samt 2712–2715 i tulltariffen,

c) produkter som hör till positionerna 2901 och 2902 i tulltariffen,

d) produkter som hör till position 2905 11 00 i tulltariffen, som inte är syntetiskt framställda, om de är avsedda att användas som uppvärmnings- eller motorbränslen,

e) produkter som hör till positionen 3403 i tulltariffen,

f) produkter som hör till positionen 3811 i tulltariffen,

g) produkter som hör till positionen 3817 i tulltariffen,

h) produkter som hör till positionen 3824 90 99 i tulltariffen, om de är avsedda att användas som uppvärmnings- eller motorbränslen,

2) **position i tulltariffen** nomenklaturen i kommissionens förordning (EG) nr 2031/2001 om ändring av bilaga I till rådets förordning (EEG) nr 2658/87 om tulltaxe- och statistiknomenklaturen och om Gemensamma tulltaxan,

3) *motorbensin* bensin som hör till positionen 2710 i tulltariffen och som lämpar sig för att användas i förbränningsmotorer och vars oktantal är 75 RON eller mera, bestämt enligt ASTM D 2699 eller EN 25164-metoden;

4) *reformulerad svavelfri motorbensinen* produkt vars nedan nämnda egenskaper motsvarar angivna gränsvärden

Egenskap	Gränsvärde
Syrehalt	$2,0 \leq O_2 \leq 2,7$ viktprocent
Svavelhalt	Högst 10 milligram per kilogram
Ångtryck: — produkt som överläts till konsumtion 1.6.—31.8., nämnda dagar medräknade	Högst 70 kPa
— produkt som överläts till konsumtion 1.9.—31.5., nämnda dagar medräknade	Högst 90 kPa

5) *dieselolja* till positionen 2710 i tulltariffen

Gällande lydelse

Föreslagen lydelse

hänförlig dieselolja; som dieselolja anses även alla sådana mineraoljor och andra produkter som överläts för att användas i dieselmotorer, med undantag för produkter som nämns i 2 mom.,

8) *svavelfri dieselolja* dieselolja som hör till position 2710 i tulltariffen och vars svavelhalt är högst 10 milligram per kilogram,

9) *lätt brännolja* dieselolja som avses ovan i punkt 7 och som gjorts identifierbar enligt denna lag; som lätt brännolja anses även alla sådana flytande mineraloljor som överläts för att användas för uppvärmning och som gjorts identifierbara enligt denna lag,

10) *tung brännolja* oljor och oljeprodukter enligt position 2710 i tulltariffen som är avsedda för uppvärmning och som vid destillering enligt metoden ASTM D 86 ger mindre än 65 volymprocent destillat (inklusive förluster) när temperaturen höjs till 250°C eller för vilka genom denna metod volymprocent inte kan bestämmas vid 250°C; som tung brännolja anses, med undantag för lätt brännolja och de bränslen som nämns i 2 mom., även andra sådana mineraloljor och kolväten som överläts för att användas för uppvärmning,

fen hänförlig dieselolja;

6) *svavelfri dieselolja* till positionen 2710 i tulltariffen hänförlig dieselolja, vars svavelhalt är högst 10 milligram per kilogram,

7) *flygbensin* till positionen 2710 i tulltariffen hänförliga bränslen som är avsedda att användas i ottomotorer i flygplan bestämda enligt ASTM D 910-, ASTM D 6227-, DEF STAN 91-90 -metoden,

8) *flygpetroleum* till positionen 2710 i tulltariffen hänförliga bränslen som är avsedda att användas i turbin- eller dieselmotorer i flygplan, bestämda enligt ASTM D 1655-, ASTM D 6615-, DEF STAN 91-91-, GOST 10227- eller NATO code F-35-metoden,

9) *lätt brännolja* dieselolja eller dieselbrännolja som hör till positionen 2710 lämpar sig att användas vid uppvärmning samt i arbetsmotorer och fast installerade motorer och som vid destillering enligt EN ISO 3405- eller ASTM 86- metoden ger minst 85 volymprocent destillat (inklusive förluster) vid 350 °C och har gjorts identifierbara så som föreskrivs i förordningen om accis på flytande bränslen. Bestämmelser om användningen av lätt brännolja som bränsle i fordon och farkoster finns i bränsleavgiftslagen (1280/2003) och lagen om bränsleavgift som betalas för privata nöjesbåtar (/),

10) *tung brännolja* med undantag av dieselolja och brännolja till positionen 2710 i tulltariffen hänförliga oljor och oljeprodukter som är avsedda för uppvärmning och som vid destillering enligt EN ISO 3405- eller ASTM D 86-metoden ger mindre än 65 volymprocent destillat (inklusive förluster) vid 250 °C eller för vilka genom dessa metoder volymprocenten inte kan bestämmas vid 250 °C,

11) *biobrännolja* flytande bränsle som är framställt av biomassa och lämpar sig att användas för uppvärmning och i fast installerade dieselmotorer och arbetsmaskiner med dieselmotor; med biomassa avses den biologiskt nedbrytbara delen av produkter, avfall och restprodukter från jordbruk, inklusive material av vegetabiliskt och animaliskt ursprung, skogsbruk och därmed förknippad

11) *uppvärmning* användning av mineraloljor och kolväten för förbränningsändamål,

12) *privat nöjesfartyg* ett fartyg som av en fysisk eller juridisk person som äger eller hyr fartyget eller på något annat sätt fått nyttjanderätt till det används för annat än kommersiella ändamål och särskilt för andra ändamål än passagerar- och godsbefordran eller tillhandahållande av tjänster mot ersättning eller i en offentlig myndighets verksamhet,

13) *yrkesmässigt fiske* verksamhet vars idkare får sin utkomst eller en väsentlig del av den av fiske och förädling av fångsten så att försäljningsinkomsterna av den nämnda verksamheten (*totalinkomster av fiske*) uppgår till minst 30 procent av det sammanlagda beloppet av fiskarens samtliga totalinkomster av näringsverksamhet, löneinkomster och övriga regelbundna totalinkomster; i fråga om en fiskare som bedriver fiske som delägare i ett bolag eller ett andelslag inräknas även den andel av bolagets eller andelslagets totalinkomster av fiske som fiskaren har rätt till i totalinkomsterna av fiske; i fråga om en fiskare som bedriver fiske i annans tjänst inräknas även de löneinkomster fiskaren får härav i totalinkomsterna av fiske; den som bedriver verksamheten skall vara antecknad i yrkesfiskarregistret, och det fiskefartyg som används för det yrkesmässiga fisket skall vara antecknat i fiskefartygsregistret, så som bestäms i lagen om verkställighet av Europeiska gemenskapens gemensamma fiskeripolitik (1139/1994) eller med stöd av den,

industri, liksom den biologiskt nedbrytbara delen av industriavfall och kommunalt avfall,

12) *flytgas* till positionerna 2711 12 och 2711 13 i tulltariffen hänförliga gaser i flytande form som består av propan, butan eller blandningar av dem,

13) *kolväten* organiska föreningar bestående av kol och väte eller produkter som innehåller kolväteblandningar,

14) *uppvärmning* användning av bränslen för förbränningsändamål,

15) *privat nöjesflygning* luftfartyg som används av en fysisk eller juridisk person som luftfartygets ägare, den som hyr det eller som på något annat sätt fått det till sitt förfogande för andra än kommersiella ändamål och särskilt för andra ändamål än mot vederlag eller i en offentlig myndighets syften för att tillhandahålla transport av personer eller varor eller för att erbjuda tjänster,

16) *privat nöjesbåt* ett fartyg som av en fysisk eller juridisk person som äger eller hyr fartyget eller på annat sätt fått nyttjanderätt till det används för annat än kommersiella ändamål och särskilt för andra ändamål än passagerar- eller godsbefordran eller tillhandahållande av tjänster mot ersättning eller i en offentlig myndighets verksamhet,

17) *yrkesmässigt fiske* verksamhet vars idkare får sin utkomst eller en väsentlig del av den av fiske och förädling av fångsten så att försäljningsinkomsterna av den nämnda verksamheten (*totalinkomster av fiske*) uppgår till minst 30 procent av det sammanlagda beloppet av fiskarens samtliga totalinkomster av näringsverksamhet, löneinkomster och övriga regelbundna totalinkomster; i fråga om en fiskare som bedriver fiske som delägare i ett bolag eller ett andelslag inräknas även den andel av bolagets eller andelslagets totalinkomster av fiske som fiskaren har rätt till i totalinkomsterna av fiske; i fråga om en fiskare som bedriver fiske i annans tjänst inräknas även de löneinkomster fiskaren får härav i totalinkomsterna av fiske; den som bedriver verksamheten skall vara antecknad i yrkesfiskarregistret, och det fiskefartyg som används för det yrkesmässiga fisket skall vara antecknat i fiskefartygsregistret, så som bestäms i lagen om verkställighet av Europeiska gemenskapens gemensamma fiskeripolitik (1139/1994) eller med stöd av den,

Gällande lydelse

Föreslagen lydelse

14) kombinerad produktion av el och värme den under en skatteperiod av ett kraftverk utförda produktionen av el och värme för vidare utnyttjande antingen samtidigt eller var för sig.

*Denna lag tillämpas inte på stenkol, brun-
kol, torv, lignit och på annat liknande fast
kolväte eller på naturgas. Som i 1 mom. av-
sett accispliktigt bränsle anses inte flygbensin
och flygpetroleum som används för flygän-
damål, metan, flytgas och inte heller motor-
petroleum som gjorts identifierbar enligt
denna lag och som är avsedd att användas i
båttrafik. Som accispliktigt bränsle anses inte
heller spillolja som återanvänds som bränsle
antingen efter uppsamling eller direkt efter
ett förfarande för återvinning av spillolja.*

*Genom förordning kan stadgas att stadgan-
dena i kap. 12 lagen om påförande av accis
inte skall tillämpas på sådana mineraloljor
som avses i 1 mom. 2 punkten och som inte är
accispliktiga.*

2 a §

När det gäller bränsle som används för yr-
kesmässigt fiske, skall de registeruppgifter
som avses i 2 § 1 mom. 13 punkten vara i
kraft när accisfritt bränsle anskaffas och an-
vänds.

18) kombinerad produktion av el och vär-
me den under en skatteperiod av ett kraftverk
utförda produktionen av el och värme för vi-
dare utnyttjande antingen samtidigt eller var
för sig.

2 a §

*De flytande bränslen som inte har någon
skattenivå i den accistabell som finns i bila-
gan skall beskattas på grundval av sitt an-
vändningsändamål enligt den skattenivå som
gäller för motsvarande motor- eller upp-
värmningsbränsle i accistabellen.*

*Utöver de ovan i 2 § 1 punkten avsedda
flytande bränslena skall även alla andra
produkter som används eller som är avsedda
att användas eller som säljs som motorbräns-
len eller som hjälpprodukt eller tillsatsämne
för motorbränsle eller som ämnen som ut-
ökar motorbränslets volym skall beskattas
enligt skattenivån för motsvarande motor-
bränsle i bränsletabellen.*

*Utöver de ovan i 2 § 1 punkten avsedda
flytande bränslena skall alla andra kolväten
utom torv som används eller som är avsedda
att användas för uppvärmning beskattas en-
ligt skattenivån för motsvarande uppvärm-
ningsbränsle i bränsletabellen.*

*Denna paragraf tillämpas inte för gasfor-
miga eller fasta bränslen om vilkas accisplikt
föreskrivs i lagen om accis på elström och
vissa bränslen (1260/1996).*

2 b §

Det tillsyns- och överföringssystem som regleras i 1 och 12 kap. i lagen om påförande av accis (1469/1994) tillämpas på följande flytande bränslen:

1) produkter som hör till positionerna 1507–1518 i tulltariffen, om de är avsedda att användas som uppvärmnings- eller motorbränslen,

2) produkter som hör till positionerna 2707 10, 2707 20, 2707 30 och 2707 50 i tulltariffen

3) produkter som hör till positionerna 2710 11–2710 19 69 i tulltariffen, på produkter som hör till positionerna 2710 11 21, 2710 11 25 och 2710 19 29 i tulltariffen dock endast när produkterna överförs i parti utan förpackning,

4) produkter som hör till positionen 2711 i tulltariffen med undantag för produkter som hör till positionerna 2711 11, 2711 21 och 2711 29 i tulltariffen,

5) produkter som hör till positionen 2901 10 i tulltariffen,

6) produkter som hör till positionerna 2902 20, 2902 30, 2902 41, 2902 42, 2902 43 och 2902 44 i tulltariffen,

7) produkter som hör till positionerna 2905 11 00 i tulltariffen och som inte är syntetiskt producerade, om de är avsedda att användas som uppvärmnings- eller motorbränslen,

8) produkter som hör till positionerna 3824 90 99 i tulltariffen, om de är avsedda att användas som uppvärmnings- eller motorbränslen.

Genom förordning av statsrådet kan föreskrivas om tillämpning av det i 1 och 12 kap. i lagen om påförande av accis avsedda tillsyns- och överföringssystemet även på andra än i 1 mom. avsedda produkter. Dessutom kan genom förordning av statsrådet föreskrivas att på de produkter som avses i 1 mom., med undantag för de i accistabellen avsedda flytande bränslena, inte tillämpas de rättsakter som gäller i 12 kap. i lagen om påförande av accis avsedd överföring av produkter om Finland och en annan medlemsstat i Europeiska gemenskapen har överenskommit därom genom ett bilateralt avtal.

2 c §

Genom förordning av statsrådet kan föreskrivas om att de i denna lag nämnda positionerna i tulltariffen uppdateras att motsvara gällande positioner, under förutsättning att inte något flytande bränsle läggs till eller avlägsnas från att omfattas av denna lag, ej heller till ändring av accisbeloppet.

3 §

Utom vad lagen om påförande av accis stadgar om accisskyldighet skall accis och försörjningsberedskapsavgift för flytande bränsle betalas av

1) den till vilken bränsle har överlåtits från statens säkerhetsupplag,

2) företag som idkar handel med flytande bränslen, för de hjälpprodukter som företaget har tillsatt det flytande bränslet,

3) den som överlåter en i 2 § 1 mom. 3, 7, 9 eller 10 punkten avsedd produkt som ersätter egentligt bränsle för att användas för ändamål som anges i nämnda punkter.

Beträffande en accisskyldig som avses i 1 mom. iakttas i tillämpliga delar vad lagen om påförande av accis stadgar om registrerade näringsidkare.

3 §

Utöver vad som föreskrivs om accisskyldighet i lagen om påförande av accis skall accis och försörjningsberedskapsavgift betalas av

1) den till vilken bränsle har överlåtits ur ett statligt säkerhetsupplag,

2) företag som bedriver handel med bränsle, för de hjälpprodukter som tillsatts i bränslet,

3) den som överlåter eller använder i 2 a § avsett ersättande bränslen för ändamål som anges i nämnda paragraf.

För en i 1 mom. avsedd accisskyldig gäller i tillämpliga delar vad som i lagen om påförande av accis föreskrivs om registrerade näringsidkare, om inte annat följer av 2 b §.

7 §

Motorpetroleum och fotogen skall också göras identifierbara enligt vad som stadgas genom förordning.

7 §

Genom förordning av statsrådet föreskrivs också hur fotogen skall göras identifierbart.

9 §

Förutom vad lagen om påförande av accis stadgar, är följande produkter accisfria:

1) bränslen som säljs, överläts eller importeras till statens säkerhetsupplag,

2) bränslen som används som energikälla vid oljeraffineringsprocessen,

3) bränslen som används såsom råvara eller hjälpprodukt vid industriell produktion eller direkt vid första användningen då en vara tillverkas,

4) bränslen som används i fartygstrafik som drivmedel för andra fartyg än privata nöjesfartyg; bränslen för fiskefartyg är dock accis-

9 §

Förutom vad som i lagen om påförande av accis föreskrivs är följande produkter accisfria och befriade från försörjningsberedskapsavgift:

1) bränslen som säljs, överläts eller importeras till statens säkerhetsupplag,

2) bränslen som används som energikälla vid oljeraffineringsprocessen,

3) bränslen som används såsom råvara eller hjälpprodukt vid industriell produktion eller direkt vid första användningen då en vara tillverkas,

4) bränslen som används i fartygstrafik som drivmedel för andra fartyg än privata nöjesbå; bränslen för fiskefartyg är dock accis-

fria till den del de används för yrkesmässigt fiske i enlighet med 2 § 13 punkten, *samt*

5) vid elproduktion och vid idriftsättning, urdrifttagning eller upprätthållande av produktionsberedskap för separat elproduktion använda bränslen, med undantag för bränslen som används för ett ändamål som nämns i 5 § 2 mom. lagen om accis på elström och vissa bränslen (1260/1996).

9 a §

Den accisfrihet som avses i 9 § 4 punkten genomförs så, att accisen på det bränsle som ett fartyg förbrukat för nämnda ändamål återbärs på ansökan till den som idkar fartygstrafik. Återbäringen i fråga om bränsle som ett dieselmotorförsatt fartyg förbrukat uppgår högst till ett belopp som motsvarar accisen på lätt brännolja.

Ansökan om återbäring av accis skall lämnas till distriktstullkammaren på fartygets hemort. Återbäring kan sökas för det bränsle som använts under ett kalenderår eller separat för det som använts under perioden januari–juni respektive perioden juli–december. Ansökan om återbäring skall göras senast inom sex månader från utgången av den ovan nämnda perioden.

Återbäring betalas inte, om ansökan om återbäring gäller ett annat fartyg än ett fiskefartyg och accisbeloppet understiger 330 euro.

Genom förordning kan utfärdas särskilda bestämmelser om att en viss fartygstyp eller fartygsgrupp eller ett fartyg som används för ett visst ändamål kan anskaffa accisfritt bränsle direkt från en auktoriserad lagerhållares skattefria lager eller genom andra arrangemang.

Om inte något annat bestäms i denna lag, gäller i tillämpliga delar för accisåterbäringen vad som i lagen om påförande av accis (1469/1994) eller med stöd av den bestäms om accisrättelse, efterbeskattning, accisförhöjning, bokföringsskyldighet, granskning av uppgifter och skyldighet att lämna uppgifter

fria till den del de används för yrkesmässigt fiske i enlighet med 2 § 17 punkten,

5) bränslen som används vid elproduktion och vid idriftsättning, urdrifttagning eller upprätthållande av produktionsberedskap för separat elproduktion, med undantag för bränslen som används för ett ändamål som nämns i 5 § 2 mom. lagen om accis på elström och vissa bränslen (1260/1996),

6) bränslen som används som bränsle för flygtrafiken med undantag av privat nöjesflygning,

7) biobrännolja, *samt*

8) flytgas.

9 a §

Den accisfrihet som avses i 9 § 2, 3 och 5 punkten genomförs så att accisen på de produkter som förbrukats för nämnda ändamål återbärs till användaren på ansökan, om bränslet har använts för accisfritt ändamål av någon annan än en auktoriserad lagerhållare. Ansökan om återbäring av accisen skall göras till tullmyndigheten på den ort där produkterna använts.

Den accisfrihet som avses i 9 § 4 punkten genomförs så att accisen på det bränsle som ett fartyg förbrukat för nämnda ändamål återbärs på ansökan till den som idkar fartygstrafik. Ansökan om återbäring av accisen skall göras till tullmyndigheten på fartygets hemort. Genom förordning av statsrådet kan utfärdas bestämmelser om de fartygstyper, fartygsgrupper eller fartyg som används för ett visst ändamål vilka accisfritt kan anskaffa bränsle direkt från en auktoriserad lagerhållares skattefria lager eller genom andra arrangemang.

Den accisfrihet som avses i 9 § 6 punkten genomförs så, att accisen på det bränsle som ett luftfartyg förbrukat för nämnda ändamål återbärs på ansökan till den som idkar flygtrafik. Om det i luftfartyget i stället för flygbensin eller flygpetroleum har använts något annat accispliktigt bränsle betalas återbäring emellertid högst enligt ett belopp som motsvarar accisen för flygbensin eller flygpetroleum. Ansökan om återbäring skall lämnas in till tullmyndigheten på luftfartygets hemort. Genom förordning av statsrådet kan utfärdas bestämmelser att ett visst slag av

Gällande lydelse

Föreslagen lydelse

samt vad som i övrigt bestäms om accis.

bränsle kan överlåtas accisfritt från en auktoriserad lagerhållares skattefria lager för luftfartsbruk eller att någon typ av luftfartyg, grupp av luftfartyg eller ett luftfartyg som används för ett visst ändamål accisfritt kan anskaffa bränsle direkt från en auktoriserad lagerhållares skattefria lager eller genom andra arrangemang.

Ansökan om återbäring skall avse det bränsle som använts under ett kalenderår eller separat det bränsle som använts under perioden januari-juni respektive perioden juli-december. Återbäring skall sökas inom tre år från utgången av ovan nämnda period. Förutsättningen för återbäring är att sökanden lägger fram en tillförlitlig redogörelse för den skattefria användningen av produkterna. Skatteåterbäring betalas inte ut, om det belopp som skall återbetalas är mindre än 330 euro för andra än fiskefartyg. Om återbetalningstidpunkten kan närmare bestämmelser utfärdas genom förordning av statsrådet. Om inte något annat föreskrivs i denna lag, gäller i tillämpliga delar för accisåterbäringen vad som i lagen om påförande av accis eller med stöd av den föreskrivs om accisrättelse, efterbeskattning, accisförhöjning, bokföringsskyldighet, granskning av uppgifter, skyldighet att lämna uppgifter och om ändringssökande.

10 §

Förutom vad som är accisfritt enligt lagen om påförande av accis är från försörjningsbeträffande avgiften befriade

1) bränslen som nämns i 9 § 1, 2, 4 och 5 punkten,

2) bränslen varom påvisas att de används för tillverkning, reparation, renovering, komplettering eller emballering av exportvaror, med undantag för flytande bränslen som används för att maskiner eller anordningar skall hållas i drift eller för underhåll av dessa.

10 §

När det gäller bränsle som används för yrkesmässigt fiske skall de registeranteckningar som avses i 2 § 17 punkten vara i kraft när bränsle anskaffas och används.

11 a §

På tillverkare av biobrännolja tillämpas inte 8 och 9 § i lagen om påförande av accis, om volymen av den framställda biobrännoljan är högst 100 000 liter per kalenderår och om biobränslet inte flyttas mellan Finland

och en annan medlemsstat eller mellan Finland och ett land utanför gemenskapen.

En tillverkare av biobrännolja skall till tulldistriktet på sin hemort göra en skriftlig anmälan för registrering som accisskyldig. För den accisskyldige gäller annars i tillämpliga delar det som i lagen om påförande av accis föreskrivs om registrerad näringsidkare.

Registret förs av Tullstyrelsen.

12 a §

Tullmyndigheten har rätt att för accisbeskattning av flygbensin och flygpetroleum och tillsyn däröver få nödvändig information av Luftfartsverket.

— — —

Denna lag träder i kraft den 20 .

Den i 9 § 7 punkten avsedda accisfriheten för biobrännolja tillämpas från och med ingången av den påföljande kalendermånaden efter att Europeiska gemenskapernas kommission har beviljat tillstånd till nedsättning av accisen.

— — —

Gällande lydelse

Bilaga

ACCISTABELL				
Produkt	Produkt-grupp	Grund-accis	Tilläggs-accis	Försörjnings-beredskaps-avgift
Motorbensin c/l				
— reformulerad svavelfri	11	53,85	4,23	0,68
— annan typ	21	56,50	4,23	0,68
Diesellojla c/l				
— svavelfri	31	26,83	4,76	0,35
— annan typ	41	29,48	4,76	0,35
Lätt brännolja c/l	51	1,93	4,78	0,35
Tung brännolja c/kg	61	—	5,68	0,28

Föreslagen lydelse

Bilaga

ACCISTABELL				
Produkt	Produkt-grupp	Grund-accis	Tilläggs-accis	Försörjnings-beredskaps-avgift
Motorbensin cent/l				
— reformulerad svavelfri	11	57,84	4,78	0,68
— annan typ	21	59,89	4,78	0,68
Diesellojla cent/l				
— svavelfri	31	30,67	5,38	0,35
— annan typ	41	33,32	5,38	0,35
Lätt brännolja cent/l	51	2,94	5,41	0,35
Tung brännolja cent/kg	61	—	6,42	0,28
<i>Flygpetrol cent/l</i>	<i>71</i>	<i>29,48</i>	<i>4,76</i>	<i>0,35</i>
<i>Flygbensin cent/l</i>	<i>81</i>	<i>38,09</i>	<i>4,23</i>	<i>0,68</i>

2.

Lag**om ändring av lagen om accis på elström och vissa bränslen**

I enlighet med riksdagens beslut
upphävs i lagen av den 30 december 1996 om accis på elström och vissa bränslen (1260/1996) 13 § och 24 § 2 mom.,
ändras 1 och 2 §, 7 § 6 punkten, 14 §, mellanrubriken före 15 § samt 20 och 22 § och den accistabell som utgör bilaga till lagen,
 av dem 1 § sådan den lyder delvis ändrad i lag 447/2005, 2 § sådan den lyder delvis ändrad i lagarna 510/1998 och 1168/2002 samt i nämnda lag 447/2005, 7 § 6 punkten sådan den lyder i lag 1058/2006 och den accistabell som utgör bilaga till lagen i nämnda lag 1058/2006, samt
fogas till lagen en ny 2 a och 2 b § som följer:

Gällande lydelse

1 §

För elström, stenkol, naturgas och tallolja skall till staten i accis betalas grundaccis och tilläggsaccis enligt denna lag.

För finansiering av utgifter som åsamkas staten av säkerhetsupplagring och av annat tryggnade av försörjningsberedskap skall dessutom betalas försörjningsberedskapsavgift för elström, stenkol och naturgas till den försörjningsberedskapsfond som avses i lagen om tryggnade av försörjningsberedskapen (1390/1992) så som stadgas i denna lag.

2 §

I denna lag avses med

- 1) *elström* elektrisk energi som hör till position 2716 i tulltariffen,
- 2) *stenkol* stenkol, stenkolsbriketter och liknande fasta bränslen framställda av stenkol, samt brunkol vilka hör till positionerna 2701 och 2702 i tulltariffen,
- 4) *naturgas* naturgas i gasform enligt position 2711 21 00 i tulltariffen,
- 5) tallolja råttolja enligt position 3803 00 10 i tulltariffen,

Föreslagen lydelse

1 §

För elström, stenkol, brännstörv, naturgas, tallolja, *vissa energiprodukter och de i 2 a § avsedda produkterna* skall till staten i accis betalas grundaccis och tilläggsaccis enligt denna lag.

För finansiering av utgifter som åsamkas staten av säkerhetsupplagring och av annat tryggnade av försörjningsberedskap skall dessutom så som *föreskrivs* i denna lag betalas försörjningsberedskapsavgift för elström, stenkol, naturgas, *tallolja, vissa energiprodukter och de i 2 a § avsedda produkterna* till den försörjningsberedskapsfond som avses i lagen om tryggnade av försörjningsberedskapen (1390/1992).

Denna lag tillämpas på biogas i fråga om stöden för elproduktion.

2 §

I denna lag avses med

- 1) *elström* elektrisk energi som hör till position 2716 i tulltariffen
- 2) ***energiprodukt***
 - a) *stenkol* som hör till position 2701 i tulltariffen, med stenkol avses även brunkol som hör till position 2702 i tulltariffen, koks av stenkol, brunkol eller störv som hör till position 2704 i tulltariffen,
 - b) *produkter* som hör till position 2705 i tulltariffen,

6) *elnät* elnät som avses i 3 § 1 punkten elmarknadslagen (386/1995), för vilket elmarknadsmyndigheten har beviljat tillstånd,

7) *nätinnehavare* nätinnehavare som avses i 3 § 8 och 9 punkten elmarknadslagen,

8) *industri* brytning av mineraler samt industriell tillverkning och förädling av varor; med industri jämsställs utövande av sådan till industrin icke hörande stödverksamhet av ringa omfattning som utövas vid det industribedrivande företags produktionsställe och som huvudsakligen hänför sig till företags egen industriella produktion; med industri jämsställs även yrkesmässig växthusodling,

9) *företag* en näringsidkare inom industrin med sådan rörelse eller yrkesutövning som avses i lagen om beskattning av näringsinkomst (360/1968),

10) *räkenskapsperiod* en sådan räkenskapsperiod som avses i 1 kap. 4 § bokföringslagen (1336/1997),

11) *förädlingsvärde* det sammanlagda beloppet av rörelsevinst (rörelseförlust), avskrivningar och värdenedgång samt personalkostnader enligt det bokslut som fastställts för företags räkenskapsperiod utan sådan accisåterbäring som avses i denna lag,

12) *kombinerad produktion av el och värme* den under en skatteperiod av ett kraftverk utförda produktionen av el och värme för vidare utnyttjande antingen samtidigt eller var för sig,

13) *apparater för egen förbrukning* sådana anordningar och aggregat som anläggningen behöver för produktion av el eller el och värme och för upprätthållande av produktionsberedskapen och som behövs för avlägsnande och minskande av de miljöölagheter som anläggningen orsakar; genom förordning av handels- och industriministeriet utfärdas närmare föreskrifter om de anordningar och aggregat som hänförs till apparater för egen för-

c) *naturgas i gasform enligt position 2711 21 00 i tulltariffen*

d) *råtallolja enligt position 3803 00 10 i tulltariffen,*

3) **position i tulltariffen** nomenklaturen i kommissionens förordning (EG) nr 2031/2001 om ändring av bilaga I till rådets förordning (EEG) nr 2658/87 om tulltaxe- och statistiknomenklaturen och om Gemensamma tulltaxan,

4) *elnät* elnät som avses i 3 § 1 punkten i elmarknadslagen (386/1995) och som har fått tillstånd av elmarknadsmyndigheten,

5) *nätinnehavare* nätinnehavare som avses i 3 § 8 och 9 punkten i elmarknadslagen,

6) *industri* brytning av mineraler samt industriell tillverkning och förädling av varor; med industri jämsställs utövande av sådan till industrin icke hörande stödverksamhet av ringa omfattning som utövas vid det industribedrivande företags produktionsställe och som huvudsakligen hänför sig till företags egen industriella produktion; med industri jämsställs även yrkesmässig växthusodling,

7) *företag* en näringsidkare inom industrin med sådan rörelse eller yrkesutövning som avses i lagen om beskattning av näringsinkomst (360/1968),

8) *räkenskapsperiod* en sådan räkenskapsperiod som avses i 1 kap. 4 § i bokföringslagen (1336/1997),

9) *förädlingsvärde* det sammanlagda beloppet av rörelsevinst eller rörelseförlust, avskrivningar och värdenedgång samt personalkostnader enligt det bokslut som fastställts för företags räkenskapsperiod utan sådan accisåterbäring som avses i denna lag,

10) *kombinerad produktion av el och värme* den under en skatteperiod av ett kraftverk utförda produktionen av el och värme för vidare utnyttjande antingen samtidigt eller var för sig,

11) *apparater för egen förbrukning* sådana anordningar och aggregat som anläggningen behöver för produktion av el eller el och värme och för upprätthållande av produktionsberedskapen och som behövs för avlägsnande och minskande av de miljöölagheter som anläggningen orsakar, genom förordning av handels- och industriministeriet utfärdas närmare *bestämmelser* om de anordningar och aggregat som hänförs till appa-

brukning,

14) *kraftverk* en på ett visst område verkande funktionell helhet vars syfte är att producera el eller el och värme,

15) *återanvändningsbränsle* bränsle med kända egenskaper som framställts genom mekanisk bearbetning av brännbart, torrt och fast samhälls- och företagsavfall som sorterats på uppkomstplatsen; med återanvändningsbränsle jämföras produktgas som framställts ur avfallsbränsle genom en termisk förgasningsprocess,

16) *biogas* en gasblandning som uppstår ur kolhaltiga material som resultat av en biologisk förruttnelseprocess,

17) *skogsflis* brännflis som framställs i skogen eller vid en terminal eller en fabrik av trädrester som uppstår i skogen i samband med avverkningar, såsom trädtoppar, grenar, barr, löv, stubbar och rötter.

ter för egen förbrukning,

12) *kraftverk* en på ett visst område verkande funktionell helhet vars syfte är att producera el eller el och värme,

13) *återanvändningsbränsle* bränsle med kända egenskaper som framställts genom mekanisk bearbetning av brännbart, torrt och fast samhälls- och företagsavfall som sorterats på uppkomstplatsen; med återanvändningsbränsle jämföras produktgas som framställts ur avfallsbränsle genom en termisk förgasningsprocess,

14) *biogas* en gasblandning som uppstår ur kolhaltiga material som resultat av en biologisk förruttnelseprocess,

15) *skogsflis* brännflis som framställs i skogen eller vid en terminal eller en fabrik av trädrester som uppstår i skogen i samband med avverkningar, såsom trädtoppar, grenar, barr, löv, stubbar och rötter

16) *kolväte* organiska föreningar som består av kol och väte eller produkter som innehåller kolväteblandningar.

2 a §

Utöver de ovan i 2 § 1 punkten avsedda energiprodukterna, med undantag för torv, skall alla andra kolväten i gasform och fast form som används och som är avsedda att användas eller som säljs för uppvärmning accisbeskattas enligt skattesatsen för motsvarande uppvärmningsbränsle i accistabellen.

2 b §

Genom förordning av statsrådet kan föreskrivas att de i denna lag nämnda positionerna i tulltariffen uppdateras att motsvara gällande positioner, under förutsättning att inte elström eller någon energiprodukt varken läggs till eller avlägsnas från att omfattas av denna lag, ej heller till att accisbeloppet ändras.

7 §

Fri från accis och försörjningsberedskapsavgift är elström som

6) en nätinnehavare överlåter till en sådan elproducent som avses i 5 § 1 mom. 2 punk-

7 §

Fri från accis och försörjningsberedskapsavgift är elström som

6) en nätinnehavare eller en sådan elproducent som avses i 5 § 1 mom. 2 punkten över-

ten.

låter till en annan elproducent.

13 §

Om en auktoriserad lagerhållare i lager har stenköl för vilket tidigare har betalats accis och som lagerhållaren själv använder eller överlåtare till accispliktigt eller accisfritt bruk, har lagerhållaren rätt att i accisdeklarationen göra ett avdrag som motsvarar den tidigare betalda accisen. Avdraget skall göras senast inom tre månader från ingången av det kalenderår som följer efter det stenkölet använts eller överlåtits.

(upphävs)

13 §

14 §

Om en auktoriserad lagerhållare inte kan göra avdraget enligt 13 § i accisdeklarationen, har han rätt att på ansökan få återbäring för den överbetalda accisen på stenköl.

Om accis på stenköl har betalats till ett större belopp än vad som stadgas i denna lag, har en användare som inte är auktoriserad lagerhållare rätt att på ansökan få återbäring för den överbetalda accisen.

Ansökan om återbäring i de fall som avses i 1 mom. skall göras hos distriktstullkammaren på den auktoriserade lagerhållarens hemort och i de fall som avses i 2 mom. hos distriktstullkammaren på den ort där stenkölet använts. Ansökan skall göras inom tre månader från utgången av det kalenderår under vilket stenkölet har överlåtits eller använts.

14 §

Om någon annan än en auktoriserad lagerhållare har använt stenköl för ändamål som enligt 12 § 1 mom. 1 eller 3 punkten är accisfria, genomförs accisfriheten genom att den betalda accisen på ansökan återbärs till användaren. Ansökan om återbäring av accisen skall ges in till tullmyndigheten på den ort där stenkölet har använts.

Återbäring kan ansökas för stenköl som använts under ett kalenderår eller särskilt för stenköl som använts under perioden januari-juni respektive juli-december. Återbäring skall sökas inom tre år från utgången av den ovan nämnda perioden. Villkoret för återbäringen är att sökanden lägger fram en tillförlitlig utredning om den accisfria användningen av produkterna. Återbäring sker inte om återbäringens belopp är under 330 euro. Närmare bestämmelser om utbetalningstidpunkten för återbäringen kan utfärdas genom förordning av statsrådet. Om inte något annat bestäms i denna lag, gäller i tillämpliga delar för accisåterbäringen vad som i lagen om påförande av accis eller med stöd av den bestäms om accisrättelse, efterbeskattning, accisförhöjning, bokföringsskyldighet, granskning av uppgifter, skyldighet att lämna uppgifter och ändringssökande, samt vad som i övrigt bestäms om accis.

Bränttorv och tallolja**Tallolja**

15 §

15 §

20 §

Skyldig att betala accis och försörjningsberedskapsavgift för naturgas är

1) den som importerar naturgas från ett land utanför gemenskapen,

2) den till vilken naturgas har överförs ac-cisfritt med stöd av denna lag, om naturgasen har använts för något annat än ett accisfritt ändamål.

22 §

Om accis och försörjningsberedskapsavgift för naturgas har betalats till ett större belopp än vad som stadgas i denna lag, har användaren rätt att på ansökan få återbäring av den överbetalda accisen och avgiften.

Ansökan enligt 1 mom. skall göras hos distriktstullkammaren på den ort där användningen äger rum. Ansökan skall göras inom tre månader från utgången av det kalenderår under vilket naturgasen har använts.

24 §

När en accisskyldig enligt 20 § 2 punkten är skyldig att betala accis för naturgas, eller när det är fråga om återbäring av accis enligt 22 § eller annan återbäring, tillämpas på på-förande och återbäring av accis för naturgas

20 §

Skyldig att betala accis och försörjningsberedskapsavgift för naturgas är *den som im-porterar naturgas från ett land utanför Eu-ropeiska gemenskapen.*

22 §

Genomförandet av den ovan i 21 § avsedda accisfriheten sker så att den accis som beta-lats för naturgas återbärs till användaren på ansökan.

Ansökan om accisåterbäring skall ges in till tullmyndigheten på den ort där natura-sen använts. Återbäring kan ansökas för na-turgas som använts under ett kalenderår el-ler särskilt för naturgas som använts under perioden januari-juni respektive juli-december. Återbäring skall sökas inom tre år från utgången av den ovan nämnda perioden. Förutsättning för återbäringen är att sökan-den lägger fram en tillförlitlig redogörelse för den accisfria användningen av produk-terna. Återbäring sker inte om återbäringens belopp är under 330 euro. Närmare bestä-melser om utbetalningstidpunkten för återbä-ringen kan utfärdas genom förordning av statsrådet. Om inte något annat bestäms i denna lag, gäller i tillämpliga delar för ac-cisåterbäringen vad som i lagen om påföran-de av accis eller med stöd av den bestäms om accisrättelse, efterbeskattnings, accisförhöj-ning, bokföringsskyldighet, granskning av uppgifter, skyldighet att lämna uppgifter och ändringssökande, samt vad som i övrigt be-stäms om accis.

24 §

(2 mom. upphävs)

Gällande lydelse

Föreslagen lydelse

*vad som stadgas eller bestäms i lagen om på-
förande av accis eller med stöd av den.*

Denna lag träder i kraft den 20 .
— — —
— — —

Gällande lydelse

Bilaga

ACCISTABELL

Produkt	Produkt- grup	Grund- accis	Tilläggs- accis	Försörjnings- beredskaps- avgift
Elström snt/kWh				
— accisklass I	1	—	0,73	0,013
— accisklass II	2	—	0,22	0,013
Stenkol, stenkolsbriketter och fasta bränslen av stenkol euro/t	3	—	43,52	1,18
Naturgas, i gasform snt/nm ³	5	—	1,82	0,084
Tallolja snt/kg	6	5,68	—	—

Föreslagen lydelse

Bilaga

ACCISTABELL

Produkt	Produkt- grupp	Grund- accis	Tilläggs- accis	Försörjnings- beredskaps- avgift
Elström snt/kWh				
— accisklass I	1	—	0,87	0,013
— accisklass II	2	—	0,25	0,013
Stenkol, stenkolsbriketter och fasta bränslen av stenkol euro/t	3	—	49,32	1,18
Naturgas, i gasform snt/MWh	5	—	2,016	0,084
Tallolja snt/kg	6	6,70	—	—