

**Regeringens proposition till Riksdagen med förslag till  
ändring av lagstiftningen om energibesättning**

**PROPOSITIONENS HUVUDSAKLIGA INNEHÅLL**

I denna proposition föreslås det att lagen om accis på flytande bränslen och lagen om accis på elström och vissa bränslen ändras så att bränslebeskattningen baserar sig på bränslets energiinnehåll och det specifika utsläppet av koldioxid vid förbränning. Samtidigt ändras den svenska termen accis till punktskatt. Benämningen på de aktuella punktskatterna ändras till energiinnehållsskatt och koldioxidskatt. Försörjningsberedskapsavgiften förblir oförändrad både till nivå och till grunder. De föreslagna ändringarna förutsätter också ändringar i fordonsskattelagen och i lagen om återbäring av accis på vissa energiprodukter som använts inom jordbruket.

På fossila och biobaserade bränslen uttas energiinnehållsskatt i proportion till energiinnehållet, vilket minskar speciellt på etanol-skatten. Grunden för beräkning av koldioxidskatt ska höjas från det nuvarande. I samband med koldioxidskatten beaktas den koldioxidminskning i förhållande till fossila bränslen som åstadkoms med hjälp av biobränslen, vilket gynnar koldioxideffektiva biobränslen. Den föreslagna ändringen i skattestrukturen gäller också biobrännolja, som för närvarande är skattefri. Biogas ska förbli skattefri.

När det gäller energiinnehållsskatten introduceras dessutom en kvalitetsgradering för bränslen som minskar på hälsofarliga lokala utsläpp. I fråga om trafikbränslen ska kvalitetsgraderingen gälla paraffinisk dieselloja. I fråga om natur- och biogas del ska närutsläppsnyttan beaktas i form av en faktor som sänker nivån på drivkraftsskatten för personbilar.

Också för svavelfri lätt brännolja föreslås en kvalitetsgradering. Genom en kvalitetsgradering för motorbensin eftersträvas en minskning av hälsorelaterade olägenheter som förorsakas av avgasutsläpp från motorsågar, gräsklippare och andra mindre arbetsmaskiner.

Strukturförändringen som gäller fordon och som baserar sig på energiinnehållet samt koldioxid- och närutsläppen förverkligas genom bränslebeskattning eller en kombination av bränslebeskattning och drivkraftsskatt på fordon. Diesebilars samt gas- och eldrivna bilars drivkraftsskatt ska ändras.

Den strukturella förändringen av bränslebeskattningen av trafikbränslen ska genomföras så avkastningsneutralt som möjligt. Man föreslår inga ändringar i skattenivån för bensin, och den föreslagna skattehöjningen för dieselloja ska tas i beaktande så att den allmänna nivån för drivkraftsskatten på person- och lastbilar sänks.

Punktskatten på lätt och tung brännolja, stenkol och naturgas samt el som uppvärmnings- och kraftverksbränslen föreslås i samband med den beskattningsmässiga strukturförändringen bli höjd med ca 730 miljoner euro i syfte att kompensera för den förlust av skatteavkastning som beror på slopandet av arbetsgivarens folkpensionsavgift.

Koldioxidskatten på bränslen som används i kombinerad el och värmeproduktion ska sänkas med 50 procent i syfte att minska på överlappande koldioxidstyrning och att förbättra konkurrenskraften av den kombinerade produktionen. Gränsvärdena för att bevilja energiintensiva industrier skatteåterbäring föreslås förbli oförändrade. Skattehöjning av naturgas föreslås genomföras stegvis.

För brännorv föreslås en stegvis stigande, låg energiskatt som inte baserar sig på energiinnehållet eller koldioxidutsläppen. Den energiskatt som tas ut som punktskatt för tallolja höjs i en utsträckning som motsvarar tung brännolja.

Återbäringen av energiskatt inom jordbruket höjs för att kompensera jordbruket för skattehöjningarna.

Förfarandet för beskattningen av naturgas föreslås bli harmoniserat med övrig punktskatt. Den nuvarande importbeskattningen ersätts med att naturgasen beskattas när ga-

sen överläts från överföringsnätet för konsumtion. Så kallade mikrokraftverk befrias helt från skyldigheten att betala elskatt. I energibeskattningen görs också vissa preciseringar av teknisk natur.

Propositionen hänför sig till budgetpropositionen för 2011 och avses bli behandlad i samband med den.

Lagarna avses träda i kraft vid ingången av 2011 under förutsättning att kommissionen

beviljar tillstånd för statsbidrag för de föreslagna ändringarna. Höjningen av skatten på fossil dieselolja ska dock tillämpas dock först från ingången av 2012. Också sänkningen av drivkraftsskatten på person- och lastbilar genomförs fullt ut först 2012. Ändringarna i drivkraftsskatten för gas- och eldrivna personbilar genomförs först 2013.

## INNEHÅLL

PROPOSITIONENS HUVUDSAKLIGA INNEHÅLL .....	1
INNEHÅLL .....	3
ALLMÄN MOTIVERING .....	5
1 NULÄGE .....	5
1.1 Lagstiftning och praxis.....	5
1.1.1 Energibeskattnings allmänna struktur.....	5
1.1.2 Punktskatterna på flytande bränslen .....	6
1.1.3 Punktskatterna på el, naturgas, stenkol och tallolja.....	8
1.1.4 Beskattningen av fordon.....	11
1.2 Lagstiftningen i EU .....	14
1.3 Bedömning av nuläget .....	18
1.3.1 Trafikbränslen .....	18
1.3.2 Bränslen som används för uppvärmning och i kraftverk.....	18
1.3.3 Gradering av skatten på basis av bränslekvaliteten .....	21
2 MÅLSÄTTNING OCH DE VIKTIGASTE FÖRSLAGEN .....	22
2.1 Målsättning.....	22
2.2 De viktigaste förslagen.....	23
2.2.1 Beskattningen av trafikbränslen .....	23
2.2.2 Beskattningen av bränsle som utnyttjas för uppvärmning och i kraftverk samt av el .....	29
2.2.3 Nuvarande och föreslagna skattenivåer för trafik- och uppvärmningsbränslen .....	35
2.2.4 Utgångsvärden i kalkylerna för energiinnehålls- och koldioxidskatt på trafik- och uppvärmningsbränslen.....	36
2.2.5 Ändringar baserade på bränslekvaliteten och övriga ändringar .....	37
3 PROPOSITIONENS KONSEKVENSER .....	38
3.1 Ekonomiska konsekvenser.....	38
3.2 Konsekvenser för miljön.....	41
3.2.1 Allmänt.....	41
3.2.2 En strukturell förändring av beskattningen av trafikbränslen och drivkraftsskatten .....	41
3.2.3 Höjningen av skatterna på uppvärmningsbränslen och en förändring av strukturen.....	42
3.2.4 Jordbruket.....	43
3.3 Konsekvenser för myndigheterna .....	44
3.4 Samhälleliga konsekvenser .....	44
4 BEREDNINGEN AV PROPOSITIONEN .....	45
5 SAMBAND MED ANDRA PROPOSITIONER.....	47
DETALJMOTIVERING .....	48
1 LAGFÖRSLAG .....	48
1.1 Lag om punktskatt på flytande bränslen .....	48
1.2 Lag om punktskatt på elström och vissa bränslen.....	51
1.3 Fordonsskattelag .....	56
1.4 Lag om upphävande av 12 § 2 mom. i fordonsskattelagen.....	57
1.5 Lag om återbäring av accis på vissa energiprodukter som använts inom jordbruket.....	57
2 IKRAFTTRÄDANDE .....	57
LAGFÖRSLAGEN.....	59

1. Lag om ändring av lagen om accis på flytande bränslen.....	59
BILAGA, SKATTETABELL.....	64
2. Lag om ändring av lagen om accis på elström och vissa bränslen .....	65
BILAGA, SKATTETABELL.....	69
3. Lag om ändring av 11 § i fordonsskattelagen.....	69
4. Lag om upphävande av 12 § 2 mom. i fordonsskattelagen .....	71
5. Lag om ändring av lagen om återbäring av accis på vissa energiprodukter som använts inom jordbruket.....	71
BILAGA .....	73
PARALLELTEXTER .....	73
1. Lag om ändring av lagen om accis på flytande bränslen.....	73
2. Lag om ändring av lagen om accis på elström och vissa bränslen .....	87
3. Lag om ändring av 11 § i fordonsskattelagen.....	96
5. Lag om ändring av lagen om återbäring av accis på vissa energiprodukter som använts inom jordbruket.....	98

## ALLMÄN MOTIVERING

## 1 Nuläge

## 1.1 Lagstiftning och praxis

## 1.1.1 Energibeskattnings allmänna struktur

Alla energiprodukter kom att omfattas av ett samordnat punktskattesystem när direktivet om en omstrukturering av gemenskapsramen för beskattning av energiprodukter och elektricitet 2003/96/EG, nedan *energiskattedirektivet*, trädde i kraft från början av 2004. På motorbensin, diesellojla, etanol, biodiesel, lätt och tung brännolja samt el och bränslena för el- och värmeproduktion, såsom stenkol, brunkol, koks och naturgas uppbärs punktskatt med undantag för trä och torv. Direktivet föreskriver om skattens struktur och punktskatternas miniminivåer. På energiprodukter tillämpas även direktiv 2008/118/EG om allmänna regler för punktskatt och upphävande av direktiv 92/12/EEG, nedan *punktskattedirektivet*. Direktivet innehåller bestämmelser om allmänna grunder för harmonisering av punktskatterna, förfarandena och kontrollsystemet, som omfattar tillverkning och lagring av produkter samt överföringar av produkter mellan medlemsstaterna. Punktskattedirektivet har införts i Finland genom punktskattelagen (182/2010).

Bestämmelser om beskattningen av energiprodukter i Finland ingår i lagen om accis på flytande bränslen (1472/1994), nedan *lagen om skatt på bränslen*, samt i lagen om accis på elström och vissa bränslen (1260/1996), nedan *lagen om skatt på elström*. En bakomliggande orsak till denna indelning har bl.a. varit att egenskaperna hos flytande bränslen liksom distributionssystemen har varit jämförbara samt att fram till utgången av 2003 hade endast punktskatterna på flytande bränslen harmoniserats inom Europeiska unionen.

Den punktskatt (accis) som i Finland uppbärs på energiprodukter är uppdelad i grundskatt och tilläggsskatt. Grundskatten är till sin natur fiskal och påförs flytande bränslen, dvs. bensin, diesellojla och lätt brännolja.

Tilläggsskatten bestäms på basis av det specifika koldioxidutsläppet då produkten förbränns och som dess värde har tillämpats 20,41 euro per ton koldioxid. Tilläggsskatten tas ut på ovan nämnda flytande bränslen, tung brännolja samt på stenkol, naturgas och el. Skattenivån för naturgas är emellertid bara hälften av dess kalkylerade värde. För tallolja uppbärs endast grundskatt, som motsvarar skattenivån för tung brännolja. Beskattningen av tallolja har till syfte att styra talloljan från att användas som energi till fortsatt förädling.

Skattenivåerna som tillämpas i Finland ligger över minimiskattenivåerna i energiskattedirektivet. Motorbränslena för fordon har egna skattenivåer. Av orsaker som anknyter till användningen och distributionen av samt skattekontrollen över produkterna har man i Finland gått in för ett system där skattenivån för bränsle som används såväl för uppvärmning som i arbetsmaskiner och fast installerade motorer är den samma. Detta gäller i praktiken beskattningen av lätt brännolja. Brännoljan som är lättare beskattad än diesellojla ska för kontrollens skull färgas enligt unionens bestämmelser.

För flygbensin och flygpetroleum som används vid nöjesflygning uppbärs punktskatt, vars nivå är lägre än på trafikbränsle. Bränslena i kommersiell luftfart är fria från punktskatt.

Elskatt tas ut på all el oberoende av produktionssätt, tilläggsskatten på el grundar således inte på specifika koldioxidutsläpp från bränslena som använts för elproduktion. Elskatten är graderad enligt en allmän skatteklass I och en lägre skatteklass II, som tillämpas på el som förbrukats inom industrin och växthusodlingen. Vid elproduktion är bränslena skattefria, däremot är bränslena i värmeproduktionen belagda med punktskatt.

I samband med energibeskattningen av bränslen och el uppbärs en försörjningsberedskapsavgift som inkomstförs till försörjningsberedskapsfonden. Energibeskattningen hör till tullens uppgifter.

## Skattenivåer 2010 och beskattningsutfall 2009

	<i>Grundskatt</i>	<i>Tilläggs-katt</i>	<i>Försörjningsbered- skapsavgift</i>	<i>Influten skatt, mn euro</i>
Motorbensin cent/l	57,24	4,78	0,68	1 435
Dieselolja cent/l	30,67	5,38	0,35	929
Lätt brännolja cent/l	2,94	5,41	0,35	174
Tung brännolja cent/kg	—	6,42	0,28	40
Flygpetroleum cent/l	33,32	5,38	0,35	0,2
Flygbensin cent/l	37,54	4,78	0,68	1
Sammanlagt				2 579
El cent/kWh				
— skatteklass I	—	0,87	0,013	341
— skatteklass II	—	0,25	0,013	89
Sammanlagt				430
Stenkol euro/t	—	49,32	1,18	59
Naturgas euro/MWh	—	2,016	0,084	80
Tallolja cent/kg	6,70			1
Sammanlagt				140
Alla sammanlagt				3 149

## 1.1.2 Punktskatterna på flytande bränslen

Punktsskatt och försörjningsberedskapsavgift tas ut på flytande bränslen, som är bl.a. motorbensin, dieselolja, flygpetroleum och flygbensin samt lätt och tung brännolja. Som flytande bränslen definieras dessutom vegetabiliskt och animaliskt fett, blandningar av dessa fetter och alkohol, dvs. estrar samt olika slags alkohol som bränsle för motorer och uppvärmning. För bisubstanserna som blandas i flytande bränsle ska betalas punktsskatt och försörjningsberedskapsavgift på samma grunder som för bränslet i vilket det läggs. Förutom ovan nämnda bränslen omfattas dessutom alla övriga flytande bränslen och produkter som ersätter dem och är avsedda att användas som motorbränsle av punktsskatt, försörjningsberedskapsavgift och systemet för övervakning av punktsskatter. Dessutom är alla kolväten med undantag för torv skattepliktiga bränslen när de används för uppvärmning. Fria från punktsskatt är flytgas

samt bränslen som används i kommersiell sjötrafik och luftfart.

I beskattningen av bränslen jämställs alla mineraloljor och övriga produkter, såsom biobränslen som överläts att användas som motorbränsle, enligt substitutionsprincipen med det fossila motorbränsle som ersätts och beskattats som detta antingen som motorbensin eller dieselolja. På samma sätt beskattas alla kolväten, som överläts att användas för uppvärmning enligt motsvarande uppvärmningsbränsle, antingen som lätt eller tung brännolja.

Finland tillämpar en miljöbaserad nedsättning av punktsskatten på svavelfri dieselolja och reformulerad svavelfri motorbensin förutsatt att produktens svavelhalt är högst 10 milligram per kilogram. Punktsskatten är graderad enligt 2,65 cent per liter. Villkoret för en lägre skatt är förutom att motorbensinen är svavelfri att bensinens syrehalt är minst två, men högst 2,7 viktprocent och att bensinen vad gäller ångtrycket fyller de föreskrivna kraven för sommar- och vintertid. Genom

kraven på minimisyrehalt reduceras utsläppen av kolmonoxid och kolväten från äldre bilar som saknar katalysator. Genom kraven på ångtryck begränsas återutsläppen i form av flyktiga kolväten (VOC) och andra utsläpp i avgaserna.

Med lätt brännolja avses dieselolja och eldningsolja som lämpar sig att användas vid uppvärmning samt i arbetsmotorer och fast installerade motorer och som har gjorts identifierbar genom att i bränslet blandas såväl en tillsats som ett rött färgämne. Syftet med att oljan görs identifierbar är att olaglig användning av det lägre beskattade bränslet kan kontrolleras. Lätt brännolja får användas för uppvärmning, i industriella processer, i fast installerade motorer samt under vissa förutsättningar i traktorer och olika slags arbetsmaskiner. Som bränsle i personbilar, lastbilar och bussar i vägtrafik samt i fritidsbåtar utrustade med dieselmotorer ska däremot användas högre beskattad dieselolja som inte är färgad.

Lagen om skatt på bränslen tillämpas inte på bränslen i fast form och i gasform emedan bestämmelser om beskattningen av dessa produkter ingår i lagen om skatt på elström.

Enligt punktskattelagen kräver skattefri tillverkning, förädling och förvaring av punktskattepliktiga produkter, såsom flytande bränslen, tillstånd. På grund av skatterisken i samband med punktskattepliktiga produkter måste företag, som tillverkar produkter som omfattas av punktskatt eller i övrigt bedriver verksamhet med produkter som temporärt inte påförts punktskatt, få tillstånd för sin verksamhet och ställa säkerhet såväl för att punktskatten blir betald och produkterna förflyttade. En typisk skattskyldig i fråga om flytande bränslen är en godkänd upplagshavare som har rätt att tillverka och lagra bränslen inom systemet med punktskatteuppskov. Punktskatten ska betalas när produkten släpps för konsumtion från detta system. Inom systemet med punktskatteuppskov kan produkter överföras utan att skatt behöver betalas till en annan med tillstånd att skattefritt ha ett upplag antingen i Finland eller ett annat medlemsland. I praktiken innebär detta arrangemang att punktskatt på flytande bränslen betalas i det skede då ett bränsle släpps för konsumtion från det skattefria upp-

laget, i praktiken från oljebolagets partiupplag till servicestationerna, industrin eller energiproduktionsanläggningarna. Fördelen med systemet är att skatten ska betalas först då produkten släpps för konsumtion och således inte behöver vara betald på förhand. I likhet med övriga punktskatter berörs inte minutförsäljarna för energiprodukter eller konsumenterna av denna beskattning, utan punktskatterna ingår i anskaffningspriset för produkterna. Enligt punktskattelagen är även sådana personer, som har upphandlat bränslen skattefritt, skattskyldiga ifall produkterna inte har används i ett syfte som är skattefritt. Dessutom nämner lagen om skatt på bränslen vissa bestämmelser som kompletterar punktskattelagen i fråga om särskild skattskyldighet som hänför sig till beskattningen av flytande bränslen i situationer, där bränsle överläts från statens säkerhetsupplag, bisubstanter blandas i bränslena eller när ersättande produkter används för skattepliktiga ändamål.

Lagen om skatt på bränslen föreskriver att i vissa användningssyften eller vid vissa överlåtelser ska bränslena inte påföras punktskatt och försörjningsberedskapsavgift. Biobrännolja, med vilken avses bränsle som lämpar sig att användas vid uppvärmning samt i arbetsmotorer och fast installerade motorer, är tillverkad av biomassa och befriad från skatt. Med biomassa avses den biologiskt nedbrytbara delen av produkter, avfall och restprodukter från jordbruket, inklusive material av vegetabiliskt och animaliskt ursprung, fiske, skogsbruket och därmed förknippad industri samt den biologiskt nedbrytbara delen av industriavfall och kommunalt avfall. Också då lätt brännolja baserad på mineralolja blandas med biobrännolja är den del av bränslet som är baserad på biomassa skattefri. Friheten gäller inte biobrännolja som används som bränsle i bilar och som beskattas enligt substitutionsprincipen som dieselolja.

Lagen om skatt på bränslen föreskriver om ett förenklat punktskatteförfarande om den producerade mängden biobrännolja blir högst 100 000 liter per kalenderår. Det förenklade förfarandet betyder för punktskatternas vidkommande att småproducenter av biobrännolja inte behöver ansöka om tillstånd för att upprätthålla ett skattefritt upplag eller ställa

säkerhet för de skatterisker som verksamheten är förenad med. Ett förenklat förfarande kan inte tillämpas om biobränslen överförs mellan Finland och en annan medlemsstat eller mellan Finland och ett land utanför unionen. Trots att biobrännoljan är befriad från punktskatt måste småproducenter registrera sig enligt energiskattedirektivet i och för övervakningen genom en skriftlig anmälan till hemortens tulldistrikt. På småproducenter tillämpas bestämmelserna för skattskyldig som deklarerar per skatteperiod. Detta innebär bl.a. bokföringsskyldighet över tillverkningen och användningen av skattepliktiga produkter samt över övrig verksamhet som anknyter till beskattningen och övervakningen av den. Den skattskyldige ska kalendermånadsvis lämna in en deklaration till hemortens tulldistrikt.

### 1.1.3 Punktskatterna på el, naturgas, stenkol och tallolja

Enligt lagen om skatt på elström uppbärs punktskatt och försörjningsberedskapsavgift för el, stenkol, naturgas och tallolja. För tallolja uppbärs endast grundskatt och för de övriga ovan nämnda produkterna tilläggsskatt. Enligt substitutionsprincipen i lagen om skatt på elström ska för kolväten som ersätter de nedan nämnda produkterna betalas skatt motsvarande bränsleskatt. För ersättande produkter uppbärs dessutom försörjningsberedskapsavgift. Substitutionsprincipen tillämpas dock inte på torv, som faller utanför området för energiskattedirektivets tillämpning och som från och med den 1 juli 2005 utgör en produkt som inte påförs punktskatt på nationell nivå. Inte heller biogas är någon skattepliktig produkt. Lagen om skatt på elström tillämpas på biogas endast i det fall att för elen som producerats med biogas har betalats stöd för elproduktion.

Skatt uppbärs på all el oavsett på vilket sätt den har producerats, skatten grundar således inte på vilken mängd kol eller energi bränslena som har använts vid produktionen innehåller. I elproduktionen är bränslena skattefria, däremot ska punktskatt betalas för skattepliktiga bränslen när de används för värmeproduktion. Vid kombinerad produktion av el och värme, nedan *kombinerad produktion*,

beskattas endast de skattepliktiga bränslena som har använts för att producera värme. Mängden bränsle som ligger till grund för skatten beräknas genom att mängden värme som överlåtits för konsumtion multipliceras med koefficienten 0,9. Med värme som överlåtits för konsumtion avses den mängd värme som överlåtits från ett kraftverk till fjärrvärme- och processågnät och motsvarande vidare utnyttjande. Syftet med detta arrangemang är att främja en energieffektiv kombinerad produktion.

Punktskatten på el är graderad i en högre (I) och en lägre (II) skatteklass. För el som används i industrin och yrkesmässig växt- och husodling betalas skatten enligt den lägre skatteklassen. Skatt enligt skatteklass I ska betalas för el som används exempelvis i privata hushåll, jord- och skogsbruk, byggverksamhet, parti- och minuthandel, inkvarterings- och förplägnadsverksamhet samt vid tillhandahållande av tjänster i allmänhet. Elskatten ska betalas i det skede då den överläts från elnätet till slutkonsumenten.

Enligt 5 § 2 mom. i lagen om skatt på elström omfattar skatten inte generatorer med en nominell effekt under två megavoltampere om den el som de producerar inte överförs till elnätet. Att koppla dylika små kraftverk som närmast fungerar som reservkraftverk till elnätet är i regel inte ekonomiskt lönsamt. Att beskatta småskalig elproduktion skulle dessutom ur administrativ synvinkel vara arbetsdrygt såväl för skattetagaren som för den skattskyldige med tanke på den minimala avkastningen från skatten.

Naturgas importeras till Finland endast från Ryssland som är utanför EU. Naturgasrörsystemet eller överföringsnätet i Finland omfattar tusen kilometer och har en sträckning från sydöstra Finland till huvudstadsregionen och Tammerfors. Överföringsnätet består förutom av den egentliga ledningen av olika slags stationer. I överföringsnätet transporteras naturgasen under ett högt, reducerat tryck.

Naturgasen överförs till användarna eller de lokala distributionsbolagens grenledningar via regler- och mätstationer, där gasens tryck reduceras till en nivå som är lämplig för mottagarna och gasvolymen i allmänhet mäts. Dessa drygt hundra stationer har förbindelse för överföring av information till naturgas-



centralens kontrollrum. Distributionsbolagen överför gasen i distributionsnätet till användarna.

Gasum Oy svarar för importen, överföringen och partiförsäljningen av naturgas. Partikunder är stora och medelstora företag inom industrin, energibolag och kraftverk som producerar fjärrvärme och el samt lokala naturgasdistributörer. De lokala naturgasdistributörerna säljer naturgas till småförbrukarna på över 25 orter. Kunderna är små industrianläggningar, fastigheter med offentlig service och affärer, rad- och höghusbolag samt småhus. Största delen av gasen går till storförbrukare. Småförbrukarnas andel av försäljningsvolymen för naturgas är cirka fem procent.

Naturgas används huvudsakligen för produktion av el och värme i energibolagen och i industrin samt som bränsle i industriella processer. Naturgasen beskattas avvikande från andra punktskatter i samband med importen vid gränsen mellan Finland och Ryssland. Importören för naturgas är skyldig att betala punktskatt och försörjningsberedskapsavgift för den mängd naturgas som har införts i landet. Skattenivån för naturgas är hälften av vad den skulle vara på basis av det specifika koldioxidutsläpp som utgör grund för att beräkna tilläggsskatten.

Lagen om skatt på elström föreskriver att naturgasen är befriad från skatt. Sådan naturgas som används vid produktionen inom industrin som råämne eller bisubstans eller direkt första gången vid produktionen av en vara omfattas inte av punktskatt eller försörjningsberedskapsavgift. Dessutom är naturgas, som används vid elproduktionen eller som energikälla i oljeraffineringsprocessen befriad från skatt. Trots att biogas skulle matas in i överföringsnätet för naturgas omfattas den inte av skatt, eftersom beskattningen av gasen i överföringsnätet sker i samband med importen. Den importerade gasen överläts till användarna för konsumtion till ett pris som inkluderar punktskatten och försörjningsberedskapsavgiften. Om gasen används för ett skattefritt ändamål har användaren rätt att ansöka om skatteåterbäring hos tulldistriktet inom tre månader från utgången av det kalenderår då naturgasen har använts. Ungefär två tredjedelar av den naturgas som används

är skattefri och skatteåterbäringens belopp enligt nu gällande skattenivå uppgår till 60–70 miljoner euro årligen.

Den som driver industriell produktion är skyldig att betala i punktskatt på den tallolja han har använt för uppvärmning ett belopp som motsvarar skatten på tung brännolja. Beskattningen har till syfte att kanalisera talloljan från att användas som energi till fortsatt förädling som råämne för den kemiska industrin. Numera flyter det årligen in omkring en miljon euro i skatt från talloljan.

#### Stödsystemet

Beskattningen av energi inbegriper förutom en graderad skala för elskatt ett stödsystem, som består av produktionsstöd för el producerad med någon viss förnybar energi och partiell skatteåterbäring till energiintensiv industri.

Stödsystemet för elproduktion består av stöden för produktion med vindkraft, i små vattenkraftverk, med skogsflis, återvinningsbränsle och biogas. Stödets grundbelopp är 0,42 cent per kilowattimme. För att trygga och förbättra vindkraftens och skogsflisens konkurrenskraft betalas för el producerad med dem ett förhöjt stöd som är 0,69 cent per kilowattimme. Stödet för el producerad med hjälp av återvinningsbränsle är 0,25 cent per kilowattimme, eftersom återvinningsbränsle inte helt och hållet är bioenergi. År 2008 fanns det totalt 146 mottagare av stöd för elproduktion.

#### Stöden för elproduktion 2008: miljoner euro

vindkraft	1,8
skogsflis	8,1
små vattenkraftverk	0,8
återvinningsbränsle	0,8
biogas	0,05

Energiintensiva företag får en partiell återbäring av den skatt på energi som företagen har betalat. Skatteåterbäring betalas till den del punktskatterna som företaget har betalat överstiger 3,7 procent av företagets förädlingsvärde. I så fall har företaget rätt att få tillbaka 85 procent av skattebeloppet som

återbäring. Av den återbäring som räknats utbetalas dock endast den del av beloppet som överstiger 50 000 euro. År 2008 betalades 5,5 miljoner euro som skatteåterbäringar till knappt tio företag inom den energiintensiva industrin.

Stödformerna inom beskattningen av energi har från kommissionens sida beviljats temporära tillstånd för statliga stöd.

#### Återbäring av energiskatt inom jordbruket

Punktskatten i priset på energiprodukter kan återbäras till den som bedriver yrkesmässigt jordbruk på den lätta och tunga brännolja samt elen som han har använt inom jordbruket. Bestämmelserna om återbäringen ingår i lagen om återbäring av accis på vissa produkter som använts inom jordbruket (603/2006), nedan *lagen om återbäring av energiskatt inom jordbruket*. För lätt brännolja som använts inom jordbruket återbärs 5,85 cent per liter och för tung brännolja 2,75 cent per kilogram. Dessutom återbärs av den punktskatt på el som uppburits enligt skatteklass I 0,62 cent per kilowattimme, i så fall förblir skattebelastningen på en nivå motsvarande skatteklass II. Berättigad till återbäring är en person som bedriver yrkesmässigt jordbruk och till vilken det under skatteåret har betalats direktstöd från Europeiska unionen, kompensationsbidrag, miljöstöd för jordbruket eller nationellt stöd. Dessutom är den som bedriver spannmålstorkning berättigad till stöd.

Återbäringen av energiskatt har kopplats samman med deklARATIONEN ÖVER INKOMSTER från jordbruket. Sökande som är skyldiga att avge deklARATION ÖVER SINA INKOMSTER från jordbruket lämnar in ansökan om återbäring av punktskatt som bilaga till skattedeklARATIONEN ÖVER INKOMSTERNA från jordbruket. Sådana personer som ansöker om återbäring och inte avger skattedeklARATION ÖVER INKOMSTER från jordbruket ska använda en särskild blankett för ansökan. Ansökan ska lämnas varje år och den ska lämnas in senast före utgången av februari kalenderåret efter skatteåret. I fråga om samfund och samfällid förmän ska ansökan lämnas senast inom fyra månader efter utgången av det skatteår som ansökan om återbäring gäller. Ansökan ska

bl.a. innehålla uppgifter om hur energiprodukterna som berättigar till återbäring har använts under skatteåret. Någon skatteåterbäring betalas inte ut, ifall återbäringens belopp understiger 50 euro. Återbäringarna betalas av Skatteförvaltningen.

Den som bedriver yrkesmässig växthusodling betalas återbäring på punktskatten som betalats för lätt och tung brännolja med stöd av 10 a § i lagen om skatt på bränslen. Sådana växthusodlare, för vilka den sammanlagda mängden lätt och tung brännolja som använts överstiger 16 000 enheter, ska lämna sin ansökan om återbäring av punktskatt till tullmyndigheten på den ort där odlingen är belägen. Ansökan om återbäring kan lämnas antingen för hela kalenderåret eller skilt för den brännolja som använts under perioden januari–juni och juli–december. Återbäring ska sökas senast inom sex månader från utgången av ovan nämnda tidsperiod. Återbäringarna som betalas växthusodlare är lika stora som skatteåterbäringarna till dem som bedriver yrkesmässigt jordbruk. I en situation, där den sammanlagda mängden lätt och tung brännolja som använts i växthusodlingen understiger 16 000 enheter, kan punktskatt dock återbäras till växthusodlaren med stöd av lagen om återbäring av energiskatt inom jordbruket.

I lagen om skatt på elström har yrkesmässig växthusodling jämställts med industrin. För el som använts inom industrin och som det har varit möjligt att mäta separat i samband med leveransen betalas skatt enligt den lägre skatteklass II. Det är möjligt att tillhandahålla el för växthusodlingarna på samma villkor med en lägre skatt enligt skatteklass II. Detta förutsätter att en separat elmätare har installerats för växthusodlingen. Om det inte har installerats någon skild mätare kan betald punktskatt som ingått i priset återbäras på ansökan med stöd av lagen om återbäring av energiskatt inom jordbruket. Växthusodlaren får i så fall som återbäring på punktskatten på den el som han använt 0,62 cent per kilowattimme.

Kommissionen har den 27 december 2006 antagit riktlinjer för statligt stöd till jord- och skogsbruk 2007—2013, nedan *riktlinjerna*. Genom riktlinjerna fastställs reglerna för stöd kopplade till befrielse från skatt enligt ener-

giskattedirektivet. Kommissionen har 2007 i samband med att det stiftades en lag om återbäring av energiskatt inom jordbruket ansett att Finlands stödåtgärder är förenliga med EU-fördraget och att de uppfyller villkoren i riktlinjerna. Kommissionen har också godkänt förhöjd återbäring av skatt på energiprodukter som har använts i jordbruket, lagarna gällande dessa återbäringar 920/2008 och 919/2008 trädde i kraft den 1 januari 2009.

Enligt artikel 108 i fördraget om Europeiska unionens funktionssätt ska kommissionen underrättas i så god tid att den kan yttra sig om alla planer på att vidta eller ändra stödåtgärder. Om kommissionen anser att någon sådan plan inte är förenlig med den inre marknaden får medlemsstaten inte genomföra åtgärden. Punkt 16 i riktlinjerna föreskriver att stöd enligt en stödordning endast får beviljas för verksamhet som redan har utförts eller tjänster som redan har tagits i anspråk efter det att stödsystemet har inrättats och kommissionen har förklarat det förenligt med EU-fördraget. En lag om ändring av stödsystemet kan således börja tillämpas först efter att kommissionen har beviljat sitt tillstånd.

Ändrat stöd kan betalas endast för energiprodukter som har använts efter att kommissionen har beviljat tillståndet.

Den som bedriver jordbruk yrkesmässigt har från och med 2005 kunnat få återbäring på ansökan från användaren på den skatt han betalat för energi som har använts inom jordbruket. Syftet med återbäringen på energiskatt har varit att förbättra verksamhetsbetingelserna för jordbruket genom reducerade produktionskostnader.

Återbäring på energiskatten har betalats växthusodlare och personer som bedriver yrkesmässigt jordbruk till ett belopp av i genomsnitt 12—13 miljoner euro årligen. Skatteåterbäringarna på energiprodukter 2008 framgår av tabellerna nedan. För växthusodlingens vidkommande innefattar summorna i tabellen de belopp som betalats som skatteåterbäring med stöd av 10 a § i lagen om skatt på flytande bränslen och 4 § i lagen om återbäring av energiskatt inom jordbruket. För den energi som förbrukades 2008 betalades återbäring till sammanlagt 39 000 sökande.

### Återbäringar av energiskatt till jordbruk och växthus för 2008

Slag	Energimängd, enheter	Återbäring, euro
Lätt brännolja i växthusodling (l)	15 260 423	570 737
Lätt brännolja i övrigt jordbruk (l)	269 224 757	10 095 928
Tung brännolja i växthusodling (kg)	37 666 892	659 171
Tung brännolja i övrigt jordbruk (kg)	491 531	8 602
El i växthusodling och övrigt jordbruk (kWh)	897 485 165	2 034 706

Återbäringarna på energiskatt höjdes 2009. Högre återbäringar betalas på energiprodukter som har använts inom jordbruket den 1 juni 2009 eller därefter. På basis av förbrukningen 2008 och återbäringarna enligt nivån som har tillämpats från juni 2009 beräknas beloppet återbäringar till jordbruket uppgå till cirka 23 miljoner euro per år.

#### 1.1.4 Beskattningen av fordon

##### Bilskatt

Enligt bilskattelagen (1482/1994) är bilskatten en engångsskatt som uppbärs för nya och begagnade person- och paketbilar samt motorcyklar som importerats till landet när de första gången registreras i Finland. Bilskattens beskattningsvärde grundar på fordonets allmänna värde i minuthandeln, dvs. det skattepliktiga konsumentpriset på marknaden

i Finland. Skattesatsen för person- och paketbilar bestäms utifrån bilens koldioxidutsläpp som tillverkaren har uppgett på basis av mätningar utförda på det sätt som föreskrivs i Europeiska unionens lagstiftning. Om utsläppen inte har blivit mätta eller om det inte finns uppgifter om dem bestäms skatten på basis av fordonets totalmassa och drivkraft. Skatten är 12,2—48,8 procent av beskattningsvärdet. Skatteprocenten för motorcyklar bestäms utgående från motorns slagvolym. Skatten för motorcyklar är 9,8—24,4 procent av beskattningsvärdet.

### Fordonsskatt

Fordonsskattelagen (1281/2003) föreskriver om skatt på fordon. Skatten uppbärs för den tid som fordonet används i trafik. Skatten räknas per dag och den bestäms på förhand för en skatteperiod omfattande 12 månader. Grundskatten i den fordonsskatt som uppbärs för person- och paketbilar är fiskal. Skatten som gäller tiden före mars 2011 är graderad i två skatteklasser enligt bilens ålder så, att skatten för bilar som har tagits i bruk före 1994 är 26 cent per dag och för bilar som har tagits i bruk 1994 eller senare 35 cent per dag. På årsnivå är skattebeloppet 94,90 euro eller 127,75 euro. Skattebeloppet är det samma för person- och paketbilar.

Fordonsskattens grundskatt har ändrats till att basera på fordonets koldioxidutsläpp genom en lag om ändring av fordonsskattelagen (1311/2007) och en lag om ändring av 10 § i lagen om ändring av fordonsskattelagen (943/2009). Lagarna trädde i kraft den 1 februari 2010. Enligt de ändrade lagarna påförs grundskatten på basis av koldioxidutsläppen eller totalmassan på samma sätt som bilskatt. Eftersom grundskatten räknas per dag och tas ut i förskott är det möjligt att börja tillämpa de nya skattegrunderna först efter en övergångsperiod för att alla skattskyldiga ska få samma skattemässiga behandling. Därför tillämpas de ändrade bestämmelserna först på den grundskatt i fordonsskatten som uppbärs för den 1 mars 2011 och senare dagar. Beskattningsbeslut som innehåller skatt räknad enligt de nya skattegrunderna har dock skickats ut redan från och med mars 2010.

Fordonsskattens grundskatt på basis av utsläppen är 20—605 euro per år beroende på de för bilen specifika koldioxidutsläppen. Skattetabellen är den samma för alla fordon som omfattas av grundskatten. Skattemodellen gynnar oberoende av tekniken alla bilar med små utsläpp, exempelvis gynnas bilar som går på diesel jämfört med motsvarande bensindrivna modell. Skattebelastningen för personbilar förblir i genomsnitt vid den tidigare i den nya modellen. Däremot kommer enligt beräkningarna en övergång till fordonsbeskattning på basis av utsläppen att höja grundskatten för paketbilar till i genomsnitt 280 euro per år. Den förhöjda skattenivån berör ett stort antal paketbilar och gäller närmast näringslivets operatörer, i vilkas användning största delen av paketbilarna är. Även för husbilar som hör till kategorin personbilar höjer en övergång till grundskatt baserad på utsläppen grundskatten för dessa till i genomsnitt 300—485 euro per år.

Fordonsskattens drivkraftsskatt påförs person-, paket- och lastbilar som utnyttjar annat bränsle än motorbensin. I slutet av 2009 ingick i fordonstrafikregistret cirka 460 000 personbilar, cirka 270 000 paketbilar och cirka 90 000 lastbilar, som omfattades av drivkraftsskatt och var i användning i trafiken. Förutom sitt statsfinansiella syfte utjämnar drivkraftsskatten bilisternas driftkostnader för personbilar som utnyttjar bränslen beskattade på olika sätt. Den drivkraftsskatt som uppbärs för fordon som går på diesel kompenseras av fordonens lägre bränsleförbrukning samt av att skatten på dieselbränsle är 26,3 cent lägre per liter än bränsleskatten på bensin. Drivkraftsskattens nivå är dimensionerad så, att skattebelastningen för personbilar som går på diesel och på bensin blir i stort sett den samma vid ungefär 18 000 kilometers årlig kör mängd.

Drivkraftsskatten för paket- och lastbilar har inte samma syfte att utjämna driftkostnaderna som drivkraftsskatten för personbilar. Drivkraftsskatten baserad på lastbilarnas massa verkställs enligt den årliga skatt som Europaparlamentets och rådets direktiv 2006/38/EG om ändring av direktiv 1999/62/EG om avgifter på tunga godsfordon för användningen av vissa infrastrukturer, nedan *vinjettdirektivet*, förutsätter. Direktivet

föreskriver också om minimiskattesatsen. Genom att paketbilar påförs en lägre drivkraftsskatt än personbilar har man strävat att förenhetliga den skattemässiga behandlingen av fordon som är avsedda för godstransport, med andra ord av stora paketbilar och lätta lastbilar och minska oändamålsenliga ändringar av fordonskategori och val av fordon på grund av beskattningen.

Drivkraftsskatten för en personbil är 6,7 cent per dag för varje påbörjat 100 kilogram totalmassa. För en dieselpersonbil som väger i genomsnitt 1 900 kilogram blir drivkraftsskatten 465 euro per år. För bilar som är avsedda för två ändamål, det vill säga fordon i kategorin paketbil avsedda för persontransport uppbärs lika stor drivkraftsskatt som för personbilar. Drivkraftsskatten för paketbil och husbil per dag är 0,9 cent för varje påbörjat 100 kilogram totalmassa. Största delen av alla paketbilar införda i registret hör till kategorin med vikten 2 500—3 000 kilogram, i det fallet varierar den årliga drivkraftsskatten mellan 82 och 98 euro. Drivkraftsskattebeloppet för lastbilar är beroende av lastbilens totalmassa, antalet axlar och av om bilen används för att dra släpvagn. Drivkraftsskatten för lastbil är 1,0—3,1 cent per dag för varje påbörjat 100 kilogram totalmassa. Till exempel för en lastbil som har två axlar, väger 18 ton och används som distributionsbil blir drivkraftsskatten 919 euro per år och för en kombination av bil och påhängsvagn, som har tre axlar och väger 26 ton, blir drivkraftsskatten 2 372 euro per år. Bussar påförs inte någon drivkraftsskatt.

Förutom dieseldrivna bilar påförs också andra fordon som utnyttjar annat bränsle än motorbensin drivkraftsskatt. Sådana är bl.a. elbilar, som kan laddas med energi från elnät utanför bilen, dvs. bilar som går helt på el

samt sådana hybridbilar som är utrustade med förbränningsmotor och elmotor och som kan laddas med el från en yttre källa. Drivkraftsskatt påförs inte bensindrivna hybridbilar, där batteriet laddas under körning och genom energitillvaratagande vid bromsning, men där det inte finns möjlighet att ladda batteriet från en yttre källa. En dieseldriven hybridbil jämföras med dieselpersonbil. Eftersom det för närvarande finns endast en nivå för drivkraftsskatt för respektive kategori fordon påförs exempelvis elbilar lika stor drivkraftsskatt som dieselpersonbilar.

Person- och paketbilar som går på metanbaserat bränsle, såsom naturgas och biogas som bildas av metan, är numera befriade från drivkraftsskatt. Genom skattefriheten som stiftades 2003 ville man främja ökad användning av biogasbilar. I samband med att skattefriheten stiftades konstaterades det att det är möjligt att framledes slopa det miljöbaserade stödet när det blivit vanligare att använda gas som bränsle i bilar. De första person- och paketbilarna som helt drevs med naturgas infördes i fordonstrafikregistret 2006 och de första bilarna som gick på bensin och naturgas 2007, då 84 bilar registrerades. År 2009 fanns det i fordonstrafikregistret 85 personbilar och 19 paketbilar som drevs med naturgas. Dessutom innehöll registret uppgifter om 281 personbilar och 18 paketbilar, vilkas drivkraft var såväl bensin som naturgas, med andra ord bi-fuel-bilar. Det har dessutom kommit ut på marknaden fler sådana, så kallade FFV-bilar, som kan utnyttja som bränsle motorbensin eller en blandning av motorbensin och etanol med en etanolhalt ända upp till 85 procent.

Bilskatt och fordonsskatt (miljoner euro) har 2008 och 2009 debiterats enligt följande:

	Bilskatt		Fordonskatt			
	2008	2009	Grundskatt		Drivkraftsskatt	
	2008	2009	2008	2009	2008	2009
Personbil	916,2	620,7	318,8	318,7	211,6	234,6
Paketbil	84,4	52,5	36,6	36,8	30	29,9
Lastbil	—	—	—	—	94,5	92,3

## Personbilsbestånd och trafikprestationer

I slutet av 2009 innehöll Finlands fordonstrafikregister uppgifter om i runt tal 2,76 miljoner personbilar, av vilka 2,45 miljoner bilar var i användning i trafiken. Bilbeståndet har vuxit kontinuerligt sedan den ekonomiska krisen i början av 1990-talet. Bilskatten på personbilar ändrade att basera på fordonets koldioxidutsläpp från början av 2008, varefter koldioxidutsläppen i genomsnitt från nya bilar har sjunkit allt som allt 15 procent. Utsläppen från nya bilar beskattade under perioden januari–maj 2010 var i medeltal 152 milligram per kilometer för bensindrivna bilar och 148 milligram per kilometer för dieseldrivna bilar. De genomsnittliga utsläppen från bilar importerade som begagnade har inte sjunkit på motsvarande sätt.

Av nya dieseldrivna personbilar som har registrerats efter ändringen av bilskattelagen placerar sig 57 procent inom intervallet 1 900–2 200 kilogram, där drivkraftsskatten blir 465–538 euro per år. Cirka 32 procent av de nya dieseldrivna personbilar som har beskattats efter ingången av 2008 hör till utsläppskategorin 141–160 gram per kilometer, som motsvarar en bränsleförbrukning på 5,3–6,0 liter på hundra kilometer. Följande största kategorin bildar bilar, vilkas koldioxidutsläpp är 121–140 gram per kilometer, som motsvarar 4,5–5,3 liters bränsleförbrukning på hundra kilometer. Deras andel är omkring 24 procent. Bränsleförbrukningen i snitt för hela det dieseldrivna bilbeståndet uppskattas till cirka 6,5 liter på hundra kilometer.

Ungefär 38 procent av de nya bensindrivna personbilar som har beskattats efter ingången av 2008 hör till utsläppskategorin 141–160 gram per kilometer, som motsvarar en bränsleförbrukning på 6,0–6,8 liter på hundra kilometer. Följande största kategorin är de bilar, vilkas koldioxidutsläpp är 161–180 gram per kilometer, som motsvarar 6,9–7,7 liters bränsleförbrukning på hundra kilometer. Deras andel utgör cirka 26 procent. I fråga om totalmassan placerar sig drygt 50 procent av de nya bensindrivna personbilarna som har beskattats från början av 2008 inom intervallet 1 700–2 000 kilogram.

Mängden personbilar och trafikprestationer har vuxit kontinuerligt med undantag för den ekonomiska tillbakagången i början av 1990-talet. År 2008 var körmängden med personbilar i medeltal omkring 17 000 kilometer per år. Körprestationerna för dieseldrivna personbilar är generellt i genomsnitt större än de årliga körprestationerna med bensindrivna personbilar. Körprestationerna med dieselpersonbilar beräknas röra sig kring 25 000 kilometer per år. Tekniken beträffande elbilarnas batterier är ännu relativt outvecklad och dyr. Av dessa orsaker går gränsen för körprestationerna med helelektriska bilar i inledningsskedet vid 10 000 kilometer. Körprestationerna med bi-fuel-bilar kan uppskattas vara av samma klass som för en vanlig bensindriven bil, men på grund av att distributionsnätet för gas är så begränsat och bilarna har en förhållandevis lite gasbehållare kan körprestationerna på gas för dessa fordon uppskattas vara av samma klass som för helelektriska bilar.

## 1.2 Lagstiftningen i EU

### Energiprodukter

Energiskattedirektivet föreskriver om punktskatter på energiprodukter och el. I energiskattedirektivet avses med energiprodukter motorbensin, dieselolja, lätt och tung brännolja, naturgas, flytgas, metan, el, stenkol, brunkol och koks samt övriga kolväten i flytande, fast och gasform. Produkter som hänförs till tillämpningsområdet för energiskattedirektivet är dessutom olika slags animaliska fetter och vegetabiliska oljor, ifall de är avsedda att användas som bränsle för uppvärmning eller som motorbränsle. Som exempel på dessa kan nämnas ryps-, raps- och palmolja. Även blandningar av ovan nämnda fetter och alkohol, dvs. estrar, är skattepliktiga produkter. Sådana är exempelvis typiska biodieselbränslen, såsom RME eller rypsmetylester.

Även för sådana i direktivet definierade energiprodukter, för vilka direktivet inte föreskriver någon minimiskattenivå, ska betalas motsvarande skatt som på motorbränsle och bränsle för uppvärmning enligt använd-

ningsändamålet. Dessutom ska enligt den så kallade substitutionsprincipen alla produkter, som är avsedda för användning, utbjuds till försäljning eller används som motorbränsle eller tillsats i motorbränsle eller som medel för att öka volymen i motorbränslen, påföras skatt enligt skattesatsen för likvärdigt motorbränsle. Med undantag av torv ska likaledes alla övriga kolväten, som saluförs, används eller är avsedda att utnyttjas för uppvärmning påföras skatt enligt skattesatsen för likvärdiga energiprodukter. Enligt direktivet ska exempelvis för den alkohol som blandas i motorbensin betalas punktskatt som på motorbensin och för den vegetabiliska olja som blandas i dieselolja punktskatten på dieselolja. Likaså ska gaser som innehåller kolväten i sådana fall att de används som motorbränsle eller bränsle för uppvärmning beskattas enligt motsvarande användningsändamål. På motsvarande sätt ska punktskatt betalas även för bisubstans och tillsats som blandas i flytande bränsle.

Vissa energiformer och situationer där energi kommer till användning har lämnats utanför tillämpningsområdet för energidirektivet. Enligt artikel 2 i direktivet stannar beskattningen av bl.a. värme samt av trä och torv utanför direktivets tillämpningsområde. Eftersom direktivets utgångspunkt är att energiprodukter beskattas som motor- och uppvärmningsbränsle har användningen för andra ändamål lämnats utanför tillämpningsområdet. Sådana former av användning är till exempel industrins processer, där användningen för uppvärmning och som råvara är svår att särskilja från varandra. I dessa fall har medlemsländerna beviljats svängrum att själva bestämma om beskattningen av energiprodukter på ett ändamålsenligt sätt. Detta betyder dock inte att länderna då de beskattar eller lämnar ifrågavarande produkter utanför beskattningen kan gå helt fritt till väga, utan ifrågavarande situationer ska bedömas på basis av bestämmelserna om diskriminerande beskattning och statligt stöd i fördraget om Europeiska unionens funktionssätt. Principen ska dessutom tillämpas på samma sätt på alla produkter och situationer. Ytterligare måste, trots att produkterna det är fråga om inte omfattas av direktivets tillämpningsområde i skattehänseende, bestämmelserna om över-

vakning av punktskatter och överföring av produkter tillämpas på de energiprodukter som använts.

#### Skattenivåer

Enligt energiskattedirektivet ska medlemsländerna ta ut skatt på produkter som avses i direktivet och skatten ska uppgå till det minimibelopp som fastställts för respektive produkt. I skattetabellen har fastställts en ändamålsenlig miniminivå endast för en del energiprodukter som hänförs till energiskattedirektivets tillämpningsområde, men enligt substitutionsprincipen tillämpas samma skattetabeller även på ersättande produkter. Av motorbränslena i trafiken har en minimiskattenivå fastställts för bensin, dieselolja, flygbensin och flygpetroleum samt för flytgas och naturgas.

För motorbränslen som har använts för industriella och kommersiella ändamål, såsom lätt brännolja, flygpetroleum, flytgas och naturgas har fastställts egna skattenivåer. Med industriellt och kommersiellt ändamål avses jordbruk, trädgårdsodling, fiskodling och skogsbruk, fast installerade motorer, bränsle för anläggningar och maskinell utrustning som används inom byggnadsindustrin, mark- och vattenbyggnad, i offentliga byggarbeten på entreprenad samt i fordon som är avsedda för annan användning än på allmän väg eller inte har tillstånd att i huvudsak användas på allmän väg. Typiska användningsobjekt är olika slags traktorer och arbetsmaskiner.

Av bränslena för uppvärmning har dessutom lätt och tung brännolja, flygpetroleum, flytgas, naturgas, kol och koks samt el egna minimiskattenivåer.

Enligt energiskattedirektivet är till exempel miniminivån per 1 000 liter 359 euro för motorbensin, 330 euro för dieselolja, 330 euro för flygpetroleum, 21 euro för lätt brännolja och 15 euro för tung brännolja. Miniminivån för flytgas som används för uppvärmning är noll. För flytgas som används som motorbränsle har fastställts en positiv minimiskattenivå, men på grund av specialbestämmelsen kan skattenivån för flytgas som används i motorer också bli noll.

## Skattebefrielser

Varje energiprodukt kan i princip ha endast en skattenivå enligt det användningsändamål som definierats i direktivet. Energidirektivet nämner ett antal möjligheter att i vissa situationer tillämpa nedsättning av skattenivåerna eller bevilja full skattebefrielse. En del av skattebefrielseerna är en medlemsstat tvungen att genomföra, såsom att befria bränslena för elproduktion från skatt, och en del omfattas av medlemsstatens prövning. Avsteg från den normala skattenivån ska dock ske under tillsyn av skattemyndigheterna och enligt unionens rättsregler, vilket bl.a. innebär att medlemsstaten måste iaktta förbudet mot diskriminerande skatter och unionens bestämmelser om statligt stöd.

Energiskattedirektivet tillåter i några fall att medlemsstaterna själva på vissa villkor beslutar om skattenedsättningar på basis av energiproduktens användningsändamål eller kvalitet. Det är möjligt att gradera skatten exempelvis utifrån produktens kvalitet. Denna grund har utnyttjats för att bevilja nedsättning av skatten på trafikbränslen, som till sina miljöegenskaper är bättre än produkter som enligt kvalitetskraven annars är tillåtna på marknaden. Ett villkor för att en gradering tillåts är att kvaliteten på den produkt som är berättigad till nedsättning övervakas så, att skattemyndigheten kan försäkra sig om att förutsättningarna för att gradera skatten uppfylls. I dessa fall krävs det också att de föreskrivna minimiskattenivåerna i energiskattedirektivet iakttas. Skattenedsättningarna kan genomföras i form av graderade skattenivåer eller som skatteåterbäringar.

## Beskattningen av biobränslen

Enligt en tvingande bestämmelse i energiskattedirektivet är både fossila bränslen och biobränslen som används för elproduktion skattefria. Skatten tas ut på slutprodukten, dvs. elen. Däremot ska produkterna påföras punktskatt när sådana biobaserade energiprodukter som energiskattedirektivet definierar, såsom alkoholer eller vegetabiliska oljor och animaliska fetter, används för värmeproduktion. Trä, torv samt beskattningen av den producerade värmen faller utanför energi-

skattedirektivets tillämpningsområde. Trä och övrig biomassa blir inte heller skattepliktiga med stöd av substitutionsprincipen, eftersom de inte är kolväten. Kolväten producerade med hjälp av trä-, åker- eller djurbiomassa, såsom till exempel biogas, blir däremot enligt substitutionsprincipen skattepliktiga på grund av sitt användningssyfte aningen som motor- eller uppvärmningsbränsle.

Punktskatt ska också tas ut på biobaserade bränslen när de används som motorbränsle. Skatten uppbärs i så fall som på motsvarande fossila bränsle. Till exempel alkohol som blandas i motorbensin ska således påföras punktskatt som på bensin och vegetabilisk olja som blandas i dieselolja punktskatt på dieselolja. Ett biobaserat bränsle kan inte påföras lägre skatt t.ex. på grund av att det har lägre energiinnehåll än ett mineralbaserat bränsle.

Energiskattedirektivets tillämpningsområde omfattar naturgas, flytgas och andra gasformiga kolväten, såsom metan. Således beskattas också biobaserade gaser bestående av metan både som motor- och som uppvärmningsbränslen. Energiskattedirektivet ger dock möjlighet till att befria gaser som bildas av biomassa från skatt. Dessutom tillåter energiskattedirektivet att naturgas och flytgas som används som motorbränsle kan befrias från skatt. Bestämmelsen har ansetts lämpa sig också för biogas. I Finland är biogasen skattefri både som trafikbränsle och som uppvärmningsbränsle.

I energiskattedirektivet ingår en bestämmelse om medlemsstaternas möjligheter att på vissa villkor bevilja befrielse från skatt eller skattenedsättning för biobaserade bränslen när de används som motorbränsle eller för produktion av värme. Enligt direktivet kan en medlemsstat tillämpa skattefrihet eller sänkt skattesats på olika animaliska fetter och vegetabiliska oljor och andra produkter som framställts av biomassa. Sådana produkter är exempelvis biodiesel, bioetanol och biogas. Nedsättningen kan gälla endast den del av bränslet eller bränsleblandningen som är helt biobaserad. Skattenivån för ett bränsle som innehåller biologiska produkter kan också underskrida den minimiskattenivå som energiskattedirektivet föreskriver för motorbensin



eller dieselolja. Om det är fråga om en bränsleblandning sammansatt av biokomponenter och fossila bränslen ska för det fossila bränslets del betalas normal skatt på bensin eller dieselolja. Skattenedsättning kan beviljas endast på begränsad tid, maximalt för sex år per gång. Medlemsstaterna har möjligheter att ta i bruk program för nedsatt skatt åren 2004—2012. Möjligheten till skattenedsättning enligt energiskattedirektivet upphör om medlemsstaterna på grund av unionsrätten måste iaktta rättsligt bindande förpliktelser som kräver att de ska leverera en minimiandel biobränslen till marknaden. Nedsättningen begränsas av ett förbud mot överkompensation. För att undvika alltför stort stöd bör medlemsstaterna anpassa beloppet på skattestöd för biobränsle till t.ex. prisfluktuationen för råolja och biobränslen.

På programmen för nedsatt skatt på biobränslen tillämpas också unionens bestämmelser om diskriminerande skatt och statligt stöd. Grunden för skattenedsättning kan till exempel inte vara att den behövliga mängden biobränsle kommer att produceras i hemlandet eller tillverkas av inhemska råvaror, eller att den inriktas selektivt på inhemska företag, utan samma nedsättning ska på lika grunder tillämpas på importerade produkter. Dessutom ska till kommissionen årligen lämnas en rapport över vilka program för skattenedsättning som tillämpas.

Skattenedsättningar för biobaserade bränslen som beviljats i Finland grundar på några beslut om skattenedsättningar på viss tid för forskningsprojekt och försöksverksamhet. Kommissionen har beviljat tillstånd för statligt stöd för nedsättningarna.

Tillämpningen av ett övervakningssystem på energiprodukter

Gemensamma bestämmelser om punktskatt, som förpliktigar EU:s medlemsstater, ingår i punktskattedirektivet. Produkter som flyttas mellan medlemsländerna kan inte vara föremål för normal övervakning vid gränsen. Därför har det upprättats ett system med punktskatteuppskov, där produkter kan framställas, förädlas, lagras och dessutom flyttas skattefritt mellan medlemsstaterna eller inom en medlemsstat.

Ett karakteristiskt drag för systemet med punktskatteuppskov är att framställning och lagring av varorna kräver myndigheternas tillstånd, aktören ska ställa en garantiförbindelse för överflyttningarna och vid överflyttningarna ska det övervakningssystem för flyttning av produkter som omfattar hela EU utnyttjas. Produkter kan i huvudsak överflyttas med punktskatteuppskov från en medlemsstat till en annan, och de beskattas i den stat, där de slutligt förbrukas. Punktskattebestämmelserna om övervakning och överflyttning tillämpas inte på alla de energiprodukter som har definierats i artikel 2 i energiskattedirektivet, utan energiskattedirektivets artikel 20 preciserar vilka energiprodukter anses vara förenade med de största riskerna för missbruk och således med behoven att tillämpa bestämmelserna om övervakning. Sådana produkter är förutom flytande bränslen och vissa kolväten bl.a. biobränslen och flytgas. Systemet för övervakning av punktskatter tillämpas inte på naturgas, stenkol eller koks.

Statliga stöd

Bestämmelserna i fördraget om Europeiska unionens funktionssätt begränsar användningen av statliga stöd som ett ekonomiskt-politiskt instrument. I fördragets artikel 107 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 snedvrider konkurrensen genom att gynna vissa företag eller viss produktion, är oförenligt med den inre marknaden i den utsträckning det påverkar handeln mellan medlemsstaterna. Till exempel uppfyller en gradering av skatten eller beviljande av befrielse från skatt för någon produkt eller användargrupp rekvisitet för statligt stöd och förutsätter i regel godkännande från kommissionens sida. Kommissionen har dock i ett flertal fall beviljat tillstånd till att använda stöd, i synnerhet om stödarrangemangen kan motiveras med exempelvis miljöskäl. I så fall tillämpas på energibeskattningen de av kommissionen godkända gemenskapens riktlinjer för statligt stöd till skydd för miljön (2008/C 82/01).

### 1.3 Bedömning av nuläget

#### 1.3.1 Trafikbränslen

Som helhet sett är den koldioxidbaserade bilskatten för närvarande den viktigaste skatten som är förknippad med biltrafiken och har en tydlig och kraftigt miljöstyrande effekt. Även fordonsskattens grundskatt har ändrat till att vara koldioxidbaserad. Den bidrar för sin del till ökad fokusering på miljön men på en relativt låg nivå. Beskattningen av trafikbränslen bygger däremot inte entydigt på ett bränsles miljöegenskaper.

Skatterna på bensen och dieselolja har fasta belopp per ett antal liter. Enligt substitutionsprincipen beskattas exempelvis etanol som bensen och dieselbränslen framställda av förnybara råämnen som fossil dieselolja. Den gällande beskattningen per liter är inte neutral speciellt i fråga om etanol, eftersom det behövs nästan en och en halv gång så mycket etanol för att man ska kunna förfoga över samma energiinnehåll som i bensen.

Skattenivån för dieselbränsle ligger nära EU:s miniminivå 33 cent per liter för att kostnaderna för den tunga nyttotrafiken ska kunna hållas låga. Naturgas beskattas lindrigt när den har använts för uppvärmning med endast tilläggsskatt, som motsvarar beloppet för koldioxid 10 euro per ton. Biogas beskattas inte alls. För personbilar som går på diesel och utnyttjar el som kan laddas uppbärs drivkraftsskatt, medan någon sådan inte tas ut för bilar som går på natur- och biogas. Drivkraftsskatten uppväger i fråga om dieselpersonbilar den lägre bränsleskatten för dieselolja jämfört med motorbensin, eftersom det inte finns några särskilda miljöskäl för att gynna dieseloljan som bränsle i personbilar. Genom drivkraftsskatten för lastbilar verkställs den årliga skatt som vinjettdirektivet förutsätter. Drivkraftsskatten för lastbilar eller paketbilar är inte av samma skatteutjämnande natur som drivkraftsskatten för personbilar, nivåerna för bränsle- och drivkraftsskatterna har således inte något direkt samband med varandra.

Den gällande beskattningen av trafikbränslen och drivkraft behandlar inte olika alternativ för bränsle, energi och fordonsteknik rättvist. Vid en bedömning utifrån objektiva

miljökriterier gynnar systemet bränslen i gasform, men diskriminerar speciellt etanol, eftersom etanolen påförs alltför hög skatt med avseende på energiinnehållet. För biobaserade bränslen betalas samma koldioxidbaserade tilläggsskatt som för likvärdiga fossila bränslen oberoende av biobränslets koldioxidhalt. Dessutom finns det redan nu på marknaden trafikbränslen, vilkas utsläpp av kväveoxid och partiklar är klart bättre än från traditionella bränslen. Ett sådant bränsle är bl.a. paraffinsk dieselolja som innehåller paraffinhaltiga kolväten, dvs. alkaner. Paraffinsk dieselolja innehåller endast lite aromater, olefiner och svavel. Av dessa orsaker är dess miljöegenskaper bättre än hos traditionella fossila och biobaserade bränslen. Ingen av gällande skattekomponenter beaktar på bästa möjliga sätt hälsofarliga lokala utsläpp.

I syfte att effektivisera beskattningens miljöstyrande effekt och beakta lokala utsläpp vore det skäl att utveckla beskattningen av trafikbränslen och den anknytande drivkraftsskattens struktur som helhet.

#### 1.3.2 Bränslen som används för uppvärmning och i kraftverk

Beslutet att höja energiskatterna

Vid beskattningen av bränslen baserar tilläggsskatten numera på koldioxidutsläppen, men då skattenivåerna för bränslena bestämdes beaktades inte uppvärmningsbränslenas energiinnehåll och inte heller lokala utsläpp.

Matti Vanhanens andra regering beslöt i samband med första tilläggsbudgeten för 2009 lägga förslag om att slopa folkpensionsavgiften, nedan *fpa-avgiften*. En slopad avgift innebär ett nettobelopp på cirka 830 miljoner euro mindre på årsnivå för att balansera statsfinanserna. Alla företag drar nytta av att avgiften slopas, men på grund av att avgiften innehöll en gradering är det industrin, parti- och minuthandeln, transporterna, lagerföringen och datakommunikationerna samt fastighets-, hyres- och forskningstjänsterna liksom tjänsterna för affärslivet som har största nyttan på branschnivå.

Regeringen beslöt vid samma tillfälle att inkomstbortfallet som uppstår när avgiften

slopas uppvägs genom större avkastning från skatterna på energi upp till ett nettobelopp av 750 miljoner euro på årsnivå från början av 2011. Vid allokeringen av höjningarna strävade man att beakta att den slopade fpa-avgiften skulle gynna de större branscherna i den utsträckning som det med avseende på energiskattesystemets summariska karaktär är möjligt. Kalkylerna utgick dessutom från antagandet att återbäringarna av energiskatter till jordbruket och den yrkesmässiga växthusodlingen höjs på så sätt att jordbrukets energiskattebelastning inte ökar. Det beslöts att skatthöjningarna inriktas på bränslen som används för uppvärmning och i kraftverk, dvs. på skatten på lätt och tung brännolja, stenkol och naturgas samt på el. Samtidigt beslöt man börja beskatta naturgasen på samma grunder som andra bränslen. Höjningsnivå skulle ha motsvarat höjningen av beloppet per ton koldioxidutsläpp från 20 euro till 45 euro, vilket skulle innebära att skatten höjs till mer än det dubbla från vad den är för närvarande. Utgångsnivå för naturgasens del var det nedsatta beloppet 10 euro per ton koldioxid. I det här sammanhanget föreslogs ingen höjning av skatten på trafikbränslen.

I samband med att skatterna på uppvärmningsbränslen höjdes var det inte möjligt att beakta projektet i syfte att utreda en strukturell förändring i beskattningen av trafikbränslen, som samtidigt var under beredning. Inte heller kunde de förslag om ändring av skattestrukturen som ingår i ett förslag till ändring av energiskattedirektivet och därav föranledda behov att förändra strukturen även i fråga om bränslen som används för uppvärmning beaktas.

I anknytning till att utveckla skogssektorns konkurrenskraft utredde en inofficiell arbetsgrupp för den offentliga förvaltningen och näringslivet hösten 2009 beskattningen av energiintensiva företag på basis av de för tillfället gällande och de för 2011 planerade skattenivåerna samt skattegiljotinens funktioner såväl i dess nuvarande form som utifrån olika förädlingsvärdeprocenter som tillämpats i giljotinen. Utredningen visade att en skattegiljotin i dess nuvarande form är betydligt effektivare än vad man tidigare räknat med. Av utredningen framgick dessutom att

den eftersträvade större avkastningen från energiskatterna i syfte att kompensera den slopade fpa-avgiften skulle bli mindre än den kalkylerade ökningen. Detta tillika med höjningen av återbäringarna på energiskatter till jordbruket och preciserade prognoser över konsumtionen betyder att skatteinkomsterna kommer att växa till ett nettobelopp om drygt 700 miljoner euro.

Höjningarna av skatten på bränsle som används för uppvärmning och i kraftverk är avsedda att inverka positivt på energieffektiviteten och reducera användningen av energi. Stigande skatter främjar också en övergång från att utnyttja fossila bränslen till förnybara energikällor såväl bland små som stora förbrukare.

En höjning av energiskatterna skulle dock om den genomförs som sådan bli så stor att den kunde medföra också negativa miljöeffekter. Den mest betydande av dessa skulle bli att konkurrenskraften hos fjärrvärme, som produceras i anläggningar för kombinerad produktion av el och värme och som omfattas av utsläppshandeln, försvagas jämfört med fastighetsspecifik uppvärmning producerad utanför utsläppshandeln. När möjligheterna att producera el genom kombinerad produktion minskar leder det till större koldioxidutsläpp, ifall den behövliga elen måste produceras med fossila bränslen i kondenskraftverk.

#### Naturgas

År 2008 ändrades skattefriheten för energiprodukter genom att man övergick till ett enhetligt system med skatteåterbäring. Skatten på bränslen, stenkol och naturgas som använts för ett skattefritt ändamål återbärs på ansökan i efterskott, om energiprodukterna har anskaffats till ett pris där skatten ingår. Eftersom punktskatt ska betalas på naturgas vid importen återbetalar tullmyndigheten den betalda punktskatten till användaren när gasen används i situationer där användningen är skattefri. Beskattning av naturgas i samband med importen betyder att all skattefri användning av naturgas genomförs så att återbäring betalas till slutanvändaren. 60 procent av naturgasen används för skattefria ändamål, vilket betyder att största delen av skat-

ten på naturgas återbärs till slutanvändarna. När skatten på naturgas höjs, höjs också återbäringens belopp. Det gällande systemet binder onödigt företagens penningmedel och är dessutom arbetsdrygt att administrera.

Kondenserad naturgas är vätska framställd genom att kyla ner naturgas. Naturgasen kondenseras exempelvis inför transport och lagring. Vid normalt lufttryck håller sig naturgasen som vätska om dess temperatur är  $-163^{\circ}\text{C}$ , så för transport av gasen krävs således en specialkonstruerad, väl värmeisolerad tank. Syftet med kondenseringen är att möjliggöra leveranser av naturgas utan att behöva bygga överföringsnät och pumpstationer, vilket gör att naturgasen blir en oljelig energinyttighet som lättare kan saluföras.

Det har utarbetats planer på att importera kondenserad naturgas till Finland med båt, varifrån den kan överföras till lagras i ett gasupplag för att därifrån transporteras vidare via ett överföringsnät eller för att användas som motor- och uppvärmningsbränsle. För tillfället är importen och användningen av kondenserad naturgas mycket obetydlig i Finland. Det är dock helt antagligt att användningen också av kondenserad naturgas ökar så småningom utanför naturgasnätet både som motorbränsle och vid produktion av el och värme. Kondenserad naturgas är en skattepliktig produkt, men dess speciella karaktär har inte beaktats i den gällande skattelagstiftningen.

#### Mikrokraftverk

I och med att tekniken utvecklas och betydelsen av miljövänlig elproduktion accentueras har det kommit ut på marknaden utrustning som med låg effekt producerar el, nedan *mikrokraftverk*, och som kan kopplas till elnätet. Huvudsyftet med mikrokraftverk är att producera el för innehavarens behov, men ifall elproduktionen överstiger den egna förbrukningen skulle det vara det ändamålsenligaste att föra över elen till elnätet. Enligt den gällande lagen om skatt på elström blir mikrokraftverkets innehavare dock skattskyldig när överlopps el från produktionen överförs till elnätet. Mikrokraftverkets innehavare blir tvungen att betala skatt på den el han använder och installera mätare för att särskilja sin

egen förbrukning från den del som levereras till nätet.

Mikrokraftverk är till exempel små vindkraftverk. För närvarande har de mikrokraftverk som finns i handeln en effekt på mellan två och fem kilowatt. Med beaktande av lokala vindförhållanden kan den årliga produktionen i ett fem kilowatts kraftverk nå upp till 10 000 kilowattimmar per år. Detta motsvarar ungefär 100 euro per år enligt den nuvarande skattenivån för el och cirka 200 euro på den skattenivå som föreslås för 2011.

Vid sidan av vindkraftverk kan man under de närmaste åren förvänta sig elproduktion i klass med mikrokraftverk med hjälp av vattenkraft, solenergi, biogas och biomassa samt eventuellt också markvärme. Genom anläggningar av denna storleksklass kan elproducenterna mångdubblas jämfört med de 420 som i dag är skyldiga att betala elskatt. Det är möjligt att antalet mikrokraftverk växer till flera tusen. Den skatt som flyter in kommer dock att bli mycket marginell jämfört med andra större anläggningar för elproduktion.

#### Belastningen av skatterna på energi inom jordbruket

Då regeringen fattade beslut om att slopa arbetsgivarens fpa-avgift och kompenseringen av de förlorade skatteintäkterna som beslutet medförde överenskomms det också att belastningen som skatterna på energi medför för jordbruket ska förbli vid vad den är för närvarande. Enligt regeringens linjedragningar ska energiskattebelastningen för jordbruket inte ändra och därför måste beloppen vid återbäring av punktskatt på energiprodukter till dem som bedriver jordbruk höjas.

Återbäringarna av energiskatt till jordbruket är numera uppdelade på två olika myndigheter. Tullen sköter betalningarna av återbäring för lätt och tung brännolja till växtusodlare, när övriga som yrkesmässigt bedriver jordbruk anhåller om återbäring hos Skatteförvaltningen. Även sådana växtusodlare, vilkas totala förbrukning av lätt och tung brännolja blir mindre än 16 000 enheter per år eller som anhåller om återbäring av punktskatt på el, lämnar sin anhållan till Skatteförvaltningen. Skatteförvaltningen betalade återbäringar av skatt på energiproduk-

ter som använts under 2008 till cirka 38 500 personer som drev jordbruk och tullen till cirka 560 växthusodlare.

Det finns inga särskilda grunder för att återbärningarna av energiskatt inom jordbruket ska vara uppdelad på två myndigheter. I samband med att lagen om återbärning av energiskatt inom jordbruket stiftades stannade utbetalningarna av återbärningar till växthusodlarna hos tullen, trots att betalningarna av återbärningar till jordbruket till övriga delar bestämdes vara Skatteförvaltningens uppgift.

### 1.3.3 Gradering av skatten på basis av bränslekvaliteten

#### Motorbensin och dieselolja

Motorbensinen och dieseloljan som släpps ut på marknaden som trafikbränsle har från och med den 1 januari 2009 förutsatts vara svavelfri. Det existerar inte längre några grunder för den nuvarande skattelättnaden på 2,65 cent per liter för osvavlad kvalitet. Kravet på svavelfrihet ingår i statsrådets förordning 767/2003. Genom förordningen ändrades statsrådets förordning om kvalitetskraven på motorbensin och dieselolja (1271/2000), nedan *kvalitetsförordningen*. Med hjälp av kvalitetsförordningen infördes bl.a. bestämmelserna i Europaparlamentets och rådets direktiv 2003/17/EG om kvaliteten på bensin och dieselbränslen.

Dessutom kommer inom Europeiska unionen kraven på syrehalten och ångtrycket i motorbensin att ändra från början av 2011. Således finns det inte heller i fortsättningen något behov av sådan skattenedsättning som lagen om skatt på bränslen föreskriver om på basis av viss syrehalt och visst ångtryck i reformulerad motorbensin.

#### Lätt brännolja

Lätt brännolja, som är lindrigare beskattad än dieselolja och som av övervakningsskäl har gjorts identifierbar, används både för uppvärmning och som bränsle i arbetsmaskiner. De olika kraven på svavelhalten i lätt brännolja för olika ändamål baserar på EU:s lagstiftning gällande bränslenas kvalitet och

den nationella lagstiftning som givits med stöd av denna.

Statsrådets förordning om svavelhalten i tung brännolja, lätt brännolja och marin dieselbrännolja (689/2006) föreskriver att högsta svavelhalten i lätt brännolja numera får vara 1 000 milligram per kilogram. Med lätt brännolja avses i förordningen flytande gasolja som främst används för uppvärmning. Enligt förordningen får svavelhalten i den lätta brännolja, dvs. den så kallade motorbrännoljan, som används i mobila arbetsmaskiner numera vara högst 50 milligram per kilogram. Genomförandet av Europaparlamentets och rådets direktiv 2009/30/EG om specifikationer för bensin, diesel och gasoljor, nedan *bränslekvalitetsdirektivet*, innebär att också den motorbrännolja som används i mobila arbetsmaskiner, inklusive exempelvis fartyg på inre vattenvägar och lokomotiv, fritidsbåtar samt jord- och skogsbrukstraktorer, får innehålla högst 10 gram svavel per kilogram. Avsikten är att ändra den nämnda förordningen från statsrådet så att gränsen för svavelhalten i motorbrännolja sänks från nivå 50 milligram till 10 milligram per kilogram från början av 2011.

För närvarande påförs lätt brännolja inte någon graderad skatt på basis av svavelhalten. Uppvärmningstekniken håller på att utvecklas och som ny teknik är kondenspannor med betydligt bättre verkningsgrad än hos dagens värmepannor på kommande ut på marknaden. Deras energieffektivitet baserar på att de utnyttjar värmen som tillvaratas från rökgaserna. En förutsättning för att använda kondenspannor är att man använder sig av brännolja som innehåller högst 10 milligram svavel per kilogram, dvs. så kallad svavelfri lätt brännolja.

#### Bensin för små motorer

I olika slag av små maskiner, såsom motorsågar och gräsklippare, används enkla och billiga motorer med gnisttändning, vilkas specifika utsläpp är till och med hundra gånger större jämfört med bensinmotorer i personbilar utrustade med katalysator. I små bärbara maskiner är lätta och effektiva, men med avseende på sina specifika utsläpp ytterst dåliga tvåtaktsmotorer i majoritet. De fyr-

taktsmotorer som används i gräsklippare är renare än tvåtaktsmotorerna, men förorenar betydligt mera än bilmotorer.

Personer som bär eller skjuter på små maskiner blir direkt utsatta för avgaserna från maskinerna. Utsläppen från små maskiner är mera ett problem som gäller arbetshygien och exponering än ett problem gällande luftens kvalitet. Genom att byta den vanliga motorbensinen till alkylatbensin med optimerad sammansättning, dvs. bensin för små motorer, kan hälso- och miljörelaterade olägenheter förorsakade av avgaserna från enkla motorer reduceras avsevärt.

Bensinen för små motorer skiljer sig från vanlig bensin speciellt på grund av hur dess kolväten är sammansatta. Med detta avses bensin som består av mättade, kraftigt förgrenade alkaner och som praktiskt taget inte innehåller några som helst aromater eller olefiner. Där finns inte något kolväte som anses vara av de mest skadliga, såsom bensen. Aromatiska kolväten som förbränns delvis kan bilda polyaromatiska kolväten, nedan *PAH-föreningar*, varav många luktar starkt och är karsinogener som förorsakar cancer. Vid mätningar av avgaser har man observerat att bensinen för små motorer reducerar PAH-utsläppen cirka 85 procent jämfört med vanlig bensin. Bensinen för små motorer är dyrare än vanlig bensin och beskattas på samma skattenivå som vanlig bensin. Den komplicerade produktionsprocessen, en logistik som avviker från logistiken för normala produkter och den lilla mängd som används jämfört med trafikbränslena ökar kostnaderna för bensinen för små motorer.

## 2 Målsättning och de viktigaste förslagen

### 2.1 Målsättning

Statsminister Mari Kiviniemis regering har som mål att genom skattepolitiska åtgärder eftersträva ekonomisk tillväxt och sysselsättning, en hållbar utveckling samt ökade skatteinkomster och en utvidgad skatteinkomstbas. Enligt regeringsprogrammet avancerar den ekologiska skattereformen genom att regeringen ändrar energiskatterna att bestämmas på miljörelaterade grunder.

Ett insatsområde inom skattepolitiken har redan en längre tid varit att beakta miljöfaktorer, som realiseras genom de föreslagna höjningarna och en strukturell förändring av skatten på energi. En viktig utgångspunkt för energibeskattningen förutom dess statsfinansiella syften är att stödja strävandena att uppnå målsättningarna i den nationella klimat- och energistrategin. Bland de viktigaste målen för reformen av energibeskattningsstruktur och skattehöjningarna är speciellt strävandena att minska utsläppen av växthusgaser inom sektorn som inte omfattas av utsläppshandeln, öka användningen av förnybara energikällor, förbättra energieffektiviteten och sporra till att spara energi.

Miniminivåerna liksom de viktigaste strukturerna för skatterna på energi har fastställts i energiskattedirektivet, som kommer att ändras genom kommissionens projekt som pågår som bäst. Det viktigaste förslaget i de informella utkasterna till ändring av energiskattedirektivet har varit att införa en skattekomponent baserad på den mängd energi och koldioxid produkten innehåller. I så fall blir det möjligt att stärka skattens miljöstyrande effekt och bättre samordna systemet för utsläppshandel med energibeskattningen som ett styrmedel för utsläppen av drivhusgaser. Skattestrukturen som föreslås i denna proposition går huvudsakligen i linje med den ändring av energiskattedirektivet som nu är under beredning och skulle på så sätt bidra till att anpassa den nationella lagstiftningen till ändringarna i EU-lagstiftningen.

Finansministeriet har i enlighet med regeringsprogrammet utrett möjligheterna att gradera punktskatten på trafikbränslen så att den baseras på koldioxid- och övriga utsläpp samt på bränslets energiinnehåll i avsikt att främja användningen av möjligast miljövänliga bränslen. Vid valet av skattemodeller har man utnyttjat Statens tekniska forskningscentrals, nedan *VTT*, bakgrundsutredningar om trafik- och uppvärmningsbränslen och bland dessa har man valt de modeller som är bäst med tanke på miljö-, klimat- och energipolitiken till det fortsatta utvecklingsarbetet. Ändringarna som genomförs förutsätter förutom att strukturen och nivån för skatten på energi ändras justeringar i den årliga drivkraftsskatten på fordon. Genom reformen av

strukturen för beskattning av trafikbränslen och drivkraftsskatt avancerar trafikskattereformen med en beskattning baserad på utsläppen, som redan genomförts i bil- och fordonsskatten och avsikten är att med hjälp av en effektivare, övergripande målbestämning reducera utsläppen från trafiken. Som ett eget element i reformen har man analyserat de hälsorelaterade olägenheterna förorsakade av avgaserna från bränslen som används i små maskiner, såsom gräsklippare och motorsågar, och möjligheterna att främja användningen av bränslen som är mindre skadliga för hälsan genom att utveckla beskattningen av bränslen.

Förutom om motorbränslen som används i trafiken har det utförts utredningar om att ändra strukturen i skatterna på bränslen som används för uppvärmning och i kraftverk. Målet är en likvärdig behandling av olika bränslen samt dessutom att energibeskattningsens styrfunktioner ska kunna inriktas mera effektivt än för närvarande på olika bränslen, produktionsformer och branscher. Därför skulle det vara motiverat att utsträcka beskattningen av bränslen baserad på koldioxid- och energiinnehållet, som föreslås i fråga om trafikbränslen, till att dessutom omfatta lätt och tung brännolja, stenkol och naturgas. Beskattningen av el och talloja ska fortsättningsvis utgå ifrån samma grunder som i dagsläget. Av miljöskäl bör också torven omfattas av skatt. Ett mål är att minska överlappande styrning i syfte att reducera koldioxidutsläppen. Den föreslagna lösningen att den kombinerade el- och värmeproduktionen kan beviljas partiell befrielse från den koldioxidbaserade skatten medverkar till att nå detta mål samtidigt som konkurrenskraften för värme producerad genom kombinerad produktion kan upprätthållas jämfört med separat produktion. På basis av de utredningar som utförts kan hela energibeskattningsstrukturen utvecklas i en miljövänligare riktning.

Målet är att reformera energiskattesystemet att bli mera logiskt än det nuvarande med egna kategorier för trafikbränslen, bränslen i arbetsmaskiner och uppvärmningsbränslen. Ett mål är samtidigt att energibeskattningen verkställs med framförhållning så att det blir möjligt för operatörerna att fatta beslut på

lång sikt. Skattemodellen bör stöda energisparandet samt sporra till energieffektivitet och främja målsättningar som anknyter till användningen av förnybar energi.

Energibeskattningen förutsätter även vissa justeringar av mera teknisk natur. Det skulle vara motiverat att ändra skattesystemet för naturgas så, att på naturgasen tillämpas det allmänna systemet med påförande av punktskatt så att skatten tas ut i och med att naturgasen överlåtits för konsumtion. Genom detta arrangemang blir det möjligt att överlåta naturgas för att vid behov användas skattefritt för exempelvis elproduktion. Samtidigt kan man undvika den tungrodda återbäringen av skatter i efterskott. En fördel skulle också vara att beskattningen av kondenserad naturgas kunde administreras på samma sätt som för naturgas i gasform.

Att behärska klimatförändringen och främja en energiproduktion fri från koldioxidutsläpp är ett av regeringens viktigaste mål. En lösning vore att öka sådan elproduktion i liten skala som närmast är avsedd för eget bruk. Det ändamålsenligaste vore att befria den el som mikrokraftverk producerar från skatt på grund av att den i skattehänseende är av minimalt intresse och medför mycket extra arbete som belastar både den skattskyldige och förvaltningen.

## 2.2 De viktigaste förslagen

### 2.2.1 Beskattningen av trafikbränslen

#### En strukturell förändring

Den punktskatt som påförs energiprodukter och uppbärs som grund- och tilläggsskatt föreslås bli ändrad till energiinnehållsskatt och koldioxidskatt baserade på bränslets energiinnehåll och det specifika utsläpp som uppstår vid förbränningen. För alla fossila och biobaserade bränslen uppbärs i proportion till energiinnehållet en energiinnehållsskatt enligt det kända värmevärdet för bränslena. Den gällande literbaserade skatten beaktar inte bränslets värmeinnehåll och är orättvis när det gäller exempelvis etanol. En skatt som har sin grund i energiinnehållet skulle rätta till situationen.

Energibeskattningsens koldioxidstyrande effekt stärks genom att andelen skatt baserad på koldioxidutsläppet höjs från vad den är för tillfället. Med den föreslagna skattemodellen kan man gynna koldioxideffektiva bibränslen och beakta i synnerhet den minskning av koldioxidutsläpp som kan uppnås med hjälp av bibränslen jämfört med fossila bränslen.

Dessutom introduceras en ny kvalitetsgradering för trafikbränslen, som beaktar hälsofarliga lokala utsläpp.

I detta skede intas i lagstiftningen definitioner utifrån ovan nämnda principer på egna skattenivåer för de mest typiska bränslena. På marknaden kan finnas eller så kan det vara på kommande nya motor- och uppvärmningsbränslen, för vilka det inte har definierats några egna nivåer i skattetabellen. Enligt substitutionsprincipen i energiskattelagstiftningen ska samma grunder för att bestämma skatten tillämpas även på dessa nya bränslen om deras egenskaper skulle berättiga till exempelvis en gradering av kvaliteten. Om tillämpningen av substitutionsprincipen inte leder till rätt slutresultat måste behövliga ändringar företas i lagstiftningen på normalt sätt för att bränslets energiinnehåll, koldioxidutsläpp och lokala utsläpp ska kunna beaktas i beskattningen av respektive bränsle enligt de kriterier som nu föreslås.

Att genomföra en renlärigt miljöbaserad ändring av strukturen i beskattningen av bränsle skulle kräva betydande ändringar i skattenivåerna för olika trafikbränslen. Av skäl som utreds nedan kan den skattebelastning som eftersträvas inte uppnås i fråga om all bränsle- och fordonsteknik eller vara motiverad att genomföras genom att endast ändra energibeskattningen av bränsle, utan dessutom behövs ändringar i fråga om drivkraftsskatten för fordon.

För försörjningsberedskapsavgifterna för bränslena föreslås inga ändringar.

### Bensin

Utgångspunkten för den föreslagna skattemodellen är att skattenivån för bensin fortsättningsvis hålls vid 62,7 cent per liter och att skattenivåerna för övriga trafikbränslen bestäms i proportion till skattenivån för bensin och skattegrunderna som definierats för

den. Energiinnehållsskattens belopp för bensin har erhållits genom att från den nuvarande nivån för hela skatten har avdragits koldioxidskattens belopp. Kalkylen utgår ifrån att koldioxidens värde är 50 euro per ton, när den gällande tilläggsskatten i proportion till det specifika koldioxidutsläppet har räknats på basis av koldioxidvärdet, som är cirka 20 euro per ton. Det värde som har använts är högre än det uppskattade priset på utsläppsrätten, men man har gått in för det i avsikt att effektivisera koldioxidstyrningen i trafiken, som faller utanför utsläppshandeln. Kostnaderna för att reducera utsläppen inom trafiksektorn är betydligt högre än inom utsläppshandelssektorn, så även av den orsaken är det motiverat att för trafikbränslenas vidkommande tillämpa ett relativt högt pris på koldioxid.

Med ovan nämnda utgångspris skulle energiinnehållsskatten på bensin bli 0,0157 euro per megajoul och koldioxidskatten 0,0037 euro per megajoul. I skattetabellen motsvarar talen ungefär 50 cent i energiinnehållsskatt och omkring 12 cent i koldioxidskatt per bensinliter.

### Dieselolja

Målsättningen vid beredningen av skattemodellen har varit att också för andra trafikbränslen del ersätta grundskatten med energiinnehållsskatt i proportion till energiinnehållet och tilläggsskatten med koldioxidskatt. När koldioxidens värde är 50 euro per ton blir också dieseloljans koldioxidskatt 0,0037 euro per megajoul. För dieseloljan skulle detta betyda cirka 13 cent i koldioxidskatt per liter. Resten av skatten tas ut som energiinnehållsskatt.

I princip ska alla energialternativ ha samma energiinnehållsskatt 0,0157 euro per megajoul, såsom för bensin. I praktiken tillämpas denna nivå dock endast på bensin och produkter som ersätter bensin. Om man räknar med lika stor energiinnehållsskatt för alla trafikbränslen och en koldioxidskatt baserad på faktiska utsläpp, borde skatten på dieselbränsle höjas till nivån 70 cent per liter i stället för 36,4 cent som gäller för närvarande. Höjningen skulle öka den tunga nyttotrafikens kostnader mycket kraftigt och skulle om



den genomförs på en gång få negativa följder för samhällsekonomin. Därför föreslås det att som energiinnehållsskatt på dieselolja tillämpas 0,0085 euro per megajoul, som skulle motsvara nivån för den nuvarande grundskatten. Skatten på dieselbränsle höjs med endast åtta cent per liter, vilket beror på att det kalkylerade värdet för koldioxidens skadlighet höjs från 20 euro per koldioxidton till 50 euro per ton. På så sätt skulle skatten för den stiga med cirka 44 cent per liter. Även om skatten på dieselolja höjs skulle den fortsättningsvis vara på genomsnittlig EU-nivå.

Eftersom dieseloljan inte skulle beskattas fullt ut enligt en modell som baserar på bränslets energiinnehåll och koldioxidutsläpp är det fortfarande skäl att tillämpa drivkraftsskatt på dieselpersonbilar för att utjämna skattebelastningen. Belastningen är inte densamma för bensin- och dieseldrivna personbilar på grund av skillnaden i skattenivåerna för bensin och dieselolja, som är olika på det sätt som utreds nedan. Över huvud taget tillnärmar skattemodellen skattenivåerna för bensin och diesel enligt EU:s mål samt gör det möjligt att genomföra en miljöstyrd skattereform beträffande dieselolja. En höjning av skatten på dieselolja träder i kraft senare än ändringarna i övrig beskattning av bränsle, eftersom det tar ungefär ett år att införa en ändring av drivkraftsskatten.

#### Biobaserade trafikbränslen

För biobränslen ska uppbäras energiinnehållsskatt baserad på biobränslets kända värmevärde på det sätt som framgår av utredningen ovan samt enligt substitutionsprincipen energiinnehållsskattens belopp för bensin 0,0157 euro per megajoul och dieseloljans 0,0085 euro per megajoul. Eftersom det av praktiska orsaker inte är möjligt att utnyttja biobränslenas faktiska koldioxidnivå under deras livscykel som grund för beskattningen bestäms koldioxidskatten för biobränslen i proportion till nivån för ett likvärdigt fossilt bränsle. Koldioxidskatten för biobränslen som uppfyller hållbarhetskriterierna i Europaparlamentets och rådets direktiv (2009/28/EG) om främjande av användningen av energi från förnybara energikällor och om ändring och ett senare upphävande av di-

rektiven 2001/77/EG och 2003/30/EG, nedan *RES-direktivet*, sänks dock jämfört med skatten på motsvarande fossila bränslen. Direktivet genomförs i Finland genom en lag om hållbarhetskriterier för biodrivmedel och flytande biobränslen. Till dess att en lag om att sätta i kraft nationella bestämmelser för att genomföra direktivet träder i kraft och det blir möjligt att i skattelagstiftningen hänvisa till bestämmelser i den iaktas beträffande villkoren för en nedsättning av koldioxidskatten på biobränslen hållbarhetskriterier samt förfaranden enligt direktivet.

I propositionen föreslås att en koldioxidskatt i proportion till biobränslenas värmevärde som uppfyller RES-direktivets minimikriterier halveras jämfört med motsvarande fossila bränsle. I artikel 21 punkt 2 i nämnda direktiv sägs att biodrivmedel som produceras från avfall, restprodukter, cellulosa från icke-livsmedel samt från material som innehåller både cellulosa och lignin, nedan *dubbelt räknade biobränslen*, ska befrias helt från koldioxidskatt.

Beskattningen ska utgå från samma utgångspunkt som i RES-direktivet, nämligen att man genom att använda sådana hållbara biobränslen som avses i direktivet ska kunna minska koldioxidutsläppen minst 35 procent jämfört med likvärdiga fossila bränslen. Från och med 2017 växer kravet på att reducera utsläppen till 50 procent. Om det är fråga om en konstruktion byggd efter 2016 förutsätts minskningen bli 60 procent.

RES-direktivet gynnar speciellt dubbelt räknade biobränslen som är klassade som icke-livsmedel och som i princip kan anses vara nästa helt neutrala bränslen med avseende på sin koldioxidhalt. Om ett biobränsle inte över huvud taget uppfyller hållbarhetskriterierna ska bränslet påföras normal koldioxidskatt som för motsvarande fossila bränsle. Detta grundar på bestämmelsen i RES-direktivets artikel 17.1 led c, enligt vilken endast biobränslen som uppfyller hållbarhetskriterierna har möjlighet att få stöd. En nedsättning av koldioxidskatten på biobränslen förutsätter att biobränslena är hållbara enligt RES-direktivet.

I fråga om koldioxidskatt på biobaserade trafikbränslen innebär den ändring av strukturen som föreslås en klar ändring från nulä-

get, för biobränslena har inte beviljats några skattenedsättningar med undantag för vissa enstaka försöks- och forskningsprojekt. Enligt förslaget kommer koldioxidskatten på etanol eller biobaserad diesel som uppfyller de ordinära hållbarhetskriterierna att halveras. Etanol eller biobaserad diesel framställd från avfall, restprodukter och cellulosa utanför livsmedelskedjan, eller lignocellulosa, påförs ingen som helst koldioxidskatt. Syftet med ändringen är att med beaktande av skattesystemets begränsningar och summariska karaktär beskatta bränslen på basis av den mängd kol de innehåller enligt linjedragningarna som utstakats i Europeiska unionens lagstiftning om biobränslen. I Finland bygger strävandena att främja användningen av biobaserade trafikbränslen på bränsledistributörernas skyldighet att årligen leverera en bestämd andel biobränslen för konsumtion. Den föreslagna skattemodellen har inte som primärt syfte att främja användningen av biobränslen, utan att beskatta bränslena så objektivt som möjligt på basis av deras energiinnehåll, koldioxidutsläpp och lokala utsläpp och stöda ibruktagandet av möjligast miljövänliga biobränslen.

Energibeskattningsens miljöstyrande effekt ökar, eftersom koldioxidskattens andel växer i proportion till energiinnehållsskatten. Biobränslen som uppfyller hållbarhetskriterierna beviljas en nedsättning till hälften eller helt från koldioxidskatten, som beaktar även energiinnehållet. Minskningen räknas med beaktande av värmevärdena i proportion till det alternativa fossila bränslet som blir ersatt.

I bränsleblandningar gäller möjligheten till nedsättning endast den ifrågavarande andelen biobränsle.

#### Lokala utsläpp beaktas

Undersökningar har påvisat att det genom bästa möjliga kvalitet på bränslet är möjligt att i avsevärd grad reducera hälsofarliga lokala utsläpp, såsom utsläppen av kväveoxid och partiklar. Därför föreslås det att förutom energiinnehålls- och koldioxidskattekomponenterna ska dessutom de lokala utsläppen beaktas i definitionerna av skattenivåerna. Kvalitetsgraderingen i beskattningen av bränsle ska i första hand gälla paraffinsk die-

sel (enligt CEN-förstandarden CWA 15940). Beträffande natur- och biogas som består av metan ska de låga lokala utsläppen beaktas när den totala skattenivån för gasdrivna fordon definieras.

Miljövinster ska räknas enligt principerna för att beräkna kostnaderna för utsläpp som framgår av Europaparlamentets och rådets direktiv om främjande av rena och energieffektiva vägtransportfordon (2009/33/EG). Utsläppsvinster för paraffinsk diesel och metan har beräknats på basis av samma värde för skadligheten.

Förslaget är att paraffinskt dieselbränsle beviljas fem cents skattenedsättning per liter på basis av lokala utsläpp. I bränsleblandningar ska nedsättningen gälla endast den andel av bränslet som till sina egenskaper överstiger kvalitetskriterierna i bränslevalitetsdirektivet.

Eftersom naturgasen fortsättningsvis inte kommer att ha någon egen skattenivå i egenskap av trafikbränsle och biogasen alltfjämt förblir skattefri kommer metangasens reducerande effekt på de lokala utsläppen att beaktas som en kalkylerad faktor som sänker den totala skattenivån då drivkraftsskatten för gasdrivna personbilar fastställs. Nedsättningens belopp beräknas bli 20 cent per kilogram metan.

För etanol föreslås åtminstone inte tills vidare någon kvalitetsgradering på basis av vinsten i samband med lokala utsläpp, eftersom exempelvis utsläppen från bilar ökar vid kallstart med bränsleblandningar med hög etanolhalt.

Graderingen av dieselolja enligt svavelhalt och skattegraderingen av reformulerad motorbensin föreslås bli slopad.

#### Gas och el

Om också den gas och el som används i fordon skulle beskattas för användningen i trafiken utifrån samma grunder som bensin skulle nivån för energiskatten på gas och el behöva höjas avsevärt. Det är emellertid inte av beskattningstekniska orsaker möjligt att beskatta gas och el som utnyttjas i trafiken på ett sätt som avviker från skattenivån för energi som används för andra ändamål, för man har inte i den stund beskattningen verk-

ställs vetskap om den slutliga användningen av gasen och elen som överläts från gas- och elnätet för konsumtion. En betydande höjning av skattenivån skulle innebära att natur- och biogasen inte längre är konkurrenskraftiga i den tunga materielen, där stadsbussarna är bland de viktigaste användarna.

När skattemodellen utarbetades beräknades dock för gas och el som används som trafikbränsle en målsatt, miljöinriktad skattenivå i likhet med övrig energi som används i trafiken. I skattemodellens energikalkyler har tillämpats samma skattenivå för såväl fossila och biobaserade bränslen som för gas och el i proportion till energiinnehållet. En elbil skulle få den fördel den bör ha tack vare sin låga energiförbrukning, eftersom skatten skulle grunda på mängden förbrukad energi. Den elektriska energi som elbilar utnyttjar har värderats på samma sätt som värmevärdet i bränsle som används i bilar med förbränningsmotorer. Koldioxidskatten på naturgas som används i trafiken blir enligt skattemodellen 0,0037 euro per megajoul, som motsvarar 13,3 euro per megawattimme. Där emot har kalkylerna inte räknat med koldioxidskatt vid användningen av elbilar, eftersom elproduktionen omfattas av utsläppshandeln och dess koldioxidutsläpp prissätts där. Priset för en utsläpps rätt uppskattas röra sig kring cirka 15–20 euro per ton koldioxid under de närmaste åren. Det betyder att elen som utnyttjas i elbilar är föremål för en lägre koldioxidstyrning än övriga trafikbränslen för som värde på koldioxiden i trafikbränslen i den föreslagna modellen har använts 50 euro per ton. Eftersom elbilarna är föremål för en lägre koldioxidstyrning än övrig drivkraftsteknik när skatten räknas, och förbrukningen av elenergi och inte bränslets värmeinnehåll utgör grund för beskattningen, är det inte motiverat att bevilja elbilar särskild gottgörelse för de lokala utsläppen. I praktiken har de låga lokala utsläppen från en elbil beaktats i kalkylen som ett lägre pris på koldioxid. På motsvarande sätt beaktas endast utsläppen vid bränslenas slutliga användning, eftersom också oljeraffineringen omfattas av utsläppshandeln.

Emedan naturgasen och elen fortsättningsvis inte beskattas i samband med beskattningen av energi när de används i trafiken

tillämpas alljämt drivkraftsskatten som en balanserande skatt. I det fallet bildar beskattningen av gas och el i personbilstrafiken en kombination av energiskatt och drivkraftsskatt på ett sätt som utreds nedan. Biogasen är fortfarande skattefritt bränsle också då när den utnyttjas i trafiken. Genom den här lösningen blir det samtidigt möjligt att säkerställa att gasen bibehåller sin konkurrenskraft i fråga om den tunga materielen.

#### Drivkraftsskatten

På grund av skattetekniska begränsningar i anknytning till att dieselolja samt el och gas utnyttjas som trafikbränsle introduceras skattemodellen som en fortsatt kombination av bränsleskatter och drivkraftsskatt. Kombinationen verkställs på basis av var och en av fordonens alternativa tekniska lösningar så att skattebelastningen kommer att överensstämma med modellens målformuleringar. Drivkraftsskatten graderas enligt personbilarnas olika slag av drivkraftsteknik enligt en objektiv beräkningsmodell. Diesel-, el- och gasdrivna personbilar har egna drivkraftsskattenivåer. I detta skede ändras inte drivkraftsbeskattningen av paketbilar.

Det grundläggande problemet med drivkraftsskatten är dess genomsnittlighet, dvs. att skatten fungerar rätt endast vid en viss årlig körprestation och med en viss genomsnittlig bränsleförbrukning. När de slutliga nivåerna för drivkraftsskatten definieras skulle det vara rimligt att olika körprestationer för skilda typer av fordon beaktas. Körsträckan för bilar som går på elbatterier är begränsad, vilket i praktiken utgör en broms för en större mängd kilometer. Med dieslbilar är däremot körmängden i medeltal större än med övriga biltyper.

Drivkraftsskatten på personbilar ska enligt förslaget sänkas med i genomsnitt 18 procent för att balansera de stegrade driftskostnaderna som höjningen av bränsleskatten på dieselolja med åtta cent medför. Dessutom föreslås det att det bestäms egna drivkraftsskattenivåer för elektriska bilar och hybridbilar som kan laddas från en yttre energikälla. Drivkraftsskattenivåerna definieras med hjälp av en objektiv kalkylering utifrån en modell som är helt neutral i förhållande till

fordonens teknik. Modellen beaktar de olika slagen av drivkraft och utgår ifrån den årliga körprestationen i genomsnitt, fordonens bränsle- eller energiförbrukning i genomsnitt, koldioxidutsläppen och de lokala utsläppen som uppstår vid användningen av respektive bränsle samt den kalkylerade drivmedelsskatten på bränslen och el. Eftersom energiskatterna på dieselolja, gas och el blir lägre än den kalkylerade nivån upp bärs som drivkraftsskatt skillnaden mellan den kalkylerade och den faktiska energiskatten.

Som årlig körprestation i genomsnitt används för en dieselbil och en dieseldriven hybridbil som kan laddas 25 000 kilometer. Med en elektrisk bil kan man med dagens teknik köra högst omkring 100–200 km med en laddning och det tar flera timmar att ladda batteriet. Radien för att använda fordonen är begränsad och elbilarna lämpar sig för tillfället bäst för att användas i stadstrafik eller för andra kortare färder. Därför beaktas i den årliga genomsnittliga körprestationen för elektriska bilar de tekniska begränsningarna för att använda fordonet. Som körprestation i genomsnitt används i detta skede 10 000 kilometer per år. För övriga körprestationer med alternativ drivkraft används 17 000 km per år. I den kalkylerade drivkraftsskatten för hybridbilar som kan laddas används som årlig körprestation på el 5 000 kilometer, emedan deras batterikapacitet förslår för endast några tiotals kilometers körning med en laddning.

Dieselbilars bränsleförbrukning i genomsnitt räknas på basis av 6,5 liter på hundra kilometer, som motsvarar 173 gram i koldioxidutsläpp per kilometer. Energiförbrukningen i genomsnitt för elektriska bilar och hybridbilar som kan laddas räknas enligt 0,2 kilowattimmar per kilometer. Kalkylerna bygger på att totalmassan är i genomsnitt 2 100 kilogram med undantag för elektriska bilar, vilkas genomsnittliga totalmassa i detta skede uppskattas till 1 400 kilogram, eftersom utbudet i initialskedet antas vara inriktat på mindre och lättare elbilar.

Dessutom föreslås det att befrielsen från drivkraftsskatt för person- och paketbilar som går på metanbaserat bränsle slopas. Enligt den miljöstyrda skattemodellen finns det inte längre någon grund för att naturgas- och

biogasdrivna personbilar ges speciell behandling när det gäller beskattningen av bränsle och drivkraft. När biogasen enligt propositionen inte kommer att beskattas över huvud taget som bränsle och för naturgasen upp bärs endast skatt då den används som uppvärmningsbränsle, kommer beskattningen av gasdrivna fordon att huvudsakligen bestå av drivkraftsskatt. Modellen säkerställer också gasens konkurrenskraft exempelvis i bussar och annan tung materiel, eftersom gasen inte påförs skatt på skattenivån för trafikbränsle. För bussar upp bärs ingen drivkraftsskatt och drivkraftsskatt tillämpas inte heller på lastbilar för att utjämna skillnaderna i skatterna på bränsle skattehöjning på naturgas föreslås genomföras successivt fram till 2015, vilket skulle lindra beskattning av gasdrivna bussar och personbilar under övergångsperioden.

För gasdrivna personbilar bestäms en egen drivkraftsskattenivå. När drivkraftsskatten definieras används som genomsnittlig årlig körprestation på gas 10 000 kilometer och som genomsnittlig gasförbrukning 4,5 kilogram på hundra kilometer. Eftersom bi-fuelbilar dessutom utnyttjar bensin för en del av körprestationen och bränslebeskattningen av bensin blir rätt enligt skattemodellen behöver den del som körs på bensin inte beaktas separat i drivkraftsskattenivån. Också gasdrivna paketbilar ska häfter omfattas av drivkraftsskatt och för dem upp bärs den föreskrivna drivkraftsskatten på paketbilar.

De föreslagna ändringarna av drivkraftsskatt på personbilar ska gälla även bilar avsedda för två ändamål i kategori N<sub>1</sub> som beskattas som personbilar.

Även drivkraftsskatten för lastbilar föreslås bli nedsatt för att kompensera transportbranschen för skattehöjningen på dieselolja. En höjning av skatten på dieselolja med en cent kan uppskattas förorsaka merkostnader upp till omkring 14–15 miljoner euro för transportbranschen, i så fall medför en höjning av skatten med 8 cent enligt förslaget extra kostnader för cirka 110–120 miljoner euro. Som compensation för skattehöjningen sänks drivkraftsskatten för lastbilar cirka 40 procent. Europeiska unionens kommission har lagt förslag om att höja det årliga minimiskatteleppet för sådana tunga fordon som framgår av vinjettdirektivet. Ärendet behand-

las i kommittéförfarande, där besluten fattas med kvalificerad majoritet. Drivkraftsskatten för lastbilar föreslås bli nedsatt till den nivå som i praktiken så exakt som möjligt motsvarar kommissionens förslag till ny miniminivå för skatten. För att skatten inte ska understiga minimiskattegrunderna enligt utkastet till direktiv kan skatten som närmast gäller lastbilar med två axlar som används för att dra påhängsvagn och släpvagn dock inte sänkas lika mycket som för övriga fordonskategorier. För närvarande ligger drivkraftsskatten för dessa två fordonskategorier efter omständigheterna närmast den miniminivå som unionen förutsätter. Nivån för en ändring av skattegrunderna påverkas även av att i grunderna för drivkraftsskatten kan endast utnyttjas två preciserande siffror på grund av beskattningsdatasystemets begränsningar. När skattegrunderna därför måste avrundas en aning blir inte ändringen lika stor för alla fordonskategorier.

I fråga om drivkraftsskatten på paketbilar föreslås med undantag för gasdrivna paketbilar inte några ändringar. Drivkraftsskatten på paketbilar är låg i jämförelse med drivkraftsskatten på personbilar och den har inte till syfte att på samma sätt utjämna driftskostnaderna på grund av den annorlunda beskattningen av bränsle som drivkraftsskatten för personbilar. På grund av skattens låga nivå skulle en gradering av drivkraftsskatten för paketbilar på samma sätt som för personbilar förutsätta att drivkraftsskatten gällande vissa slag av drivkraft måste höjas. Eftersom den genomsnittliga grundskatten i paketbilarnas fordonsskatt stiger redan i och med övergången till utsläppsbaserad beskattning av fordon anses det inte vara ändamålsenligt att ändra drivkraftsskatten på paketbilar i det här skedet.

#### Bränslena för nöjesflygning

För att den föreslagna skattmodellen ska vara konsekvent i förhållande till beskattningen av trafikbränslen och övriga energiprodukter bör den också tillämpas på den flygbensin och det flygpetroleum som används för nöjesflygning, för dessa definieras egna skattenivåer baserade på energiinnehållet och de specifika koldioxidutsläppen. På

grund av den föreslagna ändringen kommer skatterna på bränslen för nöjesflygning att stiga avsevärt.

Skatthöjningen inverkar inte på beskattningen av flygbränsle i kommersiell luftfart, som förblir skattefritt.

#### 2.2.2 Beskattningen av bränsle som utnyttjas för uppvärmning och i kraftverk samt av el

##### En strukturell förändring och höjning av skatterna

För skatterna på uppvärmningsbränslen och el föreslås en höjning på omkring 730 miljoner euro som compensation för det inkomstbortfall som staten åsamkas i och med att fpa-avgiften slopades. Samtidigt föreslås det att punktskatten på uppvärmningsbränslen ändras att motsvara beskattningen av trafikbränslen så att den omfattar en energiinnehållsskatt baserad på mängden energi i bränslet och en koldioxidskatt baserad på det specifika koldioxidutsläppet från bränslet i likhet med den gällande tilläggsskatten. I den totala beskattningen blir skattekomponenternas betydelse av samma storleksklass. Dessutom föreslås det att för svavelfri lätt brännolja införs en kvalitetsgradering enligt svavelhalten i brännolja.

För samtliga skattepliktiga fossila och biobaserade flytande bränslen uppbärs energiinnehållsskatt i proportion till den energi bränslet innehåller. Koldioxidskattens nivå höjs från den nuvarande i syfte att effektivisera koldioxidstyrningen.

Utgångspunkt för att definiera skattenivån ska vara skattenivån för lätt brännolja. Skattenivåerna för övriga uppvärmningsbränslen definieras i proportion till brännoljans skattegrund. Koldioxidskattens belopp har erhållits genom att man som koldioxidens värde har använt 30 euro per ton när den nuvarande tilläggsskatten baserad på koldioxidutsläppen har beräknats utifrån att koldioxidens värde är cirka 20 euro per ton. Priset som har använts för beskattningen är i någon mån högre än i kalkylerna över priset på en utsläppsrätt under de närmaste åren, men beredningen har gått in för det i avsikt att effektivisera koldioxidstyrningen, i synnerhet när det gäller användningsändamål som faller utanför ut-

släppshandeln. Koldioxidens värde i fråga om bränsle som används för uppvärmning och i kraftverk är lägre än för trafikbränslen bl.a. därför att nivån på den totala skatten är klart lägre på uppvärmningsbränslen än på trafikbränslen. Det är därför inte möjligt att tillämpa samma grunder för prissättningen, i synnerhet i en situation, där det är meningen att i beskattningen av bränslen som används för uppvärmning och i kraftverk beakta bränslenas värmevärde i form av energiinnehållsskatt. Den valda modellen ger dock möjlighet att i framtiden tillnära nivåerna för den totala skatten på trafik- och uppvärmningsbränslen eller exempelvis nivån för deras koldioxidskatt.

Storleken på energiinnehållsskatten på lätt brännolja har erhållits genom att från den kalkylerade nivån för den totala beskattningen dra av koldioxidskattens belopp.

Enligt ovan nämnda antaganden blir energiinnehållsskatten på lätt brännolja 0,00214 euro per megajoul och koldioxidskatten 0,0022 euro per megajoul. I skattetabellen motsvarar talen 7,7 cent i energiinnehållsskatt och cirka åtta cent i koldioxidskatt per liter brännolja.

Skattenivåerna för övriga uppvärmningsbränslen baserar på respektive bränsles energiinnehåll och det specifika koldioxidutsläppet i proportion till den energiinnehålls- och koldioxidskatt som definierats för lätt brännolja.

Skattehöjning på naturgas föreslås genomföras stegvis så att energiinnehållsskatt skulle uppnå målnivån i tre skeden fram till 2015.

Den föreslagna skattemodellen gynnar koldioxideffektiva bränslen och i denna kunde beaktas de minskningar av koldioxidutsläppen som kan uppnås i synnerhet med flytande biobränslen så som RES-direktivet förutsätter jämfört med fossila bränslen. Den föreslagna ändringen av skattestrukturen inverkar inte på beskattningen av fasta biomassor, såsom trä och inte heller på biogas, utan de faller fortsättningsvis utanför liksom i den nuvarande beskattningen.

För brännolja föreslås en låg, successivt stigande punktskatt och för den skatt som tas ut på tallolja en höjning. För dessa bränslen, vilkas skatt inte baserar på bränslets energiinnehåll och det specifika koldioxidutsläppet,

uppbärs energiskatt i form av en fiskal punktskatt. Förutom för brännolja och tallolja går också punktskatten på el under benämningen energiskatt.

De föreslagna ändringarna i beskattningen av bränsle som används för uppvärmning och i kraftverk är påtagliga. Därför följer regeringen vilken konsekvenser energibeskattningen har när det gäller användningen av olika energikällor och deras utsläpp.

I fråga om försörjningsberedskapsavgifterna för uppvärmningsbränslen och för el föreslås inga ändringar.

Beskattningen av energi inom utsläppshandelssektorn

Med höjningarna av skatterna på uppvärmningsbränslen och el eftersträvas en ökning på omkring 730 miljoner i totalt influten skatt. De föreslagna höjningarna av skatten på uppvärmningsbränslen kombinerade med den föreslagna skattemodellen som sådan skulle försvaga den energieffektiva kombinerade produktionens konkurrenskraft i förhållande till den värmeproduktion som inte omfattas av utsläppshandelssektorn. Av denna orsak föreslås det att koldioxidskatten på uppvärmningsbränslen som används i kombinerad el- och värmeproduktion sänks med 50 procent. Detta skulle dessutom reducera överlappande styrning inom beskattningen och utsläppshandeln samt lindra påverkningsor som orsakas för utsläppshandelssektorn på grund av den stora engångshöjningen av energiskatterna. Dessutom ger stegvis höjning av energiinnehållsskatten på naturgas företagen tid att anpassa sig i skattehöjningen.

Vid kombinerad el- och värmeproduktion beskattas endast sådana skattepliktiga bränslen som har använts för att producera nyttigt värme. Genom detta arrangemang har man försökt gynna en kombinerad produktion. Mängden bränsle som utgör grund för beskattningen fås genom att multiplicera den värme som har överlåtits för konsumtion med koefficienten 0,9. Den föreslagna sänkningen av koldioxidskatt i den kombinerade produktionen ändrar inte denna reglering.

Om den föreslagna strukturella förändringen av beskattningen genomförs så att förutom

den nuvarande tilläggsskatten, som är baserad på bränslets specifika koldioxidutsläpp, även dess energiinnehåll beaktas som grund för att bestämma skatten och den föreslagna koldioxidskatten halveras skulle det inte ändra den nuvarande situationen där stenkol och naturgas konkurrerar med varandra. Stenkol är fortsättningsvis det prismässigt förmånligaste bränslealternativet, trots att dess pris till följd av skatthöjningen stiger med cirka 70 procent från det gällande och naturgasen med omkring 40 procent och trots att den totala skatten på stenkol i proportion till energiinnehållet blir högre än på naturgas. Den föreslagna skattestrukturen och skattenivåerna inklusive skattenedsättningar i kombinerad produktion leder i stort sett till den eftersträvade skatteavkastningen.

Så gott som all skattepliktig stenkol och naturgas utnyttjas i kombinerad produktion, så i praktiken tillämpas den halverade koldioxidskatten på dem.

#### El

Beskattningen av el grundar varken på energiinnehållet i bränslena som har använts för elproduktionen eller på koldioxidutsläppen, utan för elen ska oberoende av produktions sätt betalas skatt när den överläts för konsumtion från elnätet. Av denna orsak förblir skatten på el till sin grund och struktur en fiskal skatt i likhet med den nuvarande skatten. Benämningen på den skatt som tas ut ändrar från tilläggsskatt till energiskatt. De föreslagna skatthöjningarna avser el i både skatteklass I och II.

#### Tallolja

Tallolja som har använts för uppvärmning påförs punktskatt motsvarande skatten för tung brännolja. Skatten har till syfte att styra talloljan från att användas som energi till fortsatt förädling som råvara för den kemiska industrin. För att trygga tillgången på råvara för fortsatt förädling föreslås det att skatten på tallolja höjs lika mycket som för tung brännolja. Av nämnda orsak kommer beskattningen av tallolja att inte heller i fortsättningen vara baserad på energiinnehållet

och koldioxidutsläppet. Skatten som tas ut på tallolja ändrar från grundskatt till energiskatt.

#### Brännorv

Brännorv kan på grund av återverkningarna av växthusutsläppen jämföras med fossila bränslen. I princip borde den av miljöskäl beskattas lika som fossila bränslen. I energidirektivet har inte trä, träbaserade bränslen och torv definierats som energiprodukter och på dem tillämpas inte heller substitutionsprincipen. Beslutet om en ändamålsenlig beskattning av torv har lämnats att fattas av envar medlemsstat efter egen prövning. Om torven beskattas ska dock unionens förbud om skattediskriminering och statliga stöd iaktas.

Trots att det i samband med att fpa-avgiften slopades inte fattades något beslut om att bredda skattebasen för brännorv bedömdes dock effekterna av att beskatta också torven i VTT:s bakgrundsarbetet. Om torven beskattas på samma sätt som stenkol innebär det omkring 19 cent per megawattimme i skatt, vilket skulle göra att torven helt förlorar sin konkurrenskraft jämfört med stenkol. Även om beskattningen av brännorv skulle förbättra konkurrenskraften för skogsflis skulle den samtidigt pressa upp priset på massaved och eventuellt leda till att massaved i större utsträckning utnyttjas som energi. Användningen av brännorv är också av betydelse med tanke på försörjningsberedskapen och självförsörjningen av energi. En hög beskattning av brännorv skulle minska investeringarna i anläggningar som utnyttjar inhemska bränslen (kombinerad produktion, produktion av biobaserade trafikbränslen och övriga förädlade bränsleprodukter), för möjligheten att utnyttja brännorv förbättrar den kombinerade produktionens användbarhet, gör det möjligt att nyttiggöra ånga till högre temperatur och tryck och därmed en högre grad av konstruktion och tryggar tillgången till bränsle av jämn kvalitet till ett oföränderligt pris när mängden träbränsle som finns att tillgå varierar beroende på produktionsväxlingarna i skogsindustrin.

Utsläppshandeln är en central faktor när det gäller att begränsa koldioxidutsläppen från brännorv och fossila bränslen. Skogsflisen

får bättre konkurrenskraft i proportion till torven när priset på utsläppsrätten stiger, för utsläppsrättens pris 20 euro per ton motsvarar 7,6 euro i extra kostnader per megawattimme för torven. När utsläppsrättens pris är 30 euro per ton motsvarar det en tilläggskostnad på 11,4 euro, dvs. priset på brännortv mer än fördubblas.

Regeringen har beslutat stödja användningen eller produktionen av skogsflis. Detta har i huvudsak motsvarande effekt som beskattningen av brännortv, men stöden för skogsflis kan allokeras mera exakt. Om användningen av skogsflis och övriga förnybara energikällor gynnas med hjälp av såväl stöd som en hög energiskatt på brännortv skulle de samlade konsekvenserna bli negativa. Av de negativa konsekvenserna skulle en kostnadsstegring inom industrin följd av försvagad konkurrenskraft på grund av ett stigande pris på träråvara vara den mest betydande.

Med hjälp av skatt på brännortv vore det möjligt att intensifiera beskattningens miljöstyrande effekt. När skattenivån bestämdes har man beaktat att kraftverkens köpkraft inte kan växa för mycket genom att utnyttja trä och att skogsindustrins tillgång till råvara är tryggad.

Av ovan nämnda orsaker föreslås en lindrig beskattning av brännortv. Skatten tas till en början ut enligt 1,9 euro per megawattimme och höjs i två etapper till 3,9 euro till 2015. Skatten på brännortv ska inte basera på energiinnehållet eller koldioxidutsläppet, utan den tas ut som en fiskal energiskatt som på el och tallolja. I och med att höjningen av skattenivån sker i tvåårsetapper blir det möjligt att följa upp verkningarna av skatten. När skattenivån bestämdes har dessutom EU-rättsliga aspekter beaktats.

### Biobrännolja

Den föreslagna strukturella förändringen i beskattningen ska också gälla den biobrännolja som ersätter lätt brännolja och som för närvarande är skattefri. Oljebranschen har föreslagit en distributionsskyldighet för biobrännolja på motsvarande sätt som för trafikbränslen. En eventuell utvidgning av skyldigheten att tillhandahålla biobränslen till att omfatta biobrännolja betyder att skattefrihet

inte kan tillämpas som ett överlappande styrmedel i syfte att främja användningen av biobränslen enligt EU:s lagstiftning. Den föreslagna skattestrukturen är dessutom konsekvent i förhållande till skattestrukturen för biobaserade trafikbränslen.

För fossila bränslen och biobrännoljor uppbärs energiinnehållsskatt i proportion till den energi bränslet innehåller. I koldioxidskatten på biobrännolja beaktas den minskning av koldioxid som kan uppnås med den jämfört med fossil olja. I likhet med biobaserade trafikbränslen grundar skattenedsättningen på RES-direktivet. Koldioxidskatten på biobrännolja som används för uppvärmning halveras om den uppfyller kriterierna i RES-direktivet. Halveringen av koldioxidskatten kunde gälla exempelvis rypsbase-rad biobrännolja. På biobrännoljor producerade från avfall, restprodukter, cellulosa från icke-livsmedel samt lignocellulosa tas inte någon koldioxidskatt ut. Ett sådant bränsle är exempelvis biobrännolja baserad på hyggesrester.

På grund av de föreslagna ändringarna stiger skatten på biobrännolja 10–12,5 cent per liter.

Att det tas ut skatt på biobrännolja innebär inte någon ändring av det förenklade förfarandet med tillstånd och registrering som föreskrivs i 11 a § i lagen om skatt på bränslen om volymen av den framställda biobrännoljan är högst 10 000 liter per år.

### Mikrokraftverk

Lagen om skatt på elström föreslås bli ändrad så att mikrokraftverken bestäms falla utanför beskattningen av el. Gränsen för mikrokraftverkens nominella effekt ska överensstämma med normerna för kraftverkens obligatoriska mätning. I statsrådets förordning om utredning och mätning av elleveranser (66/2009) har som gräns för den obligatoriska mätningen valts 3 x 63 ampere, som motsvarar en nominell effekt på ungefär 43 kilowattimmar. I propositionen föreslås att skatt inte behöver betalas om elen produceras i en generator med en effekt på högst 50 kilovoltampere eller med en helhet som består av flera elproduktionsanläggningar och vars nominella effekt är högst 50 kilovoltampere.



På nuvarande skattenivå för el skulle skattefordelen för ett 50 kilovoltampères kraftverk bli högst 4 000 euro och på den föreslagna skattenivån högst 7 500 euro om året. I praktiken skulle vinsten på den föreslagna nivån bli 1 500—2 500 euro för vindkraftverk och för biogaskraftverk 4 000—5 000 euro per år.

Om flera anläggningar som fungerar med en effekt lägre än den ovan nämnda kopplas parallellt skulle det vara möjligt att undgå skatt med hjälp av helheter där anläggningarnas totala effekt kan uppgå till och med flera hundra kilowatt. För att förhindra detta föreslås det att definitionen på mikrokraftverk preciseras så att en helhet sammansatt av flera elproduktionsanläggningar tolkas som ett kraftverk.

Dessutom föreslås det att i definitionen på små kraftverk i 5 § 2 mom. i lagen om skatt på elström intas gränser för kraftverkens lägsta effekt. I så fall kommer inte gränserna för små kraftverks och mikrokraftverks effekt att längre delvis överlappa varandra. Till övriga delar ska lagen motsvara den gällande.

#### Naturgas

I propositionen föreslås att beskattningen av gas förenhetligas med övrig beskattning i form av punktskatter och att man frångår beskattningen av naturgas i samband med att den importerats till landet. I beskattningen av naturgas iaktas principerna för och förfarandena med punktskatt som föreskrivs i punktskattelagen. Detta gör det möjligt att naturgas såväl i gasform som i kondenserad form kan omfattas av enhetliga förfaranden. I propositionen preciseras ytterligare skatteförfarandet i sådana situationer, där alltså skattefria biogas matas in i överföringsnätet för naturgas eller en upplagringsanläggning för kondenserad naturgas.

För naturgasen ska betalas punktskatt när den överläts för konsumtion i Finland. Skatten tas ut när naturgasen distribueras från överföringsnätet för konsumtion, exempelvis för värmeproduktion. Skattskyldig i dessa situationer är naturgasnätsinnehavaren, i Finland för närvarande endast Gasum Oy. Eftersom den naturgas som överlåtits till distribu-

tionsnäten huvudsakligen används för skattepliktiga ändamål föreslås det att naturgasen överförs med skatten inräknad i priset till distributionsnäten.

Vid beskattningen av naturgas iaktas huvudsakligen bestämmelserna om punktskatt. Enligt punktskattelagen omfattas produkter som förvaras i ett skatteupplag av systemet med uppskovsförfarande. Skatten ska betalas när produkten släpps för konsumtion. Med släppande för konsumtion avses exempelvis att produkten överläts från det skattefria upplaget. Överföringsnätet för naturgas tolkas som ett sådant skatteupplag, i vilket naturgasen enligt punktskattelagen får lagras skattefritt. Skattefritt upplagring av kondenserad naturgas är möjlig i en upplagringsanläggning som har godkänts som skatteupplag. Naturgasen kan alltså efter importen skattefritt transporteras via överföringsledningarna eller förvaras i upplagringsanläggningar för kondenserad naturgas. Likaledes är det skattefritt att transportera naturgas från den skattefria upplagringsanläggningen till överföringsnätet för naturgas eller för konsumtion för ett skattefritt ändamål. Om kondenserad naturgas överläts från den skattefria upplagringsanläggningen för konsumtion är det den godkända upplagshavaren som är den skattskyldige.

Med överföringsnät för naturgas avses enligt 3 § 2 punkten i naturgasmarknadslagen (508/2000) ett naturgasrörsystem via vilket naturgas transporteras under högt, oreducerat tryck. Med naturgasnätsverksamhet avses åter enligt 3 § 6 punkten i naturgasmarknadslagen affärsverksamhet, där verksamhetsidkaren, med andra ord nättinnehavaren, mot vederlag överför naturgas i ett överförings- eller distributionsnät för naturgas. Enligt naturgasmarknadslagen beviljar Energimarknadsverket tillstånd för naturgasnät om den som ansöker om tillstånd har tekniska, ekonomiska och organisatoriska förutsättningar för att driva naturgasnätsverksamhet på det sätt som lagstiftningen om naturgasmarknaden kräver. Nättinnehavarna har ålagts att ombesörja mätningen av naturgasleveranserna och utredningen av naturgashandeln.

I propositionen föreslås det att för naturgasens vidkommande iaktas punktskattelagens bestämmelser om tillstånd och förfarande vid

överföring av produkterna. Huvudregeln är att produktion, förädling och skattefri upplagring inom systemet för uppskovsförfarande av produkter som omfattas av punktskatt förutsätter tillstånd för skatteupplag och som godkänd upplagshavare. För överföringsnät för naturgas ska emellertid inte ansökas om tillstånd för skatteupplag, i stället ska överföringsnätinnehavaren registrera sig som skattskyldig. Detta är motiverat av den orsaken att redan naturgasnätinnehavarens verksamhet kräver tillstånd enligt naturgasmarknadslagen.

Den som vill skattefritt motta, upplagra eller överföra kondenserad naturgas ska ansöka hos tullmyndigheten om tillstånd för skatteupplag samt som godkänd upplagshavare. En operatör ska också kunna motta kondenserad naturgas skattefritt inom systemet för uppskovsförfarande från ett annat medlemsland eller ett land utanför EU, om han har sådant tillstånd som avses i punktskattelagen för registrerad mottagare. Om tullmyndigheten inte har beviljat naturgasens mottagare någotdera tillståndet ska skatterna betalas inom 10 dagar från att han har mottagit gasen. Dessutom föreslås det i syfte att underlätta sådan slutanvändning som är skattefri att naturgasnätinnehavaren ska få överlåta naturgas skattefritt åt sådan användare av naturgas som har registrerat sig hos tullmyndigheten och som i lagen kallas registrerad mottagare. En registrerad användare betalar skatt på den gas som han utnyttjar för något skattepliktigt ändamål. Förfarandet motsvarar det tillvägagångssätt som redan tillämpas i fråga om andra bränslen. Alternativt kunde den som använder naturgas ansöka om återbäring i efterskott enligt gällande lag. Dessutom föreslås det att Tullstyrelsen ska kunna meddela närmare föreskrifter om registreringsanmälan innehåll och hur den lämnas.

När det gäller att deklarerat för och betala skatt tillämpas punktskattelagen. Nätinnehavaren ska vara godkänd upplagshavare och därmed också en sådan skattskyldig som deklarerar per skatteperiod och som avses i punktskattelagen, själva beskattningen verkställs kalendermånadsvis. En nätinnehavare, godkänd upplagshavare och registrerad användare ska lämna in deklaration för varje skatteperiod före den 18:nde i därpå följande

kalendermånad. Punktskatten på naturgas ska betalas före den 27:nde dagen i kalendermånaden som följer på skatteperioden.

Vid övergången till beskattning av naturgas i nätet är biogasen fortsättningsvis inte någon skattepliktig produkt. I praktiken realiserar biogasens skattefrihet genom att den skattskyldige uppger som skattepliktig endast den naturgas som överläts för konsumtion. Den skattskyldige ska på basis av sin bokföring kunna redogöra för vilken mängd biogas han har mottagit och hur stor andel av biogasen som han har överlåtit för konsumtion.

#### Beskattningen av energi inom jordbruket

Propositionen innehåller förslag om att återbäringsbeloppen för punktskatt på energiprodukter som använts inom jordbruket höjs. En högre återbäring betalas för energiprodukter som har använts inom jordbruket efter att lagen har trätt i kraft, förutsatt att kommissionen har beviljat tillstånd för statligt stöd. Målet för höjningen är att energiskattebelastningen för jordbruket ska förbli ungefär oförändrad, trots höjningarna av punktskatterna som tas ut på bränslen och el. Återbäringen för punktskatten på lätt och tung brännolja föreslås bli höjd så, att den återstående skatten efter återbäringen är lika stor som före höjningarna av skatten på energi.

Återbäringen för punktskatt på lätt brännolja höjs 7,35 cent per liter. Skatteåterbäringen för lätt brännolja stiger från 5,85 cent per liter till 13,20 cent per liter. Den punktskatt som alltså ska betalas är 2,85 cent per liter, vilket är samma belopp som för närvarande återstår efter återbäringen och överstiger den nivå för minimiskatt som energiskattedirektivet föreskriver för lätt brännolja.

För punktskatten på tung brännolja höjs återbäringen 12,1 cent per kilogram. Skatteåterbäringen för tung brännolja stiger 2,75 cent per kilogram till 14,85 cent per kilogram. Den punktskatt som alltså ska betalas är 3,94 cent per kilogram, vilket är 0,01 cent mindre än det belopp som för närvarande återstår efter återbäringen och överstiger den nivå för minimiskatt som energiskattedirektivet föreskriver för tung brännolja.

Beträffande återbäringen för punktskatt på el föreslås en höjning på så sätt att skattebelastningen efter återbäringen motsvarar den nya skatten enligt skatteklass II, som enligt förslaget blir 0,703 cent per kilowattimme. Skatteåterbäringen för punktskatten på el höjs således 0,38 cent per kilowattimme. Skatteåterbäringen växer från 0,62 cent per kilowattimme till 1,0 cent per kilowattimme. Efter höjningen återstår 0,073 cent per kilowattimme att betala för den el som har använts inom jordbruket försörjningberedskapavgiften inräknad. Den skatt som alljämt ska betalas motsvarar skatten i den föreslagna lägre skatteklass II.

Europeiska unionens lagstiftning kräver att kommissionen underrättas om ändringar som rör stödåtgärderna och att kommissionen ger sitt medgivande till respektive åtgärd. De ändrade bestämmelserna kan tillämpas först efter att kommissionen har samtyckt till förslaget. På grund av anmälningsförfarandet

kan en högre återbäring av punktskatt betalas för produkter som har använts först efter att lagen har trätt i kraft.

Det föreslås ytterligare att utbetalningarna av återbäringar på energiskatt till växthusodlarna ska överföras från tullen till att skötas av Skatteförvaltningen. Ansökningsförfarandet för återbäring av energiskatt till växthusodlare förenhetligas med det ansökningsförfarande som föreskrivs i lagen om återbäring av energiskatt inom jordbruket på så sätt att alla som är berättigade till återbäring ansöker om återbäring av energiskatt hos Skatteförvaltningen en gång om året.

### 2.2.3 Nuvarande och föreslagna skattenivåer för trafik- och uppvärmningsbränslen

Följande tabell innehåller en sammanställning av föreslagna skattenivåer för de viktigaste trafik- och uppvärmningsbränslena och som jämförelse deras nuvarande skattenivåer:

		Nuvarande skattenivåer			Föreslagna skattenivåer		
		Grundskatt	Tilläggs-skatt	Sammanlagd (inkl.fba)	Energiinnehållskatt	Koldioxid-skatt	Sammanlagd (inkl.fba)
Motorbensin	cent/l	57,24	4,78	62,70	50,36	11,66	62,70
Dieselloolja	cent/l	30,67	5,38	36,40	30,70	13,25	44,30
Lätt brännolja	cent/l	2,94	5,41	8,70	7,70	8,00	16,05
Tung brännolja	cent/kg	0	6,42	6,70	8,79	9,72	18,79
Koldioxid	€/t	0	49,32	50,50	54,54	72,37	128,09
Naturgas	€/MWh	0	2,016	2,100	7,70	5,94	13,724
					*3,00 €/MWh 1.1.2011-31.12.2012 och 5,50 €/MWh 1.1.2013-31.12.2014.		
		Grundskatt	Tilläggs-skatt	Sammanlagd (inkl.fba)	Energiskatt		Sammanlagd (inkl.fba)
El I	cent/kWh	0	0,87	0,883	1,69		1,703
El II	cent/kWh	0	0,25	0,263	0,69		0,703
Brännstovv	€/MWh	0	0	0	3,90*		3,90*
					*1,90 €/MWh 1.1.2011-31.12.2012 och 2,90 €/MWh 1.1.2013-31.12.2014.		

### 2.2.4 Utgångsvärden i kalkylerna för energiinnehålls- och koldioxidskatt på trafik- och uppvärmningsbränslen

För tydlighetens skull anges värdena för bränslena i skattetabellen i lagens bilaga i enheter motsvarande gällande tabell, exempelvis som cent per liter eller euro per ton, trots att grunden för att beräkna skatten kan vara den energi respektive bränsle innehåller och för fossila bränslen deras specifika utsläpp.

I fråga om energiinnehållet i flytande trafikbränslen föreslås det att man tillämpar värmevärdena i RES-direktivet. De specifika koldioxidutsläppen baserar på värdena i Statistikcentralens klassificering av bränslen 2010. Naturgasens effektiva värmevärde 50 megajoul per kilogram baserar på Naturgasföreningens uppgift. RES-direktivet tillämpar motsvarande värde på renad biogas. Nyckeltalen för de viktigaste bränslena presenteras i tabellen nedan.

Bränsle	Värmevärde	Varav från förnybara energikällor högst	CO <sub>2</sub> -utsläpp
Bensin	32 MJ/l		72,9 g/MJ
Diesel	36 MJ/l		73,6 g/MJ
Naturgas (metan)	50 MJ/kg		55,04 g/MJ
Biogas (metan)	50 MJ/kg	100 %	
Etanol	21 MJ/l	100 %	
Metanol	16 MJ/l	100 %	
MTBE	26 MJ/l	22 %	
TAME	28 MJ/l	18 %	
ETBE	27 MJ/l	37 %	
TAAE	29 MJ/l	29 %	
Biodiesel (FAME, RME)	33 MJ/l	100 %	
Fischer-Tropsch diesel (XTL)	34 MJ/l		
Fischer-Tropsch diesel av biomassa (BTL)	34 MJ/l	100 %	
Vätebehandlad vegetabilisk olja eller animaliskt fett (HVO)	34 MJ/l	100 %	
Flygbensin	31,7 MJ/l		71,3 g/MJ
Flygpetroleum	34,8 MJ/l		73,2 g/MJ
Lätt brännolja	42,7 MJ/kg		74,1 g/MJ
Tung brännolja	41,1 MJ/kg		78,8 g/MJ
Stenkol	25,5 MJ/kg		94,6 g/MJ
Bränttorv	10,1 MJ/kg		105,9 g/MJ

Då skattetabellens nivå för olika metanol- och etanolbaserade etrar, dvs. MTBE, TAME, ETBE och TAAE bestäms bör det beaktas att av eternas energiinnehåll kan endast den procentandel som nämns i tabellen ovan basera på förnybar energi. Koldioxidskatten på eter bestäms på det sätt som an-

ges ovan vid punkten för biobaserade trafikbränslen, dvs. på basis av om den råvara som använts vid framställningen av eter uppfyller RES-direktivets minimikriterier för förnybar energi för i så fall halveras koldioxidskatten, eller ska den räknas dubbelt, för då påförs den inte någon koldioxidskatt alls. Om

biöråvaran som använts för att framställa etern inte uppfyller hållbarhetskriterierna över huvud taget ska för etern tas ut normal koldioxidskatt som för motsvarade fossila bränsle.

#### 2.2.5 Ändringar baserade på bränslekvaliteten och övriga ändringar

##### Gradering av svavelhalten i lätt brännolja

I syfte att främja ibruktagandet av ny, energieffektivare uppvärmningsteknik föreslås det att för svavelfri lätt brännolja införs en kvalitetsgradering. Skattegraderingen är 2,65 cent per liter eller lika stor som den nedsättning för svavelfri kvalitet som föreslås att bli slopad i fråga om trafikbränslen. Skattegraderingen verkställs så att energiinnehållsskatten på den svavelhaltiga kvaliteten blir 2,65 cent per liter högre än på den svavelfria kvaliteten. Lätt brännolja påförs normal koldioxidskatt.

I fråga om övriga bränslen som används för uppvärmning och i kraftverk föreligger det inte något behov av kvalitetsgradering av det slag som för lätt brännolja, för mängden svavel- och partikelutsläpp från dem när de används för uppvärmning är mest beroende av den valda förbrännings- och rengöringstekniken och regleringen av den och beror således i regel inte på bränslet. Därför finns det inte någon grund för en kvalitetsgradering av skadliga utsläpp från dessa bränslen.

Skattegraderingen kommer sannolikt att innebära att samtliga sorter av lätt brännolja som saluförs är av svavelfri kvalitet oberoende av användningsändamålet. En gradering av skatten enligt användningsändamålet på basis av om bränslet används i arbetsmaskiner eller för uppvärmning är i praktiken omöjligt, eftersom punktskatten på bränslen grundar på att produkten överläts från partilagen för konsumtion och i det skedet vet man inte säkert var det beskattade bränslet kommer att användas. Därför ska skattegraderingen gälla både den lätta brännolja som används för uppvärmning och den som används som motorbrännolja.

##### Bensin för små motorer

I avsikt att minska de skadliga avgaserna från små motorer föreslås det att energiinnehållsskatten på bensin för små motorer sänks. Förslaget medför ingen inverkan på koldioxidskatten, som är av samma storlek som för annan motorbensin. Skattenedsättningens belopp bör vara tillräckligt stort för att sporra till att använda bensin för små motorer i motorer där den kommer mest till nytta. Skattenedsättningen får dock inte vara så stor att den skulle leda till att bensin för små motorer används i bilar, där den inte för med sig någon större nytta med avseende på hälsan eller utsläppen.

Det finns tills vidare inte någon räknemetod för att beräkna värdet på direkt exponering för avgaser eller skador på miljön, det går alltså inte att sätta värde på fördelarna i fråga om utsläpp på samma sätt som exempelvis på nyttan av paraffinskt dieselbränsle eller metan i fordonsmaterielen. Grunden för skattenedsättning på bensin för små motorer måste vara en kompensation av merkostnaderna. En skattenedsättning på cirka 20 cent per liter skulle delvis täcka de högre kostnaderna för produktionen och distributionen av bensin för små motorer, och en skattenedsättning av den storleken skulle ännu inte leda till att man börjar utnyttja bensin för små motorer som trafikbränsle.

Att reducera utsläppen med hjälp av begränsningar och genom att utveckla motorernas teknik går förhållandevis långsamt, ändringarna inverkar endast på nya motorer och hela beståndet små motorer förnyas genom en lång process som pågår i flera årtionden. Den effektivaste lösningen för att inverka på utsläppen från det redan existerande motorbeståndet vore att övergå till bränsle av bättre kvalitet, såsom bensin för små motorer. Eftersom bensinen för små motorer är dyrare än vanlig bensin föreslås det att skatten på bensin för små motorer sänks av hälso- och miljöskäl 20 cent per liter i syfte att öka användningen av sådan bensin i små motorer.

Gränsvärdena för en produkt definieras utifrån vilken halt produkten kan ha i fråga om vissa egenskaper. Den föreslagna definitionen baserar på VTT:s utredning och den definition som tillämpas i Sverige.

## Övriga ändringar

Genomförandet av den föreslagna skattemodellen kräver att i skattelagarna intas mera detaljerade definitioner på bränslen och deras komponenter än för närvarande. Dessutom föreslås vissa ändringar av teknisk natur i lagarna om skatt på bränslen och på elström.

### 3 Propositionens konsekvenser

#### 3.1 Ekonomiska konsekvenser

Ibrukttagandet av en skattemodell baserad på bränslets energiinnehåll och det specifika koldioxidsutsläppet som uppstår vid förbränningen, höjningen av skatten på dieselolja som ibrukttagandet av modellen förutsätter, kvalitetsgraderingen av vissa bränslen samt höjningen av skattenivån för andra än trafikbränslen och el tillika med beskattningen av brännstovv samt nedsättningen av drivkraftsskatten på såväl person- som lastbilar ökar statens skatteinkomster. När alla ändringar har trätt i kraft blir ökningen på årsnivå cirka 898 miljoner euro jämfört med en situation, där några ändringar inte företas. Samtidigt växer dock det belopp staten betalar ut i skattestöd till sammanlagt 139 miljoner euro när återbäringarna till energiintensiv industri stiger till omkring 110 miljoner euro och återbäringarna av energiskatt till jordbruket stiger till i runt tal 29 miljoner euro. De föreslagna ändringarna ökar statens inkomster med totalt 759 miljoner euro när eventuella ändringar i indexbunda utgifter lämnas obeaktade.

Bland trafikbränslena träder ändringarna som rör fossil dieseloljan i kraft först efter 2012. Skatten på naturgas och brännstovv höjs successivt under åren 2013 och 2015. På så sätt blir den uppskattade effekten av alla föreslagna ändringar att statens inkomster 2011 ökar omkring 618 miljoner euro när eventuella ändringar i indexbunda utgifter inte har beaktats.

Enligt prognoserna kommer avkastningen från skatterna på energi att öka cirka 31 procent när samtliga ändringar har trätt i kraft, dvs. 980 miljoner euro jämfört med en situation, där någon ändring inte har företagits. År

2011 uppskattas avkastningen från skatterna på energi växa omkring 22 procent, med andra ord 687 miljoner euro jämfört med en situation, där inga ändringar vidtagits. Prognosen för inkomsterna från skatterna på energi 2011 går på ett belopp om 3 811 miljoner euro. I prognosen över skatteinkomsterna har beaktats effekten av den planerade skyldigheten att tillhandahålla biobränslen. Prognosen bygger på antagandet att skyldigheten att tillhandahålla biobränslen utgör sex procent av energiinnehållet. Den kalkylerade avkastningen från fordonsskatten minskar samtidigt cirka 82 miljoner euro på årsnivå. Med anledning av skatteuppbördsmodellen uppskattas minskningen 2011 alltså bli omkring 41 miljoner euro.

Ibrukttagandet av en modell baserad på energiinnehållet och koldioxidsutsläppet vid beskattningen av trafikbränslen förutsätter att skatten på dieselolja höjs med åtta cent per liter. Som följd av höjningen växer inflödet från skatten på fossil dieselolja från och med 2012 med 200 miljoner euro.

Skatten på uppvärmningsbränslen och el höjs för att kompensera den slopade fpa-avgiften på så sätt att bruttoskatteinflödet från dessa bränslen och elen växer 865 miljoner euro. När man beaktar att återbäringarna av energiskatt till jordbruket och yrkesmässig trädgårdsodling höjs med cirka 29 miljoner euro ökar skatteinflödet omkring 836 miljoner euro. Därtill framgår det av olika utredningar att skattegiljotinen inom den energiintensiva industrin har visat sig vara betydligt effektivare än beräknat. Till följd av giljotinen ökar skatteåterbäringen till den energiintensiva industrin med 110 miljoner euro. När ovan nämnda återbäringar beaktas kommer höjningen av skatten på uppvärmningsbränslen och el att öka statens nettoinkomster från skatterna 726 miljoner euro, som är 24 miljoner euro mindre än vad som ursprungligen eftersträvades i samband med att fpa-avgiften slopades.

När man beaktar de direkta konsekvenserna av den förändrade beskattningen fördelas skattebelastningen mellan näringslivet och hushållen så att näringslivets andel blir 491 miljoner euro och hushållens andel ungefär 235 miljoner euro. En analys av den ändrade skattens indirekta verkningar ger vid handen

att hushållens skattebelastning ökar till följd av den ändrade beskattningen av fjärrvärmeproduktionen cirka 97 miljoner euro och näringslivets skattebelastning minskar i motsvarande grad.

De föreslagna ändringarna av beskattningen medför inte några konsekvenser beträffande de indirekta skatteinkomsterna. Den totala avkastningen från mervärdesskatten kommer inte att växa till följd av de föreslagna ändringarna. Höjningen av energiskatterna ökar den mervärdesskatt som flyter in från energiprodukterna, men samtidigt reducerar den i samma omfattning den mervärdesskatt som flyter in från övrig konsumtion.

Som en följd av propositionen kommer de årliga, genomsnittliga kostnaderna för en bensindrivna bil inte att ändra medan bränslekostnaderna för en dieselpersonbil ökar i genomsnitt 90 euro. Eftersom drivkraftsskatten sjunker i motsvarande omfattning förblir kostnaderna för en dieselpersonbil i det stora hela så gott som oförändrade. År 2011 minskar kostnaderna för en dieselpersonbil temporärt med i medeltal 45 euro på grund av att den föreslagna nedsättningen av drivkraftsskatten på dieselpersonbilar genomförs successivt. När nyttan som erhållits av att fpa-avgiften slopades lämnas obeaktad ökar skattebelastningen på varutransporter ungefär 100 miljoner euro på årsnivå, men sjunker temporärt 2011 med cirka 20 miljoner euro på grund av den föreslagna nedsättningen av drivkraftsskatten. För övriga trafikbränslen vidkommande förbättrar de föreslagna ändringarna tillika med de ändringar som samtidigt föreslås i drivkraftsskatten väsentligen deras ställning och de årliga kostnaderna för personbilar som går på ifrågavarande bränslen sjunker. Ett undantag från detta skulle vara endast sådana gasdrivna bilar, vilkas beskattning inte har verkställts enligt den normala strukturen.

De föreslagna höjningarna av skatten på uppvärmningsbränslen och el ökar skattebelastningen på näringslivet upp till ett bruttobelopp om 601 miljoner euro. Återbärningarna till den energiintensiva industrin uppskattas dock samtidigt växa cirka 110 miljoner euro, så näringslivets skattebelastning beräknas öka med ungefär 491 miljoner euro. När den slopade fpa-avgiften beaktas blir näringsli-

vets skattebelastning mindre än vad som var den ursprungliga målsättningen, i synnerhet när det gäller branscher som omfattas av återbärningar till energiintensiv industri. På grund av beskattningens summariska karaktär kan verkningarna för ett enskilt företag dock avvika från verkningarnas allmänna linje.

Verkningarna av de föreslagna ändringarna för hushållen har analyserats med hjälp av exempel. Vid bedömningen av verkningarna har använts bostadsformer av följande typer och i dessa har tagits i beaktande mervärdesskatt för de konsumenter som inte kan avdra mervärdesskatten. Vid bedömningen av verkningarna har använts skattenivåer efter avslutandet av övergångsperioderna. Under övergångsperioden stiger boendekostnader litet mindre än beräknad i de hus, för vilka fjärrvärmeproduceras med naturgas:

Bostadsform	Ungefärlig byggnadsvolym m <sup>3</sup>	Årsenergi MWh
småhus	500	20
radhus	2 000	100
låghus	5 000	225
flervåningshus	10 000	450
stort höghus	25 000	1 125

Därtill har för hushållselen utnyttjats två skilda värden på energiförbrukningen när för den uppskattade förbrukningen per år i småhus har använts 5 000 kWh och i olika slag av höghusbostäder 2 000 kWh.

Boendekostnaderna för hushåll som bor i småhus med oljeuppvärmning ökar på grund av den ändrade skatten på lätt brännolja 201 euro per år, därtill medför höjningen av skatten på el att boendekostnaderna i småhus stiger med ytterligare 50 euro per år. Totalt beräknas boendekostnaderna för hushåll som bor i småhus öka på grund av den ändrade beskattningen med 251 euro per år. I småhus med eluppvärmning stiger de motsvarande boendekostnaderna 249 euro per år.

I småhus med fjärrvärme varierar hushållens boendekostnader kraftigt beroende på med vilket bränsle och med vilken teknik värmen har producerats. När man räknar in

att hushållselen blivit dyrare ökar boendekostnaderna 174—259 euro om året.

De stegrade boendekostnaderna i fjärrvärmeuppvärmda höghus varierar likaledes kraftigt beroende på med vilket bränsle och med vilken teknik värmen har producerats. När man räknar in att hushållselen blivit dyrare ökar boendekostnaderna för ett hushåll som bor i en bostad på i genomsnitt 75 kvadratmeter 72—99 euro per år.

Höjningen av skatten på bränslena för nöjesflygning ökar statens skatteinkomster upp till ett nettobelopp om cirka 100 000 euro och på grund av den ändrade beskattningen blir nöjesflygningen föremål för en ekonomisk belastning av motsvarande storlek.

Från och med 2011 ska enligt förslaget biobränslen befrias partiellt eller helt från koldioxidskatt samt energiinnehållet beaktas i beskattningen av bränslen. När befrielsen träder i kraft minskar skatteinkomsterna i runt tal 70 miljoner euro jämfört med den gällande skattemodellen om man antar att sex procent av all motorbensin, dieselolja och biobränsle som förbrukas i Finland ersätts med biobränslen. Verkan av den ändrade skatten för ett typiskt bränsle, såsom motorbensin som innehåller 10 volymprocent etanol (E10), blir omkring 2,5—2,9 cent per liter och för dieselolja som innehåller sju volymprocent biodiesel (D7) 0,7—1,0 cent per liter. För biobrännolja, som innehåller exempelvis 10 volymprocent biokomponent, blir verkan av skattefriheten 0,5 cent per liter.

En gradering av skatten på svavelfri lätt brännolja med 2,65 cent per liter jämfört med svavelhaltig brännolja medför att produkterna kommer att ha så gott som samma pris. Genom att använda den svavelfria kvaliteten kan bränsletransporttekniken effektiviseras, eftersom lätt brännolja av sämre kvalitet sannolikt inte kommer att förekomma i särskilt stor utsträckning på marknaden.

Förfarandet med återbäring på ansökan av skatten på naturgas föreslås bli ersatt med en anhållan som ingår i skattedeklarationen, förfarandet minskar såväl skatteinflödet som mängden återbäringar som utbetalas för skattefria förbrukning med cirka 280 miljoner euro på årsnivå och då blir nettoverkningarna av ändringen för statsfinanserna lika med noll. Återbäringarna betalas i efterskott, så

återbäringar för naturgas som har använts för skattefria ändamål 2010 betalas ännu 2011. Det system som föreslås bli ändrat belastar således statsekonomi med omkring 100 miljoner euro 2011. För företagen innebär förslaget att deras kapital inte längre så som för närvarande temporärt binds till skatten på naturgas när de utnyttjar uppskovsförfarandet.

För tillfället säljs det årligen omkring 4 miljoner liter bensin för små motorer i Finland. Enligt beräkningarna är det möjligt att den framtida förbrukningen i Finland ökar till omkring 12,5 miljoner liter om året. Den föreslagna ändringen 2011 uppskattas reducera inkomsterna från energiskatten med mindre än en miljon. I och med skattenedsättningen kommer mängderna som används troligtvis att öka så småningom. Om förbrukningen växer till 12,5 miljoner liter om året innebär det att avkastningen från skatten minskar med cirka 2,5 miljoner euro per år. Minutpriset på bensin för små motorer beräknas vara 30—40 cent dyrare per liter än för vanlig motorbensin. Skattenedsättningen sänker priset på bensinen för små motorer med omkring 20—25 cent per liter.

Ändringarna som föreslås i fråga om drivkraftsskatten minskar drivkraftsskatten för dieseldrivna personbilar i genomsnitt 18 procent. Drivkraftsskatten för eldrivna bilar minskar i genomsnitt 77 procent, skatten för en dieselhybridbil som kan laddas 27 procent och för en bensinhybridbil som kan laddas med över 90 procent. Drivkraftsskatten för en personbil med en totalmassa på 2 100 kilogram är för närvarande 514 euro. Enligt den föreslagna ändringen sjunker drivkraftsskatten för en dieseldriven bil till 422 euro, för en dieseldriven hybridbil som kan laddas till 377 euro och för en bensindriven hybridbil som kan laddas till 40 euro. På motsvarande sätt sjunker drivkraftsskatten för en elektrisk bil, vars totalmassa är 1 400 kilogram, från 342 euro för närvarande till 79 euro.

I kalkylen för drivkraftsskatt på dieseldrivna bilar har den genomsnittliga körprestationen 18 000 kilometer per år höjts till 25 000 kilometer, vilket ökar skattebelastningen per körkilometer för dieseldrivna bilar med en årlig kör mängd som är mindre än den genomsnittliga körprestationen.



Om bilar som går på bränsle som består av metan inte längre beviljas befrielse från drivkraftsskatt höjer det den årliga skatten för gasdrivna bilar, såväl för person- som paketbilar. Efter den föreslagna ändringen blir drivkraftsskatten på en gasdriven personbil som väger i genomsnitt 2 100 kilogram 236 euro per år och för en gasdriven paketbil som väger 2 800 kilogram cirka 90 euro per år.

Det totala beloppet återbäringar av energiskatt som betalas till jordbruket som kompensation för den föreslagna ändringen av energibeskattningen stiger till omkring 29 miljoner euro om året. Om återbäringarna på punktsskatt höjs så som i propositionen blir återbäringarnas belopp beräknat på basis av förbrukningen 2008 årligen i runt tal 52 miljoner euro från 2011 och därefter. Eftersom skatteåterbäringen betalas retroaktivt belastar höjningen av återbäringen statsekonomin först från och med 2012. Trots att den föreslagna skatteåterbäringen höjts kommer den totala skattebelastningen för jordbruket och växthusodlingen att stiga cirka sex miljoner euro till följd av att punktsskatten på energiprodukter som omfattas av det gällande återbäringssystemet har stigit.

När energiskatteåterbäringarna till växthusodlare överförs att betalas på det sätt som föreskrivs i lagen om återbäring av energiskatt till jordbruket ändrar betalningstidpunkten för sådana växthusodlare som har ansökt hos tullen om återbäring halvårsvis för lätt och/eller tung brännolja. Det är dock endast 5–10 procent av växthusodlarna som har ansökt hos tullen om återbäring två gånger om året. Största delen av växthusodlarna har således fått återbäringen en gång om året och ändringen medför inte några väsentliga ekonomiska konsekvenser för växthusodlarna.

De föreslagna ändringarna i beskattningen av energi och fordon bidrar i viss mån till att de administrativa kostnaderna växer. Tullen uppskattar att ändringarna ökar arbetsmängden med ungefär två årsverken. Enligt tullens bedömning medför inte ändringarna dataadministrativa eller motsvarande utgifter av engångsnatur. Beträffande beskattningen av fordon kräver ändringen att Trafiksäkerhetsverkets datasystemen byggs om. Ändringsarbetena beräknas kosta cirka 300 000 euro. I och med att det införs flera olika slags skat-

tenivåer beräknas behovet av kundrådgivning öka, vilket innebär en merkostnad för Trafiksäkerhetsverket på omkring 100 000 euro. Den ändrade hanteringen av återbäringarna av energiskatt till jordbruket och växthusodlingen medför administrativa kostnader av engångsnatur i Skatteförvaltningens datasystem. Kostnaderna för dessa ändringsarbeten beräknas bli omkring 95 000 euro.

## 3.2 Konsekvenser för miljön

### 3.2.1 Allmänt

Finlands mål att reducera växthusutsläpp som inte omfattas av utsläppshandelssektorn med 16 procent från 2005 till 2020 är synnerligen ambitiöst. Trafiken och uppvärmningen av fastigheter utgör de största utsläppskällorna.

Med tanke på miljön är det angeläget att bromsa klimatförändringen. Höjningen av skatterna på energi förväntas bidra till intensivare energisparande och bättre energieffektivitet. Genom att ändra beskattningen av trafikbränslen ökar och effektiveras den beskattning som grundar på fordonets användning. Avsikten är dessutom att genom prioriteringar i samband med skatthöjningen och en lindrigare koldioxidskatt för biobränslen gynna användningen av förnybar energi, som är en lösning för att minska växthusutsläppen. De föreslagna ändringarna är ett styrmedel bland andra som siktar på att reducera koldioxidutsläppen inom trafik- och energisektorn.

Den föreslagna skattemodellen iakttar principerna och utgångspunkterna i det energiskattedirektiv som är under beredning inom EU. Strukturen är flexibel och gör det möjligt att företa ändringar som kan bli nödvändiga såväl i samband med att målen för att reducera utsläppen skärps som med att de eftersträvade skatteinflödena eller prisnivåerna på fossila bränslen ändrar i större grad.

### 3.2.2 En strukturell förändring av beskattningen av trafikbränslen och drivkraftsskatten

Med hjälp av den föreslagna beskattningen av trafikbränslen och drivkraftsskatten kan

de olika alternativen för bränsle och teknik i fordon rangordnas i första hand efter energiförbrukningen. Genom att tillämpa energiinnehålls- och koldioxidskatt samt genom att sänka skattebelastningen på basis av lokala utsläpp är det möjligt att skapa en skattemodell, som kraftigt stöder ibruktagandet av biobränslen, dieselbränsle framställt av hyggesrester och biogas, som är de mest miljövänliga.

Den nya skattemodellen beaktar energiinnehållet i olika alternativa bränslen, koldioxidutsläppen, de biobaserade alternativens effekt när det gäller att reducera koldioxidutsläppen liksom de reducerande effekter bränslena eventuellt har på de lokala utsläppen förutom att den uppmärksammar skattek tekniska begränsningar.

Skattemodellen är objektiv, neutral i förhållande till tekniken och stöder ibruktagandet av biobränslen och fordon som är de bästa med hänsyn till miljön. Ändringen är en fortsättning på den redan tidigare genomförda miljöstyrda reformen av bil- och fordonskatten. Som helhet sett gynnar de ovan nämnda skattereformerna teknikneutralt att man i olika skeden köper och använder alla slags bilar som ger låga utsläpp.

### 3.2.3 Höjningen av skatterna på uppvärmningsbränslen och en förändring av strukturen

Även skattemodellen för uppvärmningsbränslen, som består av både en energiskatt bunden till energiinnehållet och en koldioxidskatt enligt utsläppskoefficienten för bränslets koldioxidutsläpp, är förenlig med målen i klimat- och energistrategin. Skattemodellen är inriktad både på att rationalisera användningen av energi och minska koldioxidutsläppen.

Höjda skatter på uppvärmningsbränslen och el sporrar alla som använder energi att spara energi och förbättra energieffektiviteten när kostnaderna för energin går upp.

Vid uppvärmning av fastigheter främjar den höjda skatten på lätt brännolja en övergång till att utnyttja förnybara energikällor, av vilka de viktigaste är trä i form av flis, huggen ved och pelletar samt övriga former av förnybar energi, såsom biogas, träolja,

åkerbiomassor och solenergi samt jord- och luftvärmepumpar. Även höjningen av skatten på el främjar en övergång till att utnyttja förnybara energikällor.

Högre skatt på alla fossila bränslen och brännstovv främjar på det hela taget en övergång till att utnyttja förnybara energikällor, eftersom en höjning av skatterna förstärker konkurrenskraften hos trä och andra biomassor, såsom biobaserat avfall, halm och rörlan jämfört med fossila bränslen.

Hur snabb och kostnadseffektiv övergången till biobränslen blir beror på vilket bränsle som används samt produktionsanläggningarnas teknik. En övergång förutsätter stora investeringar eller att det används förädlade bränsleprodukter, såsom pelletar, biokol, biogas eller träolja om fjärrvärmens produceras i anläggningar som inte lämpar sig som sådana för att använda fasta biomassor. Vid eldnings med fluidiserande bäddpannor går bytet över från att använda ett bränsle till ett annat smidigare och exempelvis användningen av trä kan typiskt höjas till en 70 procents andel av allt bränsle som används.

Skattehöjningar till fulla belopp på fossila uppvärmningsbränslen förbättrar konkurrenskraften hos såväl förnybara bränslen som hos brännstovv. En lindrig beskattning av brännstovv förbättrar dessutom konkurrenskraften hos förnybara bränslen i förhållande till torven. Skattehöjningarna underlättar övergången till att utnyttja förnybara energikällor även inom industrin. Höjningen av skatterna på fossila uppvärmningsbränslen kompletterar väl åtgärderna i syfte att gynna förnybara energikällor och reducerar de kostnader som åtgärderna för med sig.

Höjningen av skatterna på uppvärmningsbränslen kan påskynda en övergång från fjärrvärme producerad med fossila bränslen i kombinerad produktion till fastighetsanpassad uppvärmning eller till värmecentraler. En övergång skulle minska den mängd el som produceras med hög verkningsgrad i anläggningar för kombinerad produktion och de samlade verkningarna i fråga om koldioxidutsläppen och den totala energiförbrukningen blir i de flesta fall negativa. Det förefaller som om det aktuella energibeskattningsförfarandet som gynnar kombinerad produktion inte ensamt räcker för att bibehålla fjärrvär-

mens konkurrenskraft jämfört med en fristående värmeproduktion och därför föreslås en partiell nedsättning av koldioxidskatten. Nedsättningen ska gälla hela den kombinerade produktionen, för vilken utsläppsrättens pris för med sig en extra belastning vid användning av fossila bränslen. I detta skede är det svårt att exakt bestämma nedsättningens nivå och därför bör behoven att företa ändringar följas upp.

I och med att man övergår från fossila bränslen till att använda förnybara energikällor inom uppvärmningssektorn förbättrar det självförsörjningen av energi. När bränntorvens konkurrenskraft blir bättre i förhållande till övriga fossila bränslen ökar investeringarna i stora kraftverk med möjlighet att producera kondensel, i synnerhet när värmelasten är låg, och som lämpar sig för att utnyttja alla typer av biomassor som energi.

Det är svårt att uppskatta i vilken omfattning användningen av fossila bränslen minskar på grund av skattehöjningarna, eftersom det är en sak som väsentligt påverkas även av priserna på fossila bränslen på världsmarknaden och av ändringarna i priset på utsläppsrätten samt på el, likaså åtgärderna i syfte att stödja förnybara energikällor. Regeringen ska laga förslag om att främja användningen av trä genom stöd för flisframställning av klenvirke, elproduktion av skogsflis och utnyttjande av trä i små anläggningar för kombinerad produktion. Priserna på fossila bränslen har under de senaste 10 åren varierat mycket kraftigt, världsmarknadspriset på stenkol och olja har som lägst varit en fjärdedel av det högsta priset, priset på naturgas en tredjedel. Dagens prisnivå ligger halvvägs upp till de pristoppar som har förekommit.

Genom att utnyttja biobränslen är det möjligt att i viss mån få till stånd en minskning av koldioxidutsläppen. Det är mycket besvärligt att uppskatta exakt hur stor minskning av utsläppen eller hur mycket större användning av förnybara energikällor, större energieffektivitet och utökad självförsörjning av energi man kan komma fram till genom ändringarna i beskattningen. Konkurrenskraften mellan olika bränslen liksom användarnas val påverkas förutom av beskattningen av många andra faktorer, såsom övriga främjande åtgärder och variationerna i bränslepriserna.

Operatörerna i branschen kan inte i detta skede lämna någon säker bedömning av i hur stor omfattning biobränslen kommer till användning. Användningen av biobränsle påverkas huvudsakligen av hur stor andelar biobränslen distributionsskyldigheten bestäms omfatta i lagstiftningen om skyldighet att tillhandahålla biobaserade trafikbränslen och huruvida distributionsskyldigheten utsträcks till att gälla också biobrännolja. Andelen biobränslen i produktionen av el och värme påverkas främst av lösningar som eventuellt genomförs som stöd av typ matartariffer. Den strukturella förändring som föreslås i energibeskattningen gynnar dock bränslen som är bättre med avseende på energieffektiviteten samt sina koldioxidutsläpp och lokala utsläpp. Därtill sporrar höjningen av skatterna på fossila bränslen till att spara energi och kompletterar väl åtgärderna i syfte att främja förnybar energi och reducera kostnaderna för dem. Minskningen av koldioxidutsläppen påverkas dessutom i stor grad av koldioxidnivån under biobränslets livscykel, som varierar betydligt beroende på bioråvaran och dess produktionskedja.

#### 3.2.4 Jordbruket

Propositionen syftar till att bibehålla den belastning som energiskatterna innebär för jordbruket på i stort sett samma nivå som för närvarande. Beloppet som alltså ankommer på jordbruket att betala i bränsleskatt kommer således inte att ändra väsentligt och höjningen kommer inte att medföra några praktiska miljökonsekvenser jämfört med det aktuella läget. Allmänt taget reducerar återbäringen av energiskatt de positiva miljöeffekter som den ekonomiska styrningen antas ha. Skatteåterbäringen passar dåligt ihop med klimatmålet, eftersom jordbruket inte omfattas av utsläppshandeln borde beskattningen av energi vara det främsta styrmedlet i strävandena att nå de målsatta minskningarna. Dessutom bibehåller återbäringen av energiskatt den lätta och tunga brännoljans relativa förmånlighet jämfört med exempelvis inhemska förnybara energikällor.

### 3.3 Konsekvenser för myndigheterna

En ändring av systemet för beskattning av naturgas förtydligar beskattningen och överför de årligen utbetalda återbäringarna, som när de är som störst uppgår till flera miljoner, att direkt omfattas av skattefrihet. Genom att dessutom befria mikrokraftverken från skyldigheten att betala skatt på el kan man förhindra ett mångdubbelt arbete inom förvaltningen. Om mikrokraftverken vinner insteg i den förväntade omfattningen skulle det snart finnas många tiotals gånger mera nya skattskyldiga jämfört med i dag.

Tullens arbetsmängd i samband med skattedeklarationerna mångdubblas och behandlingen blir långsammare när grunderna för beskattning av bränslen ändras och antalet produktgrupper mångdubblas. En bidragande faktor är att också biobrännoljan ändras att bli skattepliktig produkt, vilket betyder extra arbete för tulldistrikten. Ett synnerligen omfattande merarbete innebär alla system, anvisningar och blanketter som också måste förnyas samt kundrådgivningen om grunderna för den omorganiserade beskattningen av bränslen.

Beträffande återbäringarna till jordbruket blir det fråga om att höja de nuvarande återbäringarna, vilket inte förutom ändringarna i datasystemen, som är av engångsnatur, för med sig några övriga konsekvenser av vikt för myndigheterna. Ansökan om energiprodukter som har använts 2011 ska lämnas in till skattemyndigheten före utgången av februari 2012 och återbäringarna för 2011 betalas ut under 2012.

Höjningen av återbäringarna på energiskatt kan leda till att nya operatörer, för vilka den tidigare återbäringen har underskridit minimigränsen för belopp som återbärs, nu betalas återbäring. När återbäringarna till växthusodlare överförs från tullen till Skatteförvaltningen ökar antalet ansökningar till Skatteförvaltningen med omkring 500 ansökningar per år. Den nya uppgiften ökar Skatteförvaltningens behov av personalresurser med ungefär ett årsverke, men i och med att uppgiften flyttas bort från tullen minskar den tullens behov av personalresurser i motsvarande grad.

Enligt förslaget ska växthusodlarna ansöka om skatteåterbäring hos Skatteförvaltningen första gången för den lätta och tunga brännolja som har använts under 2011. Ansökningarna som gäller produkter som använts 2010 behandlas ännu hos tullen.

Som helhet sett förutsätter den personalstyrka som tullen behöver för att behandla skattedeklarationerna och sköta kundrådgivningen ett tillskott på 3—4 årsverken till tullens behandling av punktskatter. Eftersom en arbetsmängd motsvarande ett årsverke flyttas bort från tullen 2011 i och med att stöden till växthusodlarna överförs räcker det med två årsverken till räknat från början av 2011 för att fylla behovet av mera personal till behandlingen av punktskatter.

Med anledning av att drivkraftsskatten ändrar måste systemet för att uppbära fordonskatten ändras. Genom att flera olika nivåer för drivkraftsskatten införs blir skattesystemet mera neutralt, men samtidigt också mera invecklat och därför för propositionen med sig ett behov att utöka Trafiksäkerhetsverkets rådgivning om fordonskatten.

### 3.4 Samhälleliga konsekvenser

Med avseende på boendeformen blir det inte några större skillnader i hur höjningen av energiskatterna kommer att beröra hushållen. Det förekommer dock i exempelvis fjärrvärmepipvärmda hus regionala skillnader i boendekostnaderna beroende på med vilket bränsle och med vilken teknik värmen har producerats. Om man beaktar prognosen som visar en ökande inkomstnivå samt de förslag gällande beskattningen och den sociala tryggheten, som föreslås att träda i kraft samtidigt med den föreslagna skattehöjningen, kan höjningen inte anses ha orimlig verkan.

Enligt transport- och logistikbranschen kan höjningen av skatterna på energi i många fall överföras på kunderna som köper transport- och logistiktjänster och på slutanvändarna, de belastar på så sätt inte branschen fullt ut.

Inom industrin har höjningen av energiskatterna lindrigare inverkan på den energiintensiva produktionen i branschen. Höjningen av energiskatterna belastar mera det övriga näringslivet, såsom servicesektorn och den del av industrin som på grund av att företaget

är mindre eller har ett mindre behov av energi inte omfattas av den energiintensiva industrins skattegiljotin.

Kostnaderna för nöjesflygning stiger till följd av skattehöjningen. De stegrade kostnaderna kan eventuellt leda till att nöjesflygningen och därmed förknippad verksamhet, såsom flygning och fallskärmshopp minskar i någon mån, likaså efterfrågan på tjänster som gäller service av och reservdelar till luftfartyg. Verkningarna uppskattas dock bli rätt minimala.

#### 4 Beredningen av propositionen

Finansministeriet beställde i september 2008 av VTT en utredning om möjligheterna att utveckla en kvalitetsgradering vid beskattningen av bränslen i avsikt att klarlägga om det är utförbart att främja användningen av miljövänliga bränslen, exempelvis genom en gradering av energiskatterna på bränslen på basis av koldioxid- och andra utsläpp. VTT utarbetade en modell för att räkna skatten vid analyserna av trafikbränslen och bedömningen av olika lösningar. Utgångspunkt för analyserna var den mängd bränsle personbilarna utnyttjade och de nya alternativen i tekniken. Modellen beaktar bränslenas energiinnehåll, koldioxidutsläpp och inverkan på lokala utsläpp. Olika lösningsmodeller behandlades i en inofficiell styrgrupp, i vilken förutom VTT arbets- och näringsministeriet, miljöministeriet och finansministeriet var representerade. En redogörelse för det arbete som VTT utförde ingår i bakgrundsrapporten ”Polttoaineiden laatuporrastuksen kehittäminen” sammanställd av Nils-Olof Nylund, Kai Sipilä, Tuula Mäkinen & Päivi Aakko-Saksa, VTT:s rapporter 2528.

I syfte att få en bedömning av hur beskattningen av energi påverkar omvärlden och kunna bilda en allsidig uppfattning av reformen utredde finansministeriet i samarbete med arbets- och näringsministeriet och miljöministeriet möjligheterna att ändra också beskattningen av bränslen som används för uppvärmning och i kraftverk. Till stöd för arbetet bad finansministeriet en utredning av VTT om beskattningen av bränslen som används för uppvärmning och i kraftverk. Utgångspunkt för utredningen om uppvärm-

ningsbränslen var de sätt för att utföra analys och de slutledningar man hade kommit till i arbetet som gällde trafikbränslen. En redogörelse för det arbete som VTT utförde ingår i bakgrundsrapporten ”Lämmityspolttoaineiden verotuksen kehittäminen” sammanställd av Satu Helynen & Martti Flyktman, VTT:s rapporter VTT-R-5171-10.

Finansministeriet har ytterligare beställt av VTT utredningarna ”Pienmoottoribensiinin laatuporrastuksesta, promemoria 20.5.2010 VTT-M-04217-10 sammanställd av Nils-Olof Nylund och ”Liikennepolttoaineiden laatuporrastuksesta lähipäästöjen perusteella”, promemoria 7.5.2010 VTT-M-04216-10 sammanställd av Nils-Olof Nylund.

Propositionen har beretts vid finansministeriet i samarbete med arbets- och näringsministeriet, miljöministeriet, jord- och skogsbruksministeriet, Trafiksäkerhetsverket och Tullstyrelsen.

I samband med beredningen har det arrangerats fyra stora samrådsmöten om reformen av strukturen för beskattning av trafikbränslen.

Utkastet till proposition skickades på remiss till kommunikationsministeriet, jord- och skogsbruksministeriet, arbets- och näringsministeriet, miljöministeriet, Autoalan Keskusliitto ry, Automobilförbundet rf, Bilimportörerna rf, Finlands näringsliv rf, Energimarknadsverket, Finsk Energiindustri rf, FINBIO – Finska Bioenergiföreningen rf, Greenpeace Norden rf, Trafiksäkerhetsverket, Linja-autoliitto ry, Maakaasuyhdistys ry, Maa- ja metsätaloustuottajain Keskusliitto MTK ry, Jordens vänner i Finland rf, Marttaliitto ry, Finlands Bensin- och Trafikservicehandlarförbund FBF rf, Suomen Biokaasuyhdistys ry, Finska Biodieselföreningen rf, Finlands Speditörförbund rf, Finlands Transport och Logistik SKAL rf, Finlands Konsumentförbund rf, Finlands naturskyddsförbund rf, Finlands Lokaltrafikförbund rf, Suomen Taksiliitto ry, Företagarna i Finland rf, Tullstyrelsen, Turveteollisuusliitto ry, Skatteförvaltningen, Ölly- ja Kaasualan Keskusliitto ry samt Ålands landskapsregering.

Följande remissinstanser har lämnat utlåtande: jord- och skogsbruksministeriet, miljöministeriet, kommunikationsministeriet,

arbets- och näringsministeriet, Tullstyrelsen, Skatteförvaltningen,

Finlands näringsliv rf, Energimarknadsverket, Finsk Energiindustri rf, FINBIO – Finska Bioenergiföreningen rf, Linja-autoliitto ry, Öljy- ja Kaasualan Keskusliitto ry, Finlands Fastighetsförbund rf, St1 Oy, Gasum Oy, Koneyrittäjien liitto ry, Tekniikka Elämää Palvelemaan ry, Helsingfors stad, Logistiikkayritysten Liitto ry, Vuokralaiset VKL ry, Maa- ja metsätaloustuottajain Keskusliitto MTK ry, Turism- och Restaurangförbundet rf, Finlands Konsumentförbund rf, Finlands naturskyddsförbund rf, Finlands Lokaltrafikförbund rf, Företagarna i Finland rf, Turvetollisuusliitto ry, Greenpeace Norden rf, Teknologindustri rf, Lassila & Tikanoja Oyj, Suomen Kaasuyhdistys ry, Skattebetalarnas Centralförbund rf, Träenergi rf, Finlands Egnahemsförbund rf, Skogsindustrin rf, Suomen ElFi oy, Finlands Transport och Logistik SKAL rf, Svenska lantbruksproducenternas centralförbund SLC rf, Finska Pelletsenergiföreningen rf, Finlands Fackförbunds Centralorganisation FFC rf, Finska vindkraftföreningen rf, Bilimportörerna rf, Kemiindustrin KI rf, Suomen Biokaasuyhdistys ry, Handelsträdgårdsförbundet rf, Liikenneymäristöyhdistys ry samt Ålands landskapsregering.

I det stora hela har remissinstanserna anförat att den föreslagna ändringen av energibeskattningsstrukturen är en välkommen reform, som vid sidan av strävandena att trygga den offentliga ekonomins hållbarhet stöder samhällets viktigaste energi- och miljöpolitiska mål att reducera utsläppen, främja förnybar energi, spara energi och höja energieffektiviteten. I synnerhet har ändringen ansetts vara bra på grund av att den är objektiv och neutral i fråga om tekniken. I så fall sporrar beskattningen till att utnyttja kostnadseffektiva alternativ samtidigt som den är över-siktig för operatörerna och gynnar alternativ som leder till mindre utsläpp och högre energieffektivitet.

Några remissvar uttalade farhågor om att en avsevärd höjning av energiskatterna med en gång försvagar konkurrenskraften för fjärrvärme producerad genom kombinerad produktion av värme och el i sådana anläggningar som utnyttjar fossila bränslen, såsom

stenkol och i synnerhet naturgas. För naturgasens vidkommande har det dessutom framställts kritik över att en höjning av skatten skulle äventyra användningen av gas, särskilt som bränsle i bussarna i huvudstadsregionen.

Enligt industrins bedömning försvagar skattehöjningen trots den slopade fpa-avgiften markant i första hand den energiintensiva exportindustrins konkurrenskraft, i all synnerhet när det gäller vissa enskilda företag. Därför bör enligt industrins uppfattning villkoren för återbäring på energiskatter till den energiintensiva industrin lindras från vad de är för närvarande.

Företrädarna för jordbruket ansåg att den föreslagna gottgörelsen för höjningen av energiskatterna inte uppgår till fullt belopp och att återbäringens belopp höjs. Dessutom var skatteåterbäringarna till jordbruket föremål för kritik, eftersom de gäller sektorn utanför utsläppshandeln och skatteåterbäringar på fossila bränslen sporrar varken till att utnyttja förnybar energi eller till att spara energi. Över huvud taget ansågs de olika stödsystemen och återbäringarna på energiskatt hålla tillbaka beskattningens effekt som styrmedel.

I det utkast till proposition som var på remiss ingick ett förslag om att bränttorv ska beskattas med 3,9 euro per megawattimme. Remissvaren om torven var motstridiga. Vissa remissorgan ansåg att den föreslagna låga skatten försvagar avsevärt torvindustrins konkurrensläge och leder till att trä som skogsindustrin använder som råmaterial kanaliseras till energiproduktionen. Andra remissorgan inom energibranschen ansåg att den skattenivå som föreslås för bränttorven ännu inte kanaliseras massaved till att användas som energi. Flera remissvar framförde att av miljöskäl bör även torven beskattas till fullt belopp liksom övriga fossila bränslen.

I fråga om trafikbränslena har responsen närmast gällt att lastbilstrafiken inte kan betalas gottgörelse till fullt belopp för skattehöjningen på åtta cent på dieselolja från 2012 genom en nedsättning av drivkraftsskatten till den miniminivå som EU tillåter och att för bussar kan någon gottgörelse för skattehöjningen inte betalas över huvud taget, eftersom någon drivkraftsskatt inte uppbärs på dem.

På basis av remissvaren har vissa preciseringar intagits i propositionen. Med anledning av utlåtandena har det dock inte gjorts några strukturella korrigeringar och inte heller korrigeringar i fråga om skattenivåerna med undantag av naturgas och brännstovv. De strukturella förändringarna i beskattningen och deras konsekvenser för operatörerna beror i huvudsak på övergången till en objektiv beskattning baserad på produktens energi- och koldioxidinnehåll och på beslutet i samband med att fpa-avgiften slopades att höja energiskatterna på el och uppvärmningsbränslen med cirka 700 miljoner euro. Av EU-rättsliga skäl och för att befrämja kombinerad produktion föreslår regeringen att halvering av koldioxidskatten som är planerad inom utsläppshandelssektorn gäller kombinerad produktion. Inte heller de bakgrundsutredningar som har utförts under förarbetena för propositionen har påvisat att den kombinerade produktionens läge eller driftordningen mellan fossila bränslen i denna, speciellt mellan naturgas och stenkolk, skulle ändra i avgörande grad enbart på grund av den ändrade beskattningen. Den totala skatten på stenkolk i proportion till energiinnehållet blir

alltjämt större än på naturgas. Av utredningarna framgick också att som helhet sett innebär en höjning av energiskatterna för den energiintensiva industrin, återbärningarna till den på energiskatterna och den slopade fpa-avgiften en neutral och rättvis behandling av den energiintensiva industrin, trots att det på grund av åtgärderna kan uppstå skillnader i hur kostnaderna belastar enskilda företag. En övergripande analys ger vid handen att höjningen av energiskatterna belastar mera den del av näringslivet som inte omfattas av skattejotinen inom den energiintensiva industrin. I fråga om beskattningen av naturgas och brännstovv har regeringen beslutat föreslå att skatten höjs successivt fram till 2015 för att det ska vara möjligt att följa upp skattens verkningar och för att operatörerna ska få tid att reagera på åtgärden.

## **5 Samband med andra propositioner**

Propositionen hänför sig till budgetpropositionen för 2011 och avses bli behandlad i samband med den.

## DETALJMOTIVERING

### 1 Lagförslag

#### 1.1 Lag om punktskatt på flytande bränslen

1 §. I 1 mom. föreskrivs om grund- och tilläggs punktskatt på bränsle. Enligt gällande lag bestäms tilläggs punktskatten av hur mycket kol bränslet innehåller medan grundpunktskatten till sin natur är fiskal. En ändring föreslås i grunderna för punktskatten på bränsle. Enligt förslaget ska punktskatten basera sig på hur mycket energi produkten innehåller och på de utsläpp av koldioxid som förbränningen medför. Samtidigt stiger koldioxidskattens relativa andel av punktskatten på bränsle. Namnen på skatterna som uppbärs som punktskatt ändras till energiinnehållsskatt och koldioxidskatt. Inga ändringar föreslås i paragrafens 2 och 3 mom.

2 §. Paragrafen definierar de produkter som påförs punktskatt och försörjningsberedskapsavgift och ger även vissa andra definitioner.

Punkterna 1—3 i paragrafen motsvarar gällande bestämmelser.

I paragrafens 4 punkt definieras bioetanol. Med bioetanol avses produkter tillverkade av biomassa som är avsedda att användas som uppvärmnings- eller motorbränsle och som hör till varukod 2207 i tulltariffen. Definitionen i gällande lag av reformulerad bensin upphävs som överflödigt.

Punkterna 5—8 föreslås ändrade till att definiera alkoholbaserade etrar som används som komponenter i bensin.

Paragrafens 9 punkt föreslås ändrad till att definiera biobensin som en kolvätekomponent i bensin som tillverkats av biomassa och inte innehåller syre och som hör till varukod 2710 i tulltariffen. Om kolvätekomponenten består av syre är det frågan om en alkohol eller eter.

Punkt 10 föreslås ändrad till att definiera bensin för små motorer som bensin under varukod 2710 i tulltariffen som tagits fram speciellt med tanke på små motorer och som utätter användaren för mindre mängder skadliga avgaser än normal bensin.

Punkt 11 föreslås ändrad till att definiera dieselolja på motsvarande sätt som i gällande lag.

Punkt 12 föreslås ändrad till att definiera biodieselolja som en produkt som motsvarar dieseloljan i punkt 11 men som tillverkas av biomassa.

Punkt 13 föreslås ändrad till att definiera paraffinisk dieselolja. Definitionen baserar sig på förstandarden CEN CWA 15940 om paraffinisk dieselolja. Ur förstandarden väljer man ut de egenskaper som är centrala med tanke på utsläppen som påverkar näromgivningen. När paraffinisk dieselolja blandas med dieselolja och man vill ha skattelättnad för den paraffiniska dieseloljan på basen av kvalitetsgraderingen måste dieseloljan fylla kvalitetskraven för bränsle för att det ska vara möjligt att garantera att man också med olika blandningar uppnår minskade utsläpp jämfört med normal dieselolja.

Definitionerna i punkterna 14—16 av flygbensin, flygpetroleum och lätt brännolja motsvarar nuvarande definitioner.

Punkt 17 föreslås ändrad till att definiera svavelfri lätt brännolja som lätt brännolja vars svavelhalt är högst 10 milligram per kilogram.

Definitionen i punkt 18 av tung brännolja kvarstår oförändrad.

Definitionen i punkt 19 av biobrännolja kvarstår oförändrad men definitionen av biomassa flyttas till punkt 28. Med biobrännolja avses biobränsle som enligt energiskattedirektivet är skattepliktigt och som ersätter lätt brännolja. Till exempel skulle biolja framställt ur trä genom pyrolys fortfarande inte påföras energiskatt eftersom den inte definierats som en skattepliktig produkt i energiskattedirektivet och substitutionsprincipen i energibeskattningen inte tillämpas på den.

Definitionerna i punkterna 20—26 av flytgas, kolväten, uppvärmning, privat nöjesflygning, privat fritidsbåt, yrkesmässigt fiske och kombinerad produktion av el och värme motsvarar definitionerna i gällande lag. Definitionen av yrkesmässigt fiske justeras med en hänvisning till den nya lagen om registre-



ring av fiskefartyg och vattenbruksfartyg som används till havs.

Punkt 27 föreslås ändrad till att definiera förkortningarna som används i samband med produktnamnen i skattetabellen som bifogas till lagen. Med förkortningen R avses en produkt som uppfyller hållbarhetskriterierna för biobränslen i RES-direktivet. Den produkt som uppfyller kraven får sin koldioxidskatt halverad.

Med förkortningen T avses en produkt som uppfyller hållbarhetskriterierna och dessutom är producerad av avfall eller restprodukter eller av cellulosa eller lignocellulosa som inte lämpar sig för livsmedelsproduktion. För produkter i den här kategorin uppbärs ingen koldioxidskatt.

Med förkortningen P avses paraffinisk dieselolja som är berättigad till skattelättnad från energiinnehållsskatten på den grund att det uppkommer mindre mängder skadliga utsläpp från den än från andra bränslen.

Genom att utnyttja förkortningar minskar antalet produkter som definieras i paragrafen vilket för sin del gör lagstiftningen tydligare och förenklar och förkortar skattetabellen något.

Punkt 28 föreslås ändrad till att definiera biomassa. Med biomassa avses den biologiskt nedbrytbara delen av produkter, avfall och restprodukter från jordbruk, inklusive material av vegetabiliskt och animaliskt ursprung, fiske, skogsbruk och därmed förknippad industri, liksom den biologiskt nedbrytbara delen av industriavfall och kommunalt avfall. Definitionen motsvarar den som används i gällande lagstiftning i samband med definitionen av biobrännolja.

**2 b §.** Hänvisningarna i paragrafen ändras till hänvisningar till gällande punktskattelag. Bestämmelser om tillsyns- och överförings-system finns i punktskattelagens 4, 8 och 9 kap.

**3 §.** I paragrafen finns bestämmelser om särskilda skattskyldigheter i anslutning till beskattningen av flytande bränslen. Paragrafens 1 mom. är oförändrad.

I 2 mom. i paragrafen i nuvarande lag tillämpas på skattskyldiga i tillämpliga delar bestämmelserna i punktskattelagen gällande registrerad näringsidkare. Den nya punktskattelagen trädde i kraft den 1 april 2010.

Den innehåller inte längre bestämmelser om registrerad näringsidkare. Paragrafens hänvisningar till punktskattelagen korrigeras. På de skattskyldiga i paragrafen tillämpas bestämmelserna för skattskyldig som deklarerar per skatteperiod, om inte 2 b § bestämmer annorlunda. Bestämmelsen motsvarar tidigare bestämmelser. I praktiken betyder bestämmelsen att man måste bokföra produkter för vilka punktskatt ska betalas och deklarerat produkter som frisläpps för konsumtion. Enligt 31 § i punktskattelagen ska skattskyldig som deklarerar per skatteperiod deklarerat för varje skatteperiod och enligt 46 § betala punktskatten senast den 27:e dagen i kalendermånaden efter skatteperioden. På motsvarande sätt som tidigare tillämpas 2 mom. inte på personer som är skattskyldiga för produkter i 2 b §.

**4 § och bilaga.** I 4 § i lagen finns bestämmelser om punktskatt och försörjningsberedskapsavgift för bränslen enligt den till lagen bifogade tabellen. I skattetabellen fastställs särskilda skattenivåer för vissa centrala bränslen.

Koldioxidstyrningen som finns även i energibeskattningen och riktar sig mot utsläppshandelssektorn minskas genom att sänka koldioxidskatten med 50 procent för lätt och tung brännolja och biobrännolja som används i kombinerad produktion. Paragrafens 2 mom. innehåller bestämmelser om nedsatt koldioxidskatt i kombinerad produktion.

Bränslebeskattningsstrukturen ändras så att som punktskatt uppbärs energiinnehållsskatt och koldioxidskatt. Koldioxidskatten på biobränslen beror på hur stort biobränslets specifika koldioxidutsläpp är jämfört med motsvarande fossila bränsle. Nedsättning eller befrielse i fråga om koldioxidskatt kan tillämpas endast på sådana produkter som uppfyller hållbarhetskriterierna för biobränslen i RES-direktivet. Syftet med arrangemanget är att genomföra graderingen av koldioxidskatten på biobränslen så flexibelt som möjligt. Bestämmelserna om detta finns i paragrafens 3 mom.

Bränslen och bränslekomponenter i skattetabellen används antingen som sådana eller blandat med t.ex. fossil bensin och etanol. Tullen har i sin beskattningspraxis utgått från

att även när biobränslet ingår i en blandning är det berättigat till eventuell skattelättnad. Energiinnehållsskatten bestäms av produktens värmevärde och varierar alltså mellan olika produkter. Energiinnehållsskatten beror också på bränslets kvalitativa egenskaper. Eftersom antalet bränsleblandningar och komponenter i blandningarna ökar kraftigt måste skattenivån för produktgruppen bestämmas både för bränslet som sådant och som en komponent i olika bränsleblandningar. I paragrafens 4 mom. finns bestämmelser som motsvarar gällande praxis, dvs. att produktgruppens skattenivå ska tillämpas på flytande bränsle som används som sådant eller blandat med annat flytande bränsle eller dylikt.

**6 a §.** I paragrafens 1 mom. görs en korrigering av teknisk natur för att produktgrupperna i skattetabellen ändras.

**9 §.** I paragrafen finns bestämmelser om bränslets skattefrihet. Hänvisningen i punkt 4 ändras på grund av ändringen av 2 §.

Punkt 7 om biobrännolja skattefrihet upphävs. Eftersom en sådan strukturförändring genomförs i bränslebeskattningen som innebär att energiinnehålls- och koldioxidskatt uppbärs för alla produkter är det inte längre motiverat eller nödvändigt att bibehålla skattefriheten för biobrännolja. Precis som fallet är med övriga biobränslen bestäms sänkningen av biobrännolja koldioxidskatt av om den har producerats på ett hållbart sätt. Om så är fallet är skatten hälften av koldioxidskatten på motsvarande produkt som baserar sig på mineralolja. Om biobrännolja har producerats av avfall eller rester eller cellulosa och lignocellulosa som inte lämpar sig till livsmedelsproduktion uppbärs ingen koldioxidskatt. Genom förändringen beaktar själva modellen biobränslets koldioxidutsläpp som skattebas och därför finns inget behov av en särskild lättnad.

**9 a §.** Paragrafen innehåller enhetliga bestämmelser om en återbäring av punktskatt på flytande bränslen när skattepliktiga bränslen använts för skattefria ändamål enligt 9 §. Enligt 1 mom. återbärs bränsleskatten på ansökan direkt till den som använder produkten. Återbäringen gäller de användare som inte är skattepliktiga för bränslet men som inhandlar bränslet till ett pris som innehåller skatten och som sålunda i sista hand betalar

skatten i inköpspriset. Återbäring sker inte i sådana fall där en godkänd upplagshavare själv förbrukar bränslet för ett skattefritt ändamål, eftersom skattefriheten i det fallet kan förverkligas genom en skattedeclaration om att bränslet förbrukats för ett skattefritt ändamål. I propositionen föreslås att koldioxidskatten på oljor som används i kombinerad produktion sänks med 50 procent. I paragrafens 1 mom. föreslås ett tillägg om att skattesänkningen genomförs enligt nuvarande beskattningsprocedur antingen som en återbäring på ansökan eller en sänkning av skattesatsen på skatteanmälan.

Bestämmelserna i 1—3 mom. om att ansökan måste lämnas till tullmyndigheten på den ort där produkterna används upphävs eftersom 4 § i punktskattelagen ger Tullstyrelsen rätt att bestämma tullens interna, ändamålsenliga arbetsfördelning.

Paragrafens 2 mom. motsvarar annars gällande lag.

I 3 mom. föreskrivs om återbäring av skatt på bränsle som förbrukats av luftfartyg. Eftersom en höjning föreslås av skatten på flygbränsle till minst samma nivå som trafikbränslenas skatt behövs ingen särskild bestämmelse om en maximiåterbäring för flygbränsle. Det föreslås alltså att denna bestämmelse upphävs.

Paragrafens 4 mom. motsvarar gällande lag.

Olika blandningar av fossila bränslen och biobränslen med olika beskattning kommer inom en nära framtid att öka. När skatteåterbäring senare ansöks för en dylik bränsleblandning är det inte möjligt att med säkerhet veta hur mycket skatt som verkligen betalats för bränslepartiet som ansökningen gäller. För att förhindra missbruk och överstora återbäringar föreslås ett nytt 5 mom. som definierar skatteåterbäringsbeloppen för olika produktgrupper som består av typiska bränslen och bränsleblandningar. Återbäringen kan vara större om den skattskyldiga lämnar en tillförlitlig redogörelse om att en större skatt verkligen betalats för bränslet.

**10 §.** Hänvisningen i paragrafen till den föreslagna 2 § korrigeras.

**10 a §.** I paragrafen finns bestämmelser om en partiell återbäring till växthusodlare av bränsleskatt för lätt och tung brännolja som

använts vid yrkesmässig växthusodling. Paragrafen upphävs som onödig på grund av att växthusodlarnas skatteåterbäringar föreslås ske på basis av lagen om återbäring av accis på vissa energiprodukter som använts inom jordbruket. Paragrafen tillämpas dock på utbetalning och behandling av stöd för 2010.

**11 a §.** I paragrafen finns bestämmelser om förenklade tillstånds- och anmälningsförfaranden för småskaliga tillverkare av biobrännolja som framställer högst 100 000 liter per år. Paragrafens hänvisningar ändras och samtidigt ändras den behöriga myndigheten från tulldistriktet på hemorten till tullmyndigheten. På tillverkare av biobrännolja tillämpas inte 21—29 § i punktskattelagen, där det bestäms om tillstånd i anslutning till punktbeskattningen. Dessutom tillämpas i stället för bestämmelserna om registrerad näringsidkare bestämmelserna i punktskattelagen som gäller skattskyldiga som deklarerar per skatteperiod.

**Ikraftträdande.** Lagen föreslås träda i kraft vid ingången av 2011. Höjningen av skatten på fossil dieselolja genomförs först vid ingången av 2012 och till dess uppbärs skatt på den enligt nu gällande lag.

## 1.2 Lag om punktskatt på elström och vissa bränslen

**1 §.** I 1 mom. föreskrivs om grund- och tilläggs punktskatt på elström, stenkol, naturgas, tallolja och vissa andra energiprodukter. Enligt gällande lag bestäms tilläggs punktskatten av hur mycket kol bränslet innehåller medan grundpunktskatten till sin natur är fiskal. En ändring föreslås av grunderna för punktskatten på bränsle så att punktskatten ska basera sig på hur mycket energi produkten innehåller och på koldioxidutsläppet. Därför föreslås att namnen på punktskatterna på naturgas och stenkol ändras till energiinnehållsskatt och koldioxidskatt. Eftersom skatten på elström, tallolja och brännolja inte baserar sig på hur mycket energi och kol produkten innehåller föreslår man att en punktskatt kallad energiskatt ska påföras dem. Inga ändringar föreslås i paragrafens 2 och 3 mom.

**2 §.** I paragrafen definieras vissa begrepp som används i lagen.

I punkt 2 definieras energiprodukterna. Nedpunkten a i punkten 2 motsvarar gällande bestämmelse.

I gällande nedpunkten b i punkten 2 bestäms det i överensstämmelse med artikel 2 i energiskattedirektivet, att energiprodukter är produkter som hör till varukod 2705 i tulltariffen. Med varukod 2705 avses kolgas, vattengas, generatorgas och liknande gaser, men inte petroleumgaser och andra gasformiga kolväten. I praktiken är produkter som hör till varukod 2705 bl.a. masugns-, koks- och konvertergaser som uppstår och används inom stålindustrin. Enligt artikel 15.1 i energiskattedirektivet kan produkter som faller under varukod 2705 befrias från skatt när de används till uppvärmning. Denna skattefrihet har tillämpats även i Finland med motiveringen att de här gaserna inte är kolväten.

Det föreslås att punkten om varukod 2705 stryks i definitionen av energiprodukter. På det här sättet preciseras lagstiftningen till att motsvara gällande praxis om skattefrihet som följer bestämmelserna i energiskattedirektivet. Efter ändringen betraktas de här gaserna fortfarande inte som sådana kolväten som avses i punkt 16.

Definitionen av brännolja fogas till nedpunkten b. Brännolja definieras som en energiprodukt och med brännolja avses stycketorv och frästorv som faller under varukod 2703.

I nedpunkten c i punkten 2 definieras naturgas i gasform som en energiprodukt. Enligt energiskattedirektivet är även flytande naturgas en skattebelagd produkt. För att göra lagstiftningen tydligare och enhetligare föreslås att även flytande naturgas som faller under tulltariffens varukod 2711 11 ska betraktas som en energiprodukt. Det är frågan om samma ämne med olika form vid olika temperatur och tryck. Ändringen ökar inte antalet skattebelagda produkter och den påverkar inte skattenivån på naturgas eller beskattningsutfallet.

Paragrafens nedpunkten d i punkten 2 är oförändrad.

I punkt 5 definieras nätsinnehavare. Med nätsinnehavare avses elnätsinnehavare. I propositionen föreslås att naturgasnätsinnehavare är skattskyldig för naturgas. Eftersom lagen tillämpas på både el- och naturgasnäts-

innehavare är det ändamålsenligt att begreppet nättinnehavare definieras exaktare än förr. För tydlighetens skull ändras termen nättinnehavare till elnätsinnehavare. Med elnätsinnehavare avses precis som i gällande lag en sådan nättinnehavare som avses i 3 § 8 eller 9 punkten i elmarknadslagen.

I punkt 17 definieras överföringsnät för naturgas. Med överföringsnät för naturgas avses sådant överföringsnät för naturgas som avses i 3 § 2 punkten i naturgasmarknadslagen. Det är frågan om naturgasrörssystem genom vilka naturgas transporteras under högt, oreducerat tryck.

I punkt 18 definieras naturgasnätsinnehavare. Men naturgasnätsinnehavare avses verksamhetsidkare enligt 3 § 6 punkten i naturgasmarknadslagen som överför naturgas i ett överföringsnät för naturgas. I naturgasmarknadslagen avses med naturgasnätsverksamhet affärsverksamhet där verksamhetsidkaren mot vederlag överför naturgas i ett överförings- eller distributionsnät för naturgas samt producerar och tillhandahåller andra på överförings- eller distributionsnätet för naturgas baserade tjänster som ålagts nättinnehavaren i lagstiftningen till dem som behöver sådana. Nättinnehavarna är dessutom skyldiga att sörja för naturgasmätningen och utredningen av naturgashandeln.

I punkt 19 definieras registrerad användare. Med registrerad användare avses en naturlig eller juridisk person som använder naturgas för ett skattefritt ändamål som avses i denna lag och som är registrerad som skattskyldig hos tullmyndigheten.

I punkt 20 definieras uppvärmning som användning av bränslen för förbränningsändamål. Definitionen är den samma som definitionen av uppvärmning i 2 § i lagen om punktskatt på flytande bränslen. För tydlighetens skull är det motiverat att ta i bruk motsvarande definition även i lagen om punktskatt på elström och vissa bränslen.

I övrigt är paragrafen oförändrad.

**2 a §.** I 1 mom. föreskrivs om skattskyldighet för kolväten i gasform och fasta form. På grund av att brännertorv blir ett skattepliktigt bränsle preciseras momentet. I övrigt kvarstår lagrummet oförändrat.

I det nya 2 mom. föreskrivs att skattskyldig är den som överlåter eller själv för uppvärm-

ning använder bränslen motsvarande dem som avses i 1 mom. I lagen om punktskatt på elström och vissa bränslen föreskrivs inte om skattskyldighet för ersättande bränslen. I 3 § 3 punkten i lagen om punktskatt på flytande bränslen föreskrivs om skattskyldighet för ersättande bränslen. Den ökade användningen av ersättande bränslen har lett till att en motsvarande bestämmelse är motiverad även i lagen om punktskatt på elström och vissa bränslen.

**4 § och bilaga.** Enligt förslaget 4 § 1 mom. ska punktskatt och försörjningsberedskapsavgift betalas enligt till lagen bifogade skattetabell 1 eller 2. Skatten på stenkol och naturgas bestäms i skattetabell 1. Skatten på el, tallolja och brännertorv bestäms i skattetabell 2. Enligt tabellen stiger skatten på torv i två faser från 1,9 euro per megawattimme till 3,9 euro.

I 4 § 2 mom. föreskrivs om skatteklasserna I och II. Lagrummet motsvarar gällande bestämmelse.

När skattepliktigt bränsle används i kombinerad el- och värmeproduktion föreslås det att koldioxidskatten halveras för att minska överlappande koldioxidstyrning och för att garantera den kombinerade el- och värmeproduktionens konkurrenskraft. Enligt paragrafens 3 mom. är koldioxidskatten hälften av det som anges i skattetabellen om stenkol eller naturgas används i kombinerad produktion.

**5 §.** I paragrafen föreskrivs om skyldighet att betala punktskatt och försörjningsberedskapsavgift för elström. Paragrafens 1 mom. ändras inte.

I paragrafens 2 mom. föreskrivs om vissa undantag i elskatteplikten. Bestämmelsen preciseras med avseende på den nedre effektgränsen för små kraftverk. Dessutom ändras enheten som används för att definiera effektgränsen så att den motsvarar enheten i bestämmelsen som gäller mikrokraftverk. Den som producerar elström i en generator vars effekt är över 50 kilovoltampere men högst 2 000 kilovoltampere och som inte överför el till ett elnät är inte skyldig att betala punktskatt för elström eller försörjningsberedskapsavgift. En ny bestämmelse om mikrokraftverk fogas till momentet. Enligt bestämmelsen betalar man inte skatt för elström

som produceras i en generator vars effekt är högst 50 kilovoltampere eller med en helhet som består av flera elproduktionsanläggningar och vars nominella effekt är högst 50 kilovoltampere. Det har ingen betydelse för skattskyldigheten om man överför eller inte överför elströmmen som producerats i ett mikrokraftverk till ett elnät. I övrigt är momenten oförändrad.

**8 §.** I paragrafen föreskrivs om rätten till stöd för produktion av el i vissa situationer. Hänvisningen till den upphävda lagen om påförande av accis i paragrafens 6 mom. slopas. I övrigt ändras paragrafen inte.

**8 a §.** I paragrafens 2 mom. föreskrivs om skatteåterbäring för energiintensiva företag. Vid beräkningen av beloppet av betalda punktskatter som ligger till grund för skatteåterbäringen ska man från beloppet dra av stödet i 8 § i lagen om punktskatt på elström och vissa bränslen och skatteåterbäringarna i 10 a § i lagen om punktskatt på flytande bränslen. Vid ingången av 2008 ändrades lagstiftningen så att punktskatt som ingått i inköpspriset återbärs till företagen även när produkten används till skattefria ändamål. Därför kompletteras momentet med bestämmelser om att även de här återbäringarna dras av från energiintensiva företags skatteåterbäring. Bestämmelser om skatteåterbäringarna finns i 14 § och 22 § i lagen om punktskatt på elström och vissa bränslen och i 9 a § i lagen om punktskatt på flytande bränslen.

**9 §.** I paragrafen finns bestämmelser om registrering som punktskatteskyldig för elström. Paragrafens 1 och 2 mom. kvarstår oförändrade. Enligt paragrafens 3 mom. tillämpas på en nätinnehavare och punktskatteskyldig enligt 5 § 1 mom. 3 och 4 punkten de bestämmelser i lagen om påförande av accis som gäller registrerade näringsidkare, bortsett från bestämmelserna om tillstånd och säkerhet. Laghänvisningarna måste korrigeras eftersom den nya punktskattelagen trädde i kraft den 1 april 2010. Eftersom punktskattelagen inte längre innehåller bestämmelser om registrerad näringsidkare tillämpas på paragrafens skattskyldiga bestämmelserna som gäller skattskyldiga som deklarerar per skatteperiod. Enligt 31 § i punktskattelagen ska skattskyldig som deklarerar per skatteperiod deklarerera för varje skatteperiod och enligt

46 § betala punktskatten senast den 27:e dagen i kalendermånaden efter skatteperioden.

**12 §.** I paragrafens 4 mom. i gällande lag anges det till vilka delar bestämmelserna om punktskattefrihet för stenkol och befrielse från försörjningsberedskapsavgift i lagen om påförande av accis ska tillämpa utöver det som föreskrivs av lagen om punktskatt på elström. Hänvisningen till lagen om påförande av accis stryks som onödig eftersom bestämmelserna i punktskattelagen tillämpas på stenkol även utan särskild hänvisning. Upphävandet av momentet ändrar inte gällande lagstiftning. I övrigt ändras paragrafen inte.

**14 §.** I paragrafen föreskrivs om skatteåterbäringsförfarandet för stenkol som använts till skattefria ändamål. Förfarandet motsvarar återbäringsförfarandet för flytande bränslen. Den som använder stenkol till skattefria ändamål har på ansökan rätt till återbäring av punktskatten som ingått i inköpspriset. Där emot kommer skatteåterbäringsförfarandet inte att gälla användare av stenkol med tillstånd att fungera som godkända upplagshavare. Godkända upplagshavare kan i skattedeklarationen anmäla att stenkolet använts till skattefritt ändamål och behöver då inte betala skatt. Ansökan om återbäring av punktskatt för inhandlad punktskattebelagd stenkol ska ges in till tullmyndigheten på den ort där stenkolet har använts. Ansökan om återbäring kan avse det stenkol som använts under ett kalenderår eller separat det stenkol som använts under perioden januari-juni respektive perioden juli-december. Återbäring ska sökas inom tre år från utgången av ifrågavarande användningsperiod.

Enligt det föreslagna 4 § 3 mom. halveras koldioxidskatten på stenkol som används i kombinerad produktion. Enligt 14 § 1 mom. genomförs nedsättningen i överensstämmelse med nuvarande beskattningspraxis antingen som en skatteåterbäring på ansökan eller en sänkning av skattesatsen på skattedeklaration. Samtidigt föreslås att man upphäver bestämmelserna om att ansökan måste lämnas till tullmyndighet på den ort där produkterna används eftersom 4 § i punktskattelagen ger Tullstyrelsen rätt att bestämma tullens interna, ändamålsenliga arbetsfördelning.

**15 §.** I paragrafen föreskrivs om skatteplikt för den som använder tallolja. Ett nytt 1 mom. om skatteplikt för den som använder brännstovv föreslås i stället för det tidigare slopade 1 mom. Den som använder brännstovv t.ex. i en anläggning för att producera värme eller en kombinerad el- och värmeproduktionsanläggning är skyldig att betala punkt-skatt.

**16 §.** I paragrafen förskrivs om deklaration och fastställningsgrunder för skatt på tallolja. Skatt på tallolja påförs den som använder tallolja till uppvärmning. Skatteperioden är en kalendermånad. Skattedeklarationen ska ges till tulldistriktet på den ort där oljan används. I propositionen föreslås att motsvarande bestämmelser ska tillämpas på deklaration och fastställningsgrunder för skatt på brännstovv. Samtidigt föreslås att man upphäver bestämmelserna om att skattedeklarationen måste lämnas till tulldistriktet på den ort där produkterna används eftersom 4 § i punktskattelagen ger Tullstyrelsen rätt att bestämma tullens interna, ändamålsenliga arbetsfördelning.

**17 §.** I paragrafen finns bestämmelser om registrering som punkt-skatteskyldig, när skattskyldigheten gäller tallolja. Paragrafens 1 och 2 mom. kvarstår oförändrade. Enligt paragrafens 3 mom. tillämpas på den som är skattskyldig för tallolja de bestämmelser som gäller registrerad näringsidkare, bortsett från bestämmelserna om tillstånd och säkerhet. Eftersom punktskattelagen inte längre innehåller bestämmelser om registrerad näringsidkare ändras momentet så att man tillämpar bestämmelserna som gäller skattskyldiga som deklarerar per skatteperiod. Samma förfarande tillämpas också för den som använder brännstovv.

**20 §.** I paragrafen föreskrivs om skyldighet att betala punkt-skatt och försörjningsberedskapsavgift för naturgas. Bestämmelsen om skattskyldighet flyttas till den nya 20 a §. I 20 § föreskrivs i stället att överföringsnät för naturgas jämföras med skatteupplag och på det tillämpas bestämmelserna om skatteupplag i punktskattelagen. På det sättet kan naturgas överföras skattefritt mellan skatteupplag och överföringsnät. Naturgasen i överföringsnätet kan kondenseras till flytande form och överföras till skatteupplag. Dessutom fö-

reskrivs att bestämmelserna i punktskattelagen om godkänd upplagshavare ska tillämpas på naturgasnätsinnehavare. Med det avses att naturgasnätsinnehavare har samma rättigheter och skyldigheter som en godkänd upplagshavare. Naturgasnätsinnehavaren kan deklarerera och betala skatten på samma sätt som skattskyldiga som deklarerar per skatteperiod, alltså en månad efteråt. Dessutom är naturgasnätsinnehavaren bokföringsskyldig i enlighet med 92 § i punktskattelagen på samma sätt som en godkänd upplagshavare. Tillstånd och säkerhet enligt 21—29 § i punktskattelagen skulle inte krävas av en naturgasnätsinnehavare eftersom endast aktörer med Energimarknadsverkets tillstånd för naturgasnät kan fungera som en sådan naturgasnätsinnehavare som denna lag avser.

**20 a §.** I den nya 20 a § föreskrivs om skyldighet att betala punkt-skatt för naturgas. I gällande lag är den skyldig att betala punkt-skatt för naturgas som importerar naturgas från ett land utanför Europeiska gemenskapen, i praktiken Ryssland. Inom en nära framtid är det möjligt att även flytande naturgas importeras till Finland. Bestämmelser om skattskyldighet och erläggandet av skatt för naturgas infogas i punktskattelagen. I paragrafen kompletteras bestämmelserna om skattskyldighet i punktskattelagen. Enligt huvudregeln i punktskattelagen ska punkt-skatt betalas för naturgas som i Finland frisläpps för konsumtion. Enligt punktskattelagen är t.ex. godkänd upplagshavare och registrerad mottagare skyldiga att betala punkt-skatt för naturgas. Dessutom är även naturgasnätsinnehavare och registrerad användare skattskyldiga enligt denna paragraf. Naturgasnätsinnehavare är skattskyldig för naturgas som frisläpps för konsumtion från överföringsnätet, godkänd upplagshavare är skattskyldig för naturgas som frisläpps för konsumtion från upplag och registrerad användare för naturgas som använts till skattepliktigt ändamål. Enligt 24 § är även den person skattepliktig som inte är naturgasnätsinnehavare, godkänd upplagshavare eller registrerad mottagare men som i Finland överlämnar eller förvarar eller tar emot naturgas som skickats från en annan medlemsstat.

**20 b §.** Som en komplettering till punkt-skattelagen föreskrivs i den nya 20 b § att re-

gistrerad användare påförs skatt och försörjningsberedskapsavgift för naturgas som under skatteperioden har använts för ett skattepliktigt ändamål. Enligt punktskattelagen påförs t.ex. naturgasnätsinnehavare punktskatt för den naturgas som under skatteperioden frisläppts för konsumtion från ett överföringsnät för naturgas.

**21 §.** I paragrafen föreskrivs om naturgasens skattefrihet i överensstämmelse med gällande lag. Enligt 1 mom. är sådan naturgas fri från skatt och försörjningsberedskapsavgift som används som råvara eller hjälpprodukt vid industriell produktion eller direkt vid första användningen då en vara tillverkas. Även sådan naturgas är fri från skatt som används som energikälla vid oljeraffineringsprocessen, vid elproduktion och vid idriftsättning, urdrifttagning eller upprätthållande av produktionsberedskap för separat elproduktion, med undantag för elproduktion som avses i 5 § 2 mom. Dessutom tillämpas på naturgas punktskattelagens bestämmelser om skattefrihet. Sådan naturgas är fri från skatt som överförs till ett överföringsnät för naturgas eller ett skatteupplag och från överföringsnät eller skatteupplag till ett annat skatteupplag, för export eller frisläpps för konsumtion i ett annat medlemsland. Eftersom syftet med lagen är att minska skatteåterbärningarna för naturgas får enligt paragrafens 2 mom. naturgasnätsinnehavare och godkänd upplagshavare skattefritt överföra naturgas till en registrerad användare. Även nedsättningen av koldioxidskatten för naturgas enligt 4 § 3 mom. kunde genomföras på ett sätt som motsvarar beskattningspraxis när naturgasens användare har rätt att ta emot naturgasen skattefritt.

**21 a §.** I 1 mom. i den nya 21 a § förutsätts att naturgasnätsinnehavaren skriftligen registrerar sig som skattskyldig hos tullmyndigheten. Naturgasnätsinnehavaren förutsätts inte ha sådant tillstånd och sådan säkerhet som avses i punktskattelagen, men nätsinnehavaren måste registrera sig hos tullmyndigheten för verkställandet av beskattningen. En registrerad användare som inte längre har i 21 § avsedd skattefri användning ska dessutom återta registreringen.

I paragrafens 2 mom. föreskrivs om registrerad användare. Den som använder natur-

gas för skattefritt ändamål kan, om den så vill, registrera sig som skattskyldig hos tullmyndigheten. Naturgasnätsinnehavare och godkänd upplagshavare kan överföra all naturgas skattefritt till en sådan registrerad användare. Naturgas som inhandlats skattefritt men används till ett delvis skattepliktigt ändamål ska en registrerad användare betala skatte per skatteperiod enligt 20 b §. Varje skattefri användningsplats måste registreras skilt för sig.

Enligt paragrafens 3 mom. tillämpas på registrerad användare bestämmelserna i punktskattelagen som gäller skattskyldiga som deklarerar per skatteperiod.

Naturgasnätsinnehavare och godkänd upplagshavare måste känna till de registrerade användarna för att kunna överföra naturgasen skattefritt.

I paragrafens 4 mom. föreskrivs att tullmyndigheten får lämna namn och kontaktuppgifter över dem som registrerats som registrerade användare till naturgasnätsinnehavare och godkända naturgasupplagshavare utan att sekretessbestämmelserna utgör ett hinder.

Enligt 5 mom. kan Tullstyrelsen dessutom utfärda närmare bestämmelser om registreringsförfarandet för naturgasnätsinnehavare och användare.

**22 §.** I paragrafen föreskrivs om återbäringsförfarandet för punktskatt. Återbäringsförfarandet i den gällande lagen kvarstår. I paragrafens 1 mom. föreskrivs att den i 21 § avsedda skattefriheten och den i 4 § 3 mom. avsedda sänkningen av koldioxidskatt genomförs så att den skatt som betalats för naturgas helt eller delvis återbärs till användaren på ansökan.

I paragrafens 2 mom. föreskrivs att ansökan om återbärning av skatt och försörjningsberedskapsavgift ska lämnas till tullmyndigheten. Ansökan om återbärning kan avse naturgas som använts under ett kalenderår eller separat naturgas som använts under perioden januari-juni respektive perioden juli-december. Återbärning ska sökas senast inom tre år från utgången av den ovan nämnda perioden. Återbärning förutsätter att sökanden lägger fram en tillförlitlig redogörelse för den skattefria användningen av produkterna. Skatteåterbärningen betalas ut enligt den skat-

tetabell som är giltig när produkten har anskaffats. Återbäring betalas inte ut, om det belopp som ska återbetalas är mindre än 330 euro.

I paragrafens 3 mom. föreskrivs att punktskattelagens bestämmelser tillämpas på skatteåterbäringen.

**23 §.** Den nya punktskattelagen trädde i kraft den 1 april 2010. Punktskattelagen tillämpas på produkter som avses i denna lag och inte annat föreskrivs i denna lag. I paragrafen anges till vilka delar punktskattelagen inte ska tillämpas på punktskattepliktiga produkter som avses i denna lag.

Enligt paragrafens ändrade 1 mom. tillämpas punktskattelagens 21—29 § inte på el, brännstovv och tallolja och inte heller 8 kap. om tillstånd och flyttning av produkter. Bestämmelserna i 8 kap. i punktskattelagen som gäller andra än harmoniserade punktskattepliktiga produkter tillämpas på stenkol och naturgas.

Utgångspunkten i punktskattelagen är att bestämmelserna i lagens 9 kap. tillämpas på andra produkter än harmoniserade punktskattepliktiga produkter när de flyttas utan ett uppskovsförfarande från en medlemsstat till Finland. Därför föreslås för tydlighetens skull att paragrafens 2 mom. ska hänvisa till punktskattelagens 9 kap. Om produkter som har skickats från en annan medlemsstat tas emot i Finland av någon annan än en godkänd upplagshavare eller registrerad mottagare, tillämpas i tillämpliga delar de bestämmelser i punktskattelagen som gäller produkter som frisläpps för konsumtion i en annan medlemsstat. I 75 § i punktskattelagen föreskrivs om beskattningen av produkter som innehåses i Finland. I paragrafens 2 mom. föreslås att punktskatt i Finland ska uppbäras för stenkol och naturgas oberoende av om punktskatt har uppburits i ett annat medlemsland om produkterna innehåses i Finland för kommersiellt ändamål för att upplåtas eller användas. Skattskyldig är den som upplåter produkterna eller innehåser produkter som är ämnade att upplåtas eller som tar emot produkterna i Finland.

**Ikraftträdande.** Lagen föreslås träda i kraft vid ingången av 2011.

### 1.3 Fordonsskattelag

**11 §. Drivkraftsskatt.** I paragrafen föreskrivs om drivkraftsskattebeloppen för olika typer av fordon. Enligt paragrafens 1 mom. påförs drivkraftsskatt fortsättningsvis på fordon som utnyttjar annan kraftkälla eller annat bränsle än motorbensin. Drivkraftsskattebeloppet per dag bestäms på samma sätt som i gällande lag av den totala massan och typ av fordon.

I paragrafens 1 mom. 3 punkten föreskrivs om paketbilars drivkraftsskatt. Bestämmelsen motsvarar 2 punkten i gällande lag.

I paragrafens 1 mom. 4 punkten föreskrivs om drivkraftsskatt för sådana lastbilar där släpvagn inte används, i 5 punkten om drivkraftsskatt för lastbilar som är utrustade för och används för dragning av påhängsvagn och i 6 punkten om skatt för lastbilar som är utrustade för och används för dragning av egentlig släpvagn eller släpkärra. Enligt förslaget sänks drivkraftsskatten med 29—45 procent från den nuvarande.

Paragrafens 2 och 3 mom. kvarstår oförändrade.

**Ikraftträdande.** Ändringarna i drivkraftsskatten föreslås träda i kraft så fort som möjligt. Ändringarna förutsätter att Trafiksäkerhetsverkets IT-system modifieras. Ändringarna genomförs stegvis eftersom det går fortare för Trafiksäkerhetsverket att ändra den nuvarande skattenivån än att ta i bruk flera olika skattenivåer. Tidtabellen för ändringarna preciseras senare. Eftersom drivkraftsskatten beräknas per dag och uppbärs i förväg för en skatteperiod på 12 månader kräver ibruktandet av nya skattegrunder dessutom en övergångsperiod på 12 månader för att de nya skattegrunderna ska gälla alla skattskyldiga från och med samma tidpunkt oberoende av vars och ens skatteperiod. Detta är motiverat för att de skattskyldiga ska behandlas lika.

I fråga om ändringarna av den nuvarande skattenivån för drivkraftsskatt på person- och lastbilar föreslås det att lagen ska träda i kraft den 1 januari 2011. Till följd av övergångsperioden tillämpas lagen på sådan fordonskatt som uppbärs den 1 januari 2012 eller senare. Den första dagen som skatten uppbärs enligt de nya skattegrunderna infaller



alltså i januari 2012. Redan i januari 2011 skickar man dock ut skattesedlar med skatt som beräknats enligt de nya skattegrunderna. Skatt som hänför sig till tiden före den 1 januari 2012 beräknas enligt de bestämmelser som är i kraft när lagen träder i kraft.

På grund av modifikationerna i IT-systemen är det i detta skede inte möjligt att bedöma när de särskilda drivkraftsskattenivåerna för elbilar, laddhybridbilar och gasbilar kan tas i bruk. För deras del föreslås att lagen träder i kraft genom en förordning vid en senare tidpunkt. Samtidigt upphävs drivkraftsskattefriheten för bilar som går på bränsle som består av metan. Målet är att lagstiftningen om de särskilda drivkraftsskattenivåerna ska träda i kraft senast under första hälften av 2012. Även ibruktagandet av särskilda drivkraftsskattenivåer förutsätter en övergångsperiod på 12 månader. Särskilda drivkraftsskattenivåer tillämpas första gången på skatt som uppbärs ett år efter att lagen trätt i kraft. Om lagen träder i kraft till exempel den 1 januari 2012 är den första dagen som den graderade drivkraftsskatten tillämpas den 1 januari 2013. Innan den nya drivkraftsskatteskalen träder i kraft uppbärs drivkraftsskatt enligt den allmänna nivå som bestäms i 1 mom. 1 punkten för alla bilar som drivkraftsskatten gäller.

#### **1.4 Lag om upphävande av 12 § 2 mom. i fordonsskattelagen**

**12 §.** Paragrafens 2 mom. om drivkraftsskattefrihet för person- och paketbilar som drivs med bränsle bestående av metan upphävs.

**Ikraftträdande.** Lagen föreslås träda i kraft vid en senare tidpunkt som fastställs genom förordning av statsrådet. Före lagen träder i kraft är bilar som går på bränsle av metan befriade från drivkraftsskatt.

#### **1.5 Lag om återbäring av accis på vissa energiprodukter som använts inom jordbruket**

**1 §.** *Lagens tillämpningsområde.* Paragrafens 1 och 2 mom. om lagens tillämpningsområde kvarstår oförändrade.

I paragrafens 3 mom. slopas bestämmelsen om att denna lag inte tillämpas på yrkesmässig växthusodling när växthusodlaren har rätt att få återbäring på punktskatten enligt 10 § i lagen om punktskatt flytande bränslen.

**2 §.** *Definitioner.* I 2 punkten görs en ändring av teknisk natur på grund av ändringar i rättsgrunderna för den gemensamma jordbrukspolitikerna.

**4 §.** *Skatteåterbäringens belopp.* Beloppen på återburen punktskatt stiger. Punktskatt återbärs för brännolja som använts efter det att lagen trätt i kraft, 13,20 cent per liter för lätt brännolja och 14,85 cent per kilogram för tung brännolja, samt för el 1,0 cent per kilowattimme.

**Ikraftträdande.** Ändringarna i lagen om återbäring av jordbrukets energiskatt föreslås träda i kraft den 1 januari 2011. Lagen tillämpas på lätt och tung brännolja samt el, som används efter det att lagen har trätt i kraft. På lätt och tung brännolja och el som använts innan lagen träder i kraft tillämpas bestämmelserna som gäller vid den tidpunkt då lagen träder i kraft.

Växthusodlare kan första gången ansöka om återbäring av skatteförvaltningen för energiprodukter som använts 2011. Återbäring för lätt och tung brännolja samt el som använts 2011 eller senare ska ansökas på det sätt som föreskrivs av 6 § i lagen om återbäring av accis på vissa energiprodukter som använts inom jordbruket. För energiprodukter som används 2010 ansöker växthusodlarna om återbäring av tullen på det sätt som föreskrivs i 10 § i lagen om accis på flytande bränslen.

## **2 Ikraftträdande**

Lagarna föreslås träda i kraft vid ingången av 2011 under förutsättning att kommissionen beviljar tillstånd för statsbidrag för de avsedda ändringarna.

Höjningen av skatten på fossil dieselolja tillämpas dock först vid ingången av 2012. Sänkningen av drivkraftsskatten på diesel-drivna person- och lastbilar genomförs till fullo på motsvarande sätt först vid ingången av 2012.

Ibruktagandet av särskilda drivkraftsskattenivåer för elbilar, laddhybridbilar och gasbi-

lar bestäms senare genom en förordning i vilken tidpunkten fastställs. Samtidigt upphävs drivkraftsskattefriheten för bilar som går på bränsle som består av metan. Målet är att lagstiftningen om de särskilda drivkraftsskattenivåerna ska träda i kraft senast under första hälften av 2012.

Tillstånd för statligt stöd måste ansökas av kommissionen för kvalitets- och koldioxidgradering av bränslen, återbäring av jordbrukets energiskatter och en sänkt elskattesats

för industrin till följd av nivåförändringar i elskatten. De föreslagna ändringarna förutsätter att kommissionen beviljar tillstånd till nämnda statliga stöd. Kommissionens godkännande måste erhållas och för den föreslagna skattelättnaden i kombinerad produktion.

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

*upphävs* i lagen om accis på flytande bränslen (1472/1994) 9 § 7 punkten och 10 a § samt mellanrubriken före den, sådana de lyder, 9 § 7 punkten i lag 1305/2007, mellanrubriken före 10 a § i lag 1259/1996 och 10 a § i lagarna 1259/1996, 604/2006 och 920/2008, samt

*ändras* den svenska språkdräkten i lagens rubrik, 1 § 1 mom., 2 och 2 b §, den svenska språkdräkten i det inledande stycket till 3 § 1 mom., 3 § 2 mom., 4 §, 6 a § 1 mom., den svenska språkdräkten i det inledande stycket till 9 §, 9 § 4 punkten, 9 a och 10 §, den svenska språkdräkten i 11 § 1 mom. och 11 a § samt bilagan,

av dem 1 § 1 mom., 2 och 2 b §, det inledande stycket till 3 § 1 mom., 3 § 2 mom., det inledande stycket till 9 §, 9 § 4 punkten, 9 a, 10 och 11 a § samt bilagan sådana de lyder i lag 1305/2007 och 6 a § 1 mom. i lag 394/2004, som följer:

**Lag om punktskatt på flytande bränslen**

## 1 §

För flytande bränslen och för de produkter som avses i 2 a § ska till staten som punktskatt (accis) betalas energiinnehållsskatt och koldioxidskatt i enlighet med vad som föreskrivs i denna lag.

## 2 §

I denna lag avses med

1) *flytande bränsle*

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

b) produkter som hör till varukoderna 2706—2710, 2711 12 och 2711 13 samt 2712—2715 i tulltariffen,

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

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

e) produkter som hör till varukod 3403 i tulltariffen,

f) produkter som hör till varukod 3811 i tulltariffen,

g) produkter som hör till varukod 3817 i tulltariffen,

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

2) *varukod 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 varukod 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) *bioetanol* till varukod 2207 i tulltariffen hänförlig produkt framställd av biomassa, om produkten är avsedd att användas som uppvärmnings- eller motorbränsle,

5) *MTBE* den metanolbaserade bensinkomponenten metyl-tert-butyleter som hör till varukod 2909 i tulltariffen,

6) *TAME* den metanolbaserade bensinkomponenten metyl-tert-amyleter som hör till varukod 2909 i tulltariffen,

7) *ETBE* den etanolbaserade bensinkomponenten etyl-tert-butyleter som hör till varukod 2909 i tulltariffen,

8) *TAE* den etanolbaserade bensinkomponenten etyl-tert-amyleter som hör till varukod 2909 i tulltariffen,

9) *biobensin* till varukod 2710 i tulltariffen hänförlig av biomassa framställd kolvätekomponent i bensin, som inte innehåller syre,

10) *bensin för små motorer* till varukod 2710 11 41 i tulltariffen hänförlig produkt vars nedan nämnda egenskaper motsvarar angivna gränsvärden:

Egenskap	Gränsvärde
Blyalkylhalt	Högst 2 milligram per liter
Svavelhalt	Högst 10 milligram per kilo
Bensinhalt	Högst 0,1 volymprocent
Halt av aromatiska kolväten	Högst 1,0 volymprocent
Olefinhalt	Högst 0,5 volymprocent
N-Hexanhalt	Högst 2,0 volymprocent
Cykloalkanhalt (C8 och med lägre kolvärde sammanlagt)	
Ångtryck	Minst 50 och högst 65 kPa
Slutkokpunkt	Högst 200 grader Celsius

11) *dieselolja* till varukod 2710 i tulltariffen hänförlig dieselolja,

12) *biodieselolja* produkt som motsvarar dieselolja och som är framställd av biomassa,

13) *paraffinisk dieselolja* produkt där cetanvärdet är minst 70, tätheten 770—800 gram per liter vid 15°C, halten av polyaromatiska kolväten (PAH) högst 0,1 viktprocent, svavelhalten högst fem milligram per kilogram och som ger minst 95 volymprocent destillat vid 360°C; om paraffinisk dieselolja blandas med dieselolja och om skattesänkningen enligt kvalitetsgradering utnyttjas för paraffinisk dieselolja, ska dieseloljan före blandning uppfylla kvalitetskraven för dieselolja,

14) *flygbensin* till varukod 2710 i tulltariffen hänförliga bränslen som lämpar sig att användas i förbränningsmotorer i flygplan och som är bestämda enligt ASTM D 910-, ASTM D 6227- eller DEF STAN 91-90-metoden,

15) *flygpetroleum* till varukod 2710 i tulltariffen hänförliga bränslen som lämpar sig att användas i turbin- eller dieselmotorer i flygplan och som är bestämda enligt ASTM D

1655-, ASTM D 6615-, DEF STAN 91-91-, GOST 10227- eller NATO code F-35-metoden,

16) *lätt brännolja* dieselolja eller brännolja som hör till varukod 2710, som 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 65 volymprocent destillat (inklusive förluster) vid 350 °C och har gjorts identifierbar på det sätt som föreskrivs särskilt; 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 fritidsbåtar (1307/2007),

17) *svavelfri lätt brännolja* lätt brännolja vars svavelhalt är högst 10 milligram per kilogram,

18) *tung brännolja* med undantag av dieselolja och lätt brännolja till varukod 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 volymprocenten inte kan bestämmas genom dessa metoder vid 250 °C,

19) *biobrännolja* bränsle som är framställt av biomassa och lämpar sig att användas för uppvärmning och i fast installerade dieselmotorer och i arbetsmaskiner med dieselmotor,

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

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

22) *uppvärmning* användning av bränslen för förbränningsändamål,

23) *privat nöjesflygning* när ett luftfartyg som används av en fysisk eller juridisk person som luftfartygets ägare eller den som hyr det eller som på något annat sätt fått nyttjanderätten till det används för annat än kommersiella ändamål och särskilt för andra ändamål än transport av personer eller varor eller för tillhandahållande av tjänster mot er-

sättning eller i en offentlig myndighets verksamhet,

24) *privat fritidsbåt* 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 transport av passagerare eller varor eller tillhandahållande av tjänster mot ersättning eller i en offentlig myndighets verksamhet,

25) *yrkesmässigt fiske* verksamhet där idkaren 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 ska vara antecknad i yrkesfiskarregistret, och det fiskefartyg som används för det yrkesmässiga fisket ska vara antecknat i fiskefartygsregistret, så som bestäms i lagen om verkställighet av Europeiska gemenskapens gemensamma fiskeripolitik (1139/1994) eller lagen om registrering av fiskefartyg och vattenbruksfartyg som används till havs (690/2010),

26) *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,

27) *förkortningen*

a) *R* produkt som uppfyller hållbarhetskriterierna enligt Europaparlamentets och rådets direktiv 2009/28/EG om främjande av användningen av energi från förnybara energikällor och om ändring och ett senare upphävande av direktiven 2001/77/EG och 2003/30/EG,

b) *T* produkt som uppfyller kraven ovat i punkt a och har producerats av avfall eller

rester eller av oätligt cellulosahaltigt material eller lignocellulosa,

c) *P* i punkt 13 definierad paraffinisk dieselolja,

28) *biomassa* den biologiskt nedbrytbara delen av produkter, avfall och restprodukter från jordbruk, inklusive material av vegetabiliskt och animaliskt ursprung, fiske, skogsbruk och därmed förknippad industri, liksom den biologiskt nedbrytbara delen av industriavfall och kommunalt avfall.

## 2 b §

Det tillsyns- och överföringssystem som regleras i 4, 8 och 9 kap. i punktskattelagen (182/2010) tillämpas på följande flytande bränslen:

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

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

3) produkter som hör till varukoderna 2710 11—2710 19 69 i tulltariffen, men på produkter som hör till varukoderna 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 varukod 2711 i tulltariffen med undantag för produkter som hör till varukoderna 2711 11, 2711 21 och 2711 29 i tulltariffen,

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

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

7) produkter som hör till varukod 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 varukod 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 4, 8 och 9 kap. i punktskattelagen avsedda tillsyns- och överföringssystemet även på andra än i

1 mom. avsedda produkter. Dessutom kan det genom förordning av statsrådet föreskrivas att de produkter som avses i 1 mom., med undantag för de i skattetabellen nämnda flytande bränslena, inte ska omfattas av bestämmelserna i 4, 8 och 9 kap. i punktskattelagen om överföring av produkter, om Finland och en annan medlemsstat i Europeiska unionen har kommit överens om det genom ett bilateralt avtal.

Utöver vad som föreskrivs om skattskyldighet i punktskattelagen ska punktskatt och försörjningsberedskapsavgift betalas av

### 3 §

Utöver vad som föreskrivs om skattskyldighet i punktskattelagen ska punktskatt och försörjningsberedskapsavgift betalas av

På den skattskyldiga som avses i 1 mom. tillämpas vad som i punktskattelagen föreskrivs om skattskyldig som deklarerar per skatteperiod om inte något annat följer av 2 b §.

### 4 §

Punktskatt och försörjningsberedskapsavgift ska betalas enligt den till lagen bifogade skattetabellen.

Om lätt brännolja, biobrännolja eller tung brännolja används i kombinerad el- och värmeproduktion är koldioxidskatten hälften av det som anges i skattetabellen.

En förutsättning för tillämpning av de produktgrupper som markeras med förkortningen R eller T är att

1) råvarorna till bränslena uppfyller hållbarhetskriterierna enligt det direktiv som nämns i 2 § 27 a punkten,

2) verksamhetsutövaren övervakar kriterierna enligt de metoder som föreskrivs i direktivet,

3) verksamhetsutövaren har ett kvalitetssystem som säkerställer att råvaruproduktionen, materialbalanssystemet och minskningen av växthusgasutsläpp uppfyller kraven.

Skatterna i skattetabellen tillämpas på flytande bränslen som används som sådana eller blandade med annat flytande bränsle eller annat motsvarande motor- eller uppvärmningsbränsle.

### 6 a §

En godkänd upplagshavare har rätt att från den punktskatt och försörjningsberedskapsavgift som ska betalas för skatteperioden avdra den punktskatt och den försörjningsberedskapsavgift som under skatteperioden på basis av överlåtelse till konsumtion som är belagd med punktskatt och försörjningsberedskapsavgift ska betalas för kolväten som uppsamlats från motorbensin. Beloppen bestäms enligt produktgrupp 10 i den till lagen bifogade skattetabellen. En förutsättning för avdragsrätt är att de uppsamlade kolvätena kondenseras till bensin i ett skatteupplag.

### 9 §

Förutom vad som i punktskattelagen föreskrivs är följande produkter befriade från punktskatt och försörjningsberedskapsavgift:

4) bränslen som används i fartygstrafik som drivmedel för andra fartyg än privata fritidsbåtar; bränslen för fiskefartyg är dock skattefria till den del de används för yrkesmässigt fiske,

### 9 a §

Den sänkning av koldioxidskatten som avses i 4 § 2 mom. samt den skattefrihet som avses i 9 § 2, 3 och 5 punkten genomförs så att skatten på produkterna återbärs till användaren på ansökan, om bränslet har använts för skattefritt ändamål eller för ett ändamål som ger rätt till sänkning av koldioxidskatt av någon annan än en godkänd upplagshavare.

Den skattefrihet som avses i 9 § 4 punkten genomförs så att skatten på bränslet återbärs på ansökan till den som idkar fartygstrafik. Genom förordning av statsrådet kan det utfärdas bestämmelser om de fartygstyper, fartygsgrupper eller för ett visst ändamål använda fartyg som skattefritt kan anskaffa bränsle direkt från en godkänd upplagshavares skatteupplag eller genom andra arrangemang.

Den skattefrihet som avses i 9 § 6 punkten genomförs så att skatten på bränslet återbärs på ansökan till den som idkar flygtrafik. Genom förordning av statsrådet kan det utfärdas

bestämmelser att ett visst slag av bränsle kan överlåtas skattefritt från en godkänd upplagshavares skatteupplag för luftfartsbruk eller att någon typ av luftfartyg, grupp av luftfartyg eller ett luftfartyg som används för ett visst ändamål skattefritt kan anskaffa bränsle direkt från en godkänd upplagshavares skatteupplag eller genom andra arrangemang.

Ansökan om återbäring ska avse det bränsle som använts under ett kalenderår eller separat det bränsle som använts under perioden januari–juni respektive perioden juli–december. Återbäring ska sökas inom tre år från utgången av ovan nämnda period. Återbäring förutsätter att sökanden lägger fram en tillförlitlig redogörelse för den skattefria användningen av produkterna. Återbäring betalas inte ut, om det belopp som ska återbetalas är mindre än 330 euro för andra än fiskefartyg. Närmare bestämmelser om utbetalningstidpunkten kan utfärdas genom förordning av statsrådet. Om inte något annat föreskrivs i denna lag, tillämpas på skatteåterbäringen vad som i punktskattelagen föreskrivs om skatterättelse, efterbeskattning, skattehöjning, bokföringsskyldighet, granskning av uppgifter, skyldighet att lämna uppgifter och ändringsökande.

Om den som ansöker om återbäring inte lämnar en tillförlitlig redogörelse för den skatt och försörjningsberedskapsavgift som har betalats för bränslet, är skatteåterbäringens belopp för

1) motorbensin, etanol, blandning av motorbensin och etanol eller en produkt som ersätter dem skatt och försörjningsberedskapsavgift enligt produktgrupp 22 i skattetabellen,

2) dieselolja eller biodieselolja, blandning av dieselolja och biodieselolja eller en produkt som ersätter dem skatt och försörjningsberedskapsavgift enligt produktgrupp 57 i skattetabellen,

3) lätt brännolja, bibrännolja, blandning av lätt brännolja och bibrännolja eller en produkt som ersätter dem skatt och försörjningsberedskapsavgift enligt produktgrupp 64 i skattetabellen.

#### 10 §

När det gäller bränsle som används för yrkesmässigt fiske ska de registeranteckningar som avses i 2 § 25 punkten vara i kraft när bränsle anskaffas och används.

#### 11 §

Om inte något annat föreskrivs i denna lag, gäller om skattskyldighet för flytande bränslen och om grunderna för påförande av punktskatt samt även i övrigt vad som föreskrivs eller bestäms i punktskattelagen och med stöd av den.

#### 11 a §

På tillverkare av biobrännolja tillämpas inte 21–29 § i punktskattelagen, 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 Europeiska unionen.

En tillverkare av biobrännolja ska till tullmyndigheten göra en skriftlig anmälan för registrering som skattskyldig. För den skattskyldige gäller i övrigt det som i punktskattelagen föreskrivs om skattskyldiga som deklarerar per skatteperiod.

Registret förs av Tullstyrelsen.

Denna lag träder i kraft den 20 .

I fråga om produktgrupp 50 och 51 i skattetabellen som bifogas lagen tillämpas lagen från den 1 januari 2012. Före den 1 januari 2012 tillämpas på bränslen som avses i produktgrupp 50 och 51 det som föreskrivs om dieselolja i skattetabellen till lagen om accis på flytande bränslen (1305/2007).

Om brännolja har använts i yrkesmässig växthusodlingen 2010 eller tidigare, tillämpas 10 a §, som upphävs.

Åtgärder som krävs för verkställigheten av denna lag får vidtas innan lagen träder i kraft.

*Bilaga***SKATTETABELL**

<b>Produkt</b>	<b>Produkt-grupp</b>	<b>Energiinnehållsskatt</b>	<b>Koldioxid-skatt</b>	<b>Försörjningsberedskapsavgift</b>	<b>Sammanlagt</b>
Motorbensin cent/l	10	50,36	11,66	0,68	62,70
Bensin för små motorer cent/l	11	30,36	11,66	0,68	42,70
Bioetanol cent/l	20	33,05	7,65	0,68	41,38
Bioetanoli R cent/l	21	33,05	3,83	0,68	37,56
Bioetanol T cent/l	22	33,05	0,00	0,68	33,73
MTBE cent/l	23	40,91	9,48	0,68	51,07
MTBE R cent/l	24	40,91	8,43	0,68	50,02
MTBE T cent/l	25	40,91	7,39	0,68	48,98
TAME cent/l	26	44,06	10,21	0,68	54,95
TAME R cent/l	27	44,06	9,29	0,68	54,03
TAME T cent/l	28	44,06	8,37	0,68	53,11
ETBE cent/l	29	42,49	9,84	0,68	53,01
ETBE R cent/l	30	42,49	8,02	0,68	51,19
ETBE T cent/l	31	42,49	6,20	0,68	49,37
TAAE cent/l	32	45,64	10,57	0,68	56,89
TAAE R cent/l	33	45,64	9,04	0,68	55,36
TAAE T cent/l	34	45,64	7,51	0,68	53,83
Biobensin cent/l	38	50,36	11,66	0,68	62,70
Biobensin R cent/l	39	50,36	5,83	0,68	56,87
Biobensin T cent/l	40	50,36	0,00	0,68	51,04
Dieselolja cent/l	50	30,70	13,25	0,35	44,30
Dieselolja para cent/l	51	24,00	12,51	0,35	36,86
Biodieselolja cent/l	52	28,14	12,14	0,35	40,63
Biodieselolja R cent/l	53	28,14	6,07	0,35	34,56
Biodieselolja T cent/l	54	28,14	0,00	0,35	28,49
Biodieselolja P cent/l	55	24,00	12,51	0,35	36,86
Biodieselolja P R cent/l	56	24,00	6,26	0,35	30,61
Biodieselolja P T cent/l	57	24,00	0,00	0,35	24,35
Lätt brännolja cent/l	60	10,35	8,00	0,35	18,70
Lätt brännolja svavelfri cent/l	61	7,70	8,00	0,35	16,05
Biobrännolja cent/l	62	7,70	8,00	0,35	16,05
Biobrännolja R cent/l	63	7,70	4,00	0,35	12,05
Biobrännolja T cent/l	64	7,70	0,00	0,35	8,05
Tung brännolja snt/kg	71	8,79	9,72	0,28	18,79



Flygpetroleum cent/l	81	54,76	12,74	0,35	67,85
Flygbensin cent/l	91	49,88	11,30	0,68	61,86
Metanol cent/l	100	25,18	5,83	0,68	31,69
Metanol R cent/l	101	25,18	2,92	0,68	28,78
Metanol T cent/l	102	25,18	0,00	0,68	25,86

## 2.

### Lag

#### om ändring av lagen om accis på elström och vissa bränslen

I enlighet med riksdagens beslut

*upphävs* i lagen om accis på elström och vissa bränslen (1260/1996) 12 § 4 mom.,  
*ändras* den svenska språkdräkten i lagens rubrik, 1 § 1 mom., 2 § 2, 5, 15 och 16 punkten, 2 a och 4 §, 5 § 2 mom., 8 § 6 mom., 8 a § 2 mom., den svenska språkdräkten i 8 a § 4 mom., 9 § 3 mom., 14 och 16 §, 17 § 3 mom., 20—22 § och 23 § 1 och 2 mom. samt bilagan,  
av dem 1 § 1 mom., 2 § 2, 5, 15 och 16 punkten, 2 a, 14, 20 och 22 § samt bilagan sådana de lyder i lag 1306/2007, 5 § 2 mom., 8 § 6 mom. och 8 a § 2 och 4 mom. sådana de lyder i lag 1168/2002, 21 § sådan den lyder delvis ändrad i sistnämnda lagen och 16 § och 23 § i mom. sådana de lyder i lag 447/2005, samt

*fogas* till 2 §, sådan den lyder i lag 1306/2007, nya 17—20 punkter, till 15 § ett nytt 1 mom., i stället för det som upphävts genom lag 447/2005 och till lagen nya 20 a, 20 b och 21 a §, som följer:

#### Lag om punktskatt på elström och vissa bränslen

##### 1 §

För elström, stenkol, brännstörv, naturgas, tallolja och de i 2 a § avsedda produkterna ska till staten som punktskatt (accis) betalas energiinnehållsskatt, koldioxidskatt och energiskatt i enlighet med vad som föreskrivs i denna lag.

##### 2 §

I denna lag avses med

##### 2) *energiprodukt*

a) stenkol som hör till varukod 2701 i tulltariffen; med stenkol avses även brunkol som hör till varukod 2702 i tulltariffen och sådan koks av stenkol, brunkol eller störv som hör till varukod 2704 i tulltariffen,

b) brännstörv, med vilket avses till varukod 2703 i tulltariffen hänförlig stycketörv och frästörv,

c) naturgas i gasform enligt varukod 2711 21 i tulltariffen och flytande naturgas enligt varukod 2711 11 i tulltariffen,

d) råttolja enligt varukod 3803 00 10 i tulltariffen,

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

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,

17) *överföringsnät för naturgas* ett sådant överföringsnät för naturgas som avses i 3 § 2 punkten i naturgasmarknadslagen (508/2000),

18) *naturgasnätsinnehavare* verksamhetsidkare enligt 3 § 6 punkten i naturgasmarknadslagen som utöver naturgasnätsverksamhet och överför naturgas i ett överföringsnät för naturgas,

19) *registrerad användare* en naturlig eller juridisk person som använder naturgas i skattefritt syfte som avses i denna lag och som är registrerad som skattskyldig hos tullmyndigheten,

20) *uppvärmning* användning av bränslen för förbränningsändamål.

#### 2 a §

Utöver de ovan i 2 § 2 punkten avsedda energiprodukterna ska alla andra kolväten i gasform och fast form som används, är avsedda att användas eller säljs för uppvärmning beskattas enligt skattesatsen för motsvarande uppvärmningsbränsle i skattetabellen.

Skattskyldig är den som överlåter eller själv använder bränslen som avses i 1 mom. för uppvärmning.

#### 4 §

Punktskatt och försörjningsberedskapsavgift ska betalas enligt skattetabell 1 eller 2 i bilagan.

Skatt enligt skatteklass II i skattetabell 2 betalas för elström som används i industri och som vid leveransen kan mätas separat. För övrig elström betalas skatt enligt skatteklass I.

Om stenkol eller naturgas används i kombinerad el- och värmeproduktion är koldioxidskatten hälften av det som anges i skattetabellen.

#### 5 §

Trots vad som föreskrivs i 1 mom. 2 punkten gäller skyldigheten att betala punktskatt på elström och försörjningsberedskapsavgift dock inte den som producerar elström

1) i en generator vars effekt är högst 50 kilovoltampere eller med en helhet som består av flera elproduktionsanläggningar och vars nominella effekt är högst 50 kilovoltampere,

2) i en generator vars effekt är över 50 kilovoltampere men högst 2000 kilovoltampere, om elströmmen inte överförs till ett elnät,

3) på ett fartyg eller tåg eller i en bil eller i något annat transportmedel för fordonets eget behov.

#### 8 §

Om inte något annat bestäms i denna lag, tillämpas på stödet vad som i punktskattelagen föreskrivs om skatterättelse, efterbeskattning, skatteförhöjning, bokföringsskyldighet, granskning av och skyldighet att lämna uppgifter, sökande av ändring samt om punktskatt i övrigt.

#### 8 a §

Vid beräkningen av det i 1 mom. avsedda beloppet av betalda punktskatter avdras i 8 § avsett stöd som företaget varit berättigat till under räkenskapsperioden, skatteåterbäringar som avses i 14 och 22 § samt skatteåterbäringar som avses i 9 a i lagen om punktskatt på flytande bränslen och i 1 § i lagen om återbäring av accis på vissa energiprodukter som använts inom jordbruket (603/2006). Om företaget under räkenskapsperioden har överlåtit sådana produkter som avses i denna paragraf, skall sådana acciser som företaget betalt för dessa produkter eller som ingår i dessa produkter inte beaktas vid beräkningen av beloppet av betalda acciser.

Om inte något annat bestäms i denna lag, gäller om skatteåterbäring i tillämpliga delar vad som i punktskattelagen eller med stöd av den bestäms om skatterättelse, efterbeskattning, skattehöjning, bokföringsskyldighet, granskning av och skyldighet att lämna uppgifter, sökande av ändring samt vad som i övrigt bestäms eller föreskrivs om punktskatt. Om företaget till någon annan efter räkenskapsperiodens utgång har överlåtit sådana i denna paragraf avsedda produkter för vilka punktskatt har återburits med stöd av 1 mom., återkrävs skatteåterbäringen. Företaget ska utan dröjsmål anmäla överlåtelsen till tulldistriktet på sin hemort för vidtagande av åtgärder som avses i detta moment.

## 9 §

På en i 1 mom. nämnd nätinnehavare och elproducent samt på en skattskyldig enligt 5 § 1 mom. 3 och 4 punkten tillämpas vad som i punktskattelagen föreskrivs om skattskyldig som deklarerar per skatteperiod.

## 14 §

Om någon annan än en godkänd upplagshavare har använt stenkol enligt 4 § 3 mom. eller för ändamål som enligt 12 § 1 mom. 1 eller 3 punkten är skattefria, genomförs skattesänkningen eller skattefriheten genom att den betalda skatten helt eller delvis på ansökan återbärs till användaren.

Ansökan om återbäring kan avse det stenkol som använts under ett kalenderår eller separat det stenkol som använts under perioden januari-juni respektive perioden juli-december. Återbäring ska sökas inom tre år från utgången av den ovan nämnda användningsperioden. Återbäringen förutsätter att sökanden lägger fram en tillförlitlig redogörelse för den skattefria användningen av produkterna. Återbäring betalas inte ut, om det belopp som ska återbetalas är mindre än 330 euro. Närmare bestämmelser om utbetalningstidpunkten kan utfärdas genom förordning av statsrådet. Om inte något annat bestäms i denna lag, gäller i tillämpliga delar för skatteåterbäringen vad som punktskattelagen eller med stöd av den föreskrivs om skatterättelse, efterbeskattning, skattehöjning, bokföringsskyldighet, granskning av uppgifter, skyldighet att lämna uppgifter och ändringssökande samt vad som i övrigt föreskrivs om punktsskatt.

## 15 §

Den som i en anläggning använder bränn-  
torv för att producera värme är skyldig att be-  
tala punktsskatt enligt skattetablell 2 i bilagan.

## 16 §

Skatt på bränn-  
torv och tallolja påförs för  
varje skatteperiod enligt de bestämmelser  
som är i kraft den dag då bränn-  
torv och tall-  
olja använts för i 15 § avsett ändamål. En i  
15 § avsedd användare ska lämna tullmyn-  
digheten en separat skattedeklaration för var-

je anläggning. Med skatteperiod avses en ka-  
lendermånad.

## 17 §

På en i 1 mom. nämnd skattskyldig tilläm-  
pas i övrigt vad som i punktsskattelagen före-  
skrivs om skattskyldig som deklarerar per  
skatteperiod.

## 20 §

På överföringsnät för naturgas tillämpas  
bestämmelserna om skatteupplag i punktsskat-  
telagen och på naturgasnätsinnehavare be-  
stämmelserna om godkänd upplagshavare i  
punktsskattelagen med undantag för 21—29 §  
i punktsskattelagen.

## 20 a §

Utöver vad som föreskrivs i punktsskattela-  
gen är naturgasnätsinnehavare och registre-  
rade användare skyldiga att betala punktsskatt  
och försörjningsberedskapsavgift på natur-  
gas.

## 20 b §

Utöver vad som föreskrivs om beskatt-  
ningsbara kvantiteter i punktsskattelagen på-  
förs registrerade användare skatt och försörj-  
ningsberedskapsavgift på naturgas som under  
skatteperioden har använts i skattepliktigt  
syfte.

## 21 §

Fri från punktsskatt och försörjningsbered-  
skapsavgift är naturgas som används

1) som råvara eller hjälpprodukt vid indust-  
riell produktion eller direkt vid första an-  
vändningen då en vara tillverkas,

2) som energikälla vid oljeraffineringspro-  
cessen,

3) vid elproduktion och vid idriftsättning,  
urdrifttagning eller upprätthållande av pro-  
duktionsberedskap för separat elproduktion,  
med undantag för elproduktion som avses i  
5 § 2 mom.

En naturgasnätsinnehavare eller en god-  
känd upplagshavare får överlåta naturgas  
skattefritt, om mottagaren är en registrerad  
användare.

## 21 a §

En naturgasnätsinnehavare ska skriftligen registrera sig som skattskyldig hos tullmyndigheten.

Den som använder naturgas för skattefritt ändamål kan ansöka om att bli registrerad användare separat för varje användningsställe. En registrerad användare som inte längre har i 21 § avsedd skattefri användning ska återta registreringen.

På en registrerad användare tillämpas vad som i punktskattelagen föreskrivs om skattskyldig som deklarerar per skatteperiod.

Tullmyndigheten får trots sekretessbestämmelserna lämna ut namn och kontaktuppgifter över dem som registrerats som registrerade användare till naturgasnätsinnehavare och godkända naturgasupplagshavare.

Tullstyrelsen kan meddela närmare föreskrifter om registreringsförfarandet enligt 1 och 2 mom.

## 22 §

Den i 4 § 3 mom. avsedda sänkningen av koldioxidskatt och den i 21 § avsedda skattefriheten kan genomföras så att den skatt som betalats för naturgas helt eller delvis återbärs till användaren på ansökan.

Återbäring kan ansökas för naturgas som har använts under perioden januari–juni respektive perioden juli–december. Återbäring ska sökas senast inom tre år från utgången av den ovan nämnda perioden. Återbäring förut-

sätter att sökanden lägger fram en tillförlitlig redogörelse för den skattefria användningen av produkterna. Skatteåterbäringen betalas ut enligt den skatttabell som gäller när produkten har anskaffats. Återbäring betalas inte ut, om det belopp som ska återbetalas är mindre än 330 euro.

Om inte något annat bestäms i denna lag, tillämpas på skatteåterbäringen vad som i punktskattelagen bestäms om skatterättelse, efterbeskattning, skatteförhöjning, bokföringsskyldighet, granskning av och skyldighet att lämna uppgifter och sökande av ändring.

## 23 §

Till den del något annat inte bestäms i denna lag tillämpas punktskattelagen. På elström, brännstovv och tallolja tillämpas dock inte bestämmelserna i 21–29 § och 8 kap. i punktskattelagen.

Om produkter som har skickats från en annan medlemsstat importeras eller tas emot i Finland av någon annan än en godkänd upplagshavare eller registrerad mottagare, tillämpas de bestämmelser i punktskattelagen som gäller produkter som frisläppts för konsumtion i en annan medlemsstat.

---

Denna lag träder i kraft den 20 .

Åtgärder som krävs för verkställigheten av denna lag får vidtas innan lagen träder i kraft.

*Bilaga***SKATTETABELL 1**

Produkt	Produktgrupp	Energiinnehållsskatt	Koldioxid-skatt	Försörjningsberedningsavgift	Sammanlagt
Stenkol, stenkolsbriketter, fasta bränslen av stenkol euro/t	1	54,54	72,37	1,18	128,09
Naturgas euro/MWh	2	7,70*	5,94	0,084	13,724

\*Energiinnehållsskatten på naturgas är 3,00 euro/MWh 1.1.2011—31.12.2012 och 5,50 euro/MWh 1.1.2013—31.12.2014.

**SKATTETABELL 2**

Produkt	Produktgrupp	Energiskatt	Försörjningsberedningsavgift	Sammanlagt
Elström cent/kWh				
— skatteklass I	1	1,69	0,013	1,703
— skatteklass II	2	0,69	0,013	0,703
Tallolja cent/kg	3	18,79	0	18,79
Bräntorv euro/MWh	4	3,90*	0	3,90

\*Skatten på bräntorv är 1,90 euro/MWh 1.1.2011—31.12.2012 och 2,90 euro/MWh 1.1.2013—31.12.2014.

**3.****Lag****om ändring av 11 § i fordonsskattelagen**

I enlighet med riksdagens beslut

ändras 11 § 1 mom. i fordonsskattelagen (1281/2003) som följer:

## 11 §

*Drivkraftsskatt*

För fordon som utnyttjar annan kraftkälla eller annat bränsle än motorbensin påförs drivkraftsskatt. Drivkraftsskattebeloppet per dag är

1) för personbilar (kategorierna M<sub>1</sub> och M<sub>1</sub>G) och bilar avsedda för två ändamål (kategori N<sub>1</sub>), samt för fordon vars användningsyfte på grund av obesiktigade ändringar

närmast motsvarar användningssyftet för personbilar 5,5 cent för varje påbörjat hundratal kilogram totalmassa,

2) med avvikelser från bestämmelserna i punkt 1 är drivkraftsskattebeloppet per dag för varje påbörjat hundratal kilogram totalmassa dock

- a) 1,5 cent om fordonets drivkraft är el,
- b) 0,5 cent om fordonets drivkraft är el och motorbensin,
- c) 4,9 cent om fordonets drivkraft är el och dieselolja,

d) 3,1 cent om fordonets drivkraft är bränsle som består av metan,

3) för paketbilar (kategorierna N<sub>1</sub> och N<sub>1</sub>G), husbilar (kategori M<sub>1</sub>) och servicebilar (kategorierna M<sub>1</sub>, N<sub>1</sub>, N<sub>2</sub>, N<sub>3</sub>, M<sub>1</sub>G, N<sub>1</sub>G, N<sub>2</sub>G och N<sub>3</sub>G) 0,9 cent för varje påbörjat hundratal kilogram totalmassa,

4) för lastbilar (kategorierna N<sub>2</sub>, N<sub>3</sub>, N<sub>2</sub>G och N<sub>3</sub>G) med vilka inte används släpvagn 0,6 cent för varje påbörjat hundratal kilogram totalmassa upp till en totalmassa om 12 000 kilogram och 1,3 cent för varje påbörjat hundratal kilogram totalmassa som överstiger denna massa, om fordonet har två axlar; skatten är 0,8 cent för varje påbörjat hundratal kilogram totalmassa om fordonet har tre axlar, 0,7 cent om fordonet har fyra axlar och 0,6 cent om fordonet har fem eller flera axlar,

5) för lastbilar (kategorierna N<sub>2</sub>, N<sub>3</sub>, N<sub>2</sub>G och N<sub>3</sub>G) som är utrustade för och används för dragning av påhängsvagn 2,2 cent för varje påbörjat hundratal kilogram totalmassa om fordonet har två axlar, 1,3 cent om fordonet har tre axlar, 1,2 cent om fordonet har fyra axlar och 1,0 cent om fordonet har fem eller flera axlar,

6) för lastbilar (kategorierna N<sub>2</sub>, N<sub>3</sub>, N<sub>2</sub>G och N<sub>3</sub>G) som är utrustade för och används för dragning av egentlig släpvagn eller släpkärra 2,1 cent för varje påbörjat hundratal kilogram totalmassa om fordonet har två axlar, 1,4 cent om fordonet har tre axlar, 1,3 cent om fordonet har fyra axlar och 1,2 cent om fordonet har fem eller flera axlar.

---

Denna lag träder i kraft den 20 , dock så att 11 § 1 mom. 2 punkten träder i kraft vid en tidpunkt som bestäms genom förordning av statsrådet.

Skattebeloppet per dag beräknas enligt de bestämmelser som gällde vid ikraftträdandet till den 31 december 2011.

Bestämmelserna i lagens 11 § 1 mom. 2 punkten tillämpas först vid beräkning av skattebeloppet per dag för den tid som börjar ett år efter det att bestämmelsen har trätt i kraft.

Åtgärder som krävs för verkställigheten av denna lag får vidtas innan lagen träder i kraft.

4.

**Lag****om upphävande av 12 § 2 mom. i fordonsskattelagen**

I enlighet med riksdagens beslut föreskrivs:

1 §  
Genom denna lag upphävs 12 § 2 mom. i fordonsskattelagen (1281/2003).

2 §  
Denna lag träder i kraft vid en tidpunkt som bestäms genom förordning av statsrådet.  
12 § 2 mom. som upphävs tillämpas dock vid beräkning av skattebeloppet per dag för den tid som slutar efter 366 dagar efter det att lagen trätt i kraft.

5.

**Lag****om ändring av lagen om återbäring av accis på vissa energiprodukter som använts inom jordbruket**

I enlighet med riksdagens beslut

*ändras* i lagen om återbäring av accis på vissa energiprodukter som använts inom jordbruket (603/2006) 1 § 3 mom., 2 § 2 punkten och 4 §, av dem 4 § sådan den lyder i lag 919/2008, som följer:

1 §

*Lagens tillämpningsområde*

-----  
Denna lag tillämpas inte på yrkesmässig växthusodling, om punktskatten på den el som använts inom växthusodlingen betalas enligt skatteklass II i skattetabell 2 i bilagan till lagen om punktskatt på elström och vissa bränslen (1260/1996).

2 §

*Definitioner*

-----  
I denna lag avses med  
-----  
2) direktstöd från Europeiska unionen stöd som avses i avdelningarna III och IV i rådets förordning (EG) nr 73/2009 om upprättande av gemensamma bestämmelser för system för direktstöd för jordbrukare inom den gemensamma jordbrukspolitik och om upprättande av vissa stödsystem för jordbrukare, om ändring av förordningarna (EG) nr 1290/2005, (EG) nr 247/2006 och (EG) nr

378/2007 samt om upphävande av förordning (EG) nr 1782/2003,

skattad el som avses i lagen om accis på elström och vissa bränslen.

4 §

*Skatteåterbäringens belopp*

För energiprodukter som under skatteåret använts i jordbruket återbärs accis till sökanden enligt följande: 13,20 cent per liter lätt brännolja och 14,85 cent per kilogram tung brännolja som avses i lagen om accis på flytande bränslen (1472/1994) och beskattas i Finland samt 1,0 cent per kilowattimme be-

Denna lag träder i kraft den 20 .

Lagen tillämpas på lätt brännolja, tung brännolja och elström, som används efter det att lagen har trätt i kraft.

Bestämmelser om återbäring av punktskatt på brännolja som använts i yrkesmässig växthusodling före ikraftträdandet av denna lag finns i 10 a § i lagen om punktskatt på flytande bränslen.

Åtgärder som krävs för verkställigheten av denna lag får vidtas innan lagen träder i kraft.

Helsingfors den 17 september 2010

**Republikens President**

**TARJA HALONEN**

Finansminister *Jyrki Katainen*



## 1.

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

I enlighet med riksdagens beslut

*upphävs* i lagen om accis på flytande bränslen (1472/1994) 9 § 7 punkten och 10 a § samt mellanrubriken före den, sådana de lyder, 9 § 7 punkten i lag 1305/2007, mellanrubriken före 10 a § i lag 1259/1996 och 10 a § i lagarna 1259/1996, 604/2006 och 920/2008, samt

*ändras* den svenska språkdräkten i lagens rubrik, 1 § 1 mom., 2 och 2 b §, den svenska språkdräkten i det inledande stycket till 3 § 1 mom., 3 § 2 mom., 4 §, 6 a § 1 mom., den svenska språkdräkten i det inledande stycket till 9 §, 9 § 4 punkten, 9 a och 10 §, den svenska språkdräkten i 11 § 1 mom. och 11 a § samt bilagan,

av dem 1 § 1 mom., 2 och 2 b §, det inledande stycket till 3 § 1 mom., 3 § 2 mom., det inledande stycket till 9 §, 9 § 4 punkten, 9 a, 10 och 11 a § samt bilagan sådana de lyder i lag 1305/2007 och 6 a § 1 mom. i lag 394/2004, som följer:

*Gällande lydelse**Föreslagen lydelse***Lag om accis på flytande bränslen****Lag om punktskatt på flytande bränslen**

## 1 §

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

## 1 §

För flytande bränslen och för de produkter som avses i 2 a § ska till staten *som punktskatt (accis)* betalas *energiinnehållsskatt och koldioxidskatt i enlighet med vad som föreskrivs i denna lag.*

## 2 §

I denna lag avses med

1) *flytande bränsle*

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

b) produkter som hör till varukoderna 2706—2710, 2711 12 och 2711 13 samt 2712-2715 i tulltariffen,

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

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

e) produkter som hör till varukod 3403 i

## 2 §

I denna lag avses med

1) *flytande bränsle*

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

b) produkter som hör till varukoderna 2706—2710, 2711 12 och 2711 13 samt 2712—2715 i tulltariffen,

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

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

e) produkter som hör till varukod 3403 i

tulltariffen,

f) produkter som hör till varukod 3811 i tulltariffen,

g) produkter som hör till varukod 3817 i tulltariffen,

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

2) *varukod 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 varukod 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 motorbensin* en produkt vars nedan nämnda egenskaper motsvarar angivna gränsvärden:

Egenskap	Gränsvärde
Syrehalt	2,0 ≤ O <sub>2</sub> ≤ 2,7 viktprocent
Svavelhalt	Högst 10 milligram per kilogram
Ångtryck: — produkt som överlåtits till kionsumtion 1.6.—31.8., nämnda dagar medräknade	Högst 70 kPa
— produkt som överlåtits till kionsumtion 1.9.—31.5., nämnda dagar medräknade	Högst 90 kPa

5) *dieselolja* till varukod 2710 i tulltariffen hänförlig dieselolja,

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

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

8) *flygpetroleum* till varukod 2710 i tulltariffen hänförliga bränslen som är avsedda att

tulltariffen,

f) produkter som hör till varukod 3811 i tulltariffen,

g) produkter som hör till varukod 3817 i tulltariffen,

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

2) *varukod 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 varukod 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) *bioetanol* till varukod 2207 i tulltariffen hänförlig produkt framställd av biomassa, om produkten är avsedd att användas som uppvärmnings- eller motorbränsle,

5) *MTBE* den metanolbaserade bensinkomponenten metyl-tert-butyleter som hör till varukod 2909 i tulltariffen,

6) *TAME* den metanolbaserade bensinkomponenten metyl-tert-amyleter som hör till varukod 2909 i tulltariffen,

7) *ETBE* den etanolbaserade bensinkomponenten etyl-tert-butyleter som hör till varukod 2909 i tulltariffen,

8) *TAAE* den etanolbaserade bensinkomponenten etyl-tert-amyleter som hör till varu-

användas i turbin- eller dieselmotorer i flygplan och som är 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 varukod 2710, som 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 identifierbar så som föreskrivs i förordningen om accis på flytande bränslen (1547/1994); 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 (1307/2007),

10) *tung brännolja* med undantag av dieselolja och lätt brännolja till varukod 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 volymprocenten inte kan bestämmas genom dessa metoder vid 250°C,

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

*kod 2909 i tulltariffen,*

9) **biobensin** till varukod 2710 i tulltariffen hänförlig av biomassa framställd kolvätekomponent i bensin, som inte innehåller syre,

10) **bensin för små motorer** till varukod 2710 11 41 i tulltariffen hänförlig produkt vars nedan nämnda egenskaper motsvarar angivna gränsvärden:

Egenskap	Gränsvärde
Blyalkylhalt	Högst 2 milligram per liter
Svavelhalt	Högst 10 milligram per kilo
Bensenhalt	Högst 0,1 volymprocent
Halt av aromatiska kolväten	Högst 1,0 volymprocent
Olefinhalt	Högst 1,0 volymprocent
N-Hexanhalt	Högst 0,5 volymprocent
Cykloalkanhalt (C8 och med lägre kolvärde sammanlagt)	Högst 2,0 volymprocent
Ångtryck	Minst 50 och högst 65 kPa
Slutkokpunkt	Högst 200 grader Celsius

11) *dieselolja* till varukod 2710 i tulltariffen hänförlig dieselolja,

liksom den biologiskt nedbrytbara delen av industriavfall och kommunalt avfall,

12) *flytgas* till varukoderna 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* när ett luftfartyg som används av en fysisk eller juridisk person som luftfartygets ägare eller den som hyr det eller som på något annat sätt fått nyttjanderätten till det används för annat än kommersiella ändamål och särskilt för andra ändamål än transport av personer eller varor eller för tillhandahållande av tjänster mot ersättning eller i en offentlig myndighets verksamhet,

16) *privat fritidsbåt* 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 transport av passagerare eller varor eller tillhandahållande av tjänster mot ersättning eller i en offentlig myndighets verksamhet,

17) *yrkesmässigt fiske* verksamhet där idkaren 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

12) *biodieselolja* produkt som motsvarar dieselolja och som är framställd av biomassa,

13) *paraffinisk dieselolja* produkt där cetanvärdet är minst 70, tätheten 770—800 gram per liter vid 15 °C, halten av polyaromatiska kolväten (PAH) högst 0,1 viktprocent, svavelhalten högst fem milligram per kilogram och som ger minst 95 volymprocent destillat vid 360 °C; om paraffinisk dieselolja blandas med dieselolja och om skattesänkningen enligt kvalitetsgradering utnyttjas för paraffinisk dieselolja, ska dieseloljan före blandning uppfylla kvalitetskraven för dieselolja,

14) *flygbensin* till varukod 2710 i tulltariffen hänförliga bränslen som lämpar sig att användas i förbränningsmotorer i flygplan och som är bestämda enligt ASTM D 910-, ASTM D 6227- eller DEF STAN 91-90-metoden,

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

16) *lätt brännolja* dieselolja eller brännolja som hör till varukod 2710, som 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 65 volymprocent destillat (inklusive förluster) vid 350 °C och har gjorts identifierbar på det sätt som föreskrivs särskilt; 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 fritidsbåtar (1307/2007),

17) *svavelfri lätt brännolja* lätt brännolja vars svavelhalt är högst 10 milligram per kilogram,

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 ska vara antecknad i yrkesfiskarregistret, och det fiskefartyg som används för det yrkesmässiga fisket ska 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.

18) *tung brännolja* med undantag av dieselloja och lätt brännolja till varukod 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 volymprocenten inte kan bestämmas genom dessa metoder vid 250 °C,

19) *biobrännolja* bränsle som är framställt av biomassa och lämpar sig att användas för uppvärmning och i fast installerade dieselmotorer och i arbetsmaskiner med dieselmotor,

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

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

22) *uppvärmning* användning av bränslen för förbränningsändamål,

23) *privat nöjesflygning* när ett luftfartyg som används av en fysisk eller juridisk person som luftfartygets ägare eller den som hyr det eller som på något annat sätt fått nyttjanderätten till det används för annat än kommersiella ändamål och särskilt för andra ändamål än transport av personer eller varor eller för tillhandahållande av tjänster mot ersättning eller i en offentlig myndighets verksamhet,

24) *privat fritidsbåt* 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 transport av passagerare eller varor eller tillhandahållande av tjänster mot ersättning eller i en offentlig myndighets verksamhet,

25) *yrkesmässigt fiske* verksamhet där idkaren 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 ska vara antecknad i yrkesfiskarregistret, och det fiskefartyg som används för det yrkesmässiga fisket ska vara antecknat i fiskefartygsregistret, så som bestäms i lagen om verkställighet av Europeiska gemenskapens gemensamma fiskeripolitik (1139/1994) eller lagen om registrering av fiskefartyg och vattenbruksfartyg som används till havs (690/2010),

26) *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,

27) *förkortningen*

a) **R** produkt som uppfyller hållbarhetskriterierna enligt Europaparlamentets och rådets direktiv 2009/28/EG om främjande av användningen av energi från förnybara energikällor och om ändring och ett senare upphävande av direktiven 2001/77/EG och 2003/30/EG,

b) **T** produkt som uppfyller kraven ovat i punkt a och har producerats av avfall eller rester eller av oätligt cellulosahaltigt material eller lignocellulosa,

c) **P** i punkt 13 definierad paraffinisk

## 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 varukoderna 1507—1518 i tulltariffen, om de är avsedda att användas som uppvärmnings- eller motorbränslen,

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

3) produkter som hör till varukoderna 2710 11—2710 19 69 i tulltariffen, men på produkter som hör till varukoderna 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 varukod 2711 i tulltariffen med undantag för produkter som hör till varukoderna 2711 11, 2711 21 och 2711 29 i tulltariffen,

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

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

7) produkter som hör till varukod 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 varukod 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 det genom förordning av statsrådet före-

## 2 b §

Det tillsyns- och överföringssystem som regleras i 4, 8 och 9 kap. i punktskattelagen (182/2010) tillämpas på följande flytande bränslen:

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

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

3) produkter som hör till varukoderna 2710 11—2710 19 69 i tulltariffen, men på produkter som hör till varukoderna 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 varukod 2711 i tulltariffen med undantag för produkter som hör till varukoderna 2711 11, 2711 21 och 2711 29 i tulltariffen,

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

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

7) produkter som hör till varukod 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 varukod 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 4, 8 och 9 kap. i punktskattelagen avsedda tillsyns- och överföringssystemet även på andra än i 1 mom. avsedda produkter. Dessutom kan det genom förordning av statsrådet föreskri-

*dieselolja,*

28) **biomassa** den biologiskt nedbrytbara delen av produkter, avfall och restprodukter från jordbruk, inklusive material av vegetabiliskt och animaliskt ursprung, fiske, skogsbruk och därmed förknippad industri, liksom den biologiskt nedbrytbara delen av industriavfall och kommunalt avfall.

skrivs att det 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.

## 3 §

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

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 §.

## 4 §

Accis och försörjningsberedskapsavgift skall betalas enligt den till lagen bifogade accistabellen.

vas att de produkter som avses i 1 mom., med undantag för de i skattetabellen nämnda flytande bränslena, inte ska omfattas av bestämmelserna i 4, 8 och 9 kap. i punktskattelagen om överföring av produkter, om Finland och en annan medlemsstat i Europeiska unionen har kommit överens om det genom ett bilateralt avtal.

## 3 §

Utöver vad som föreskrivs om skattskyldighet i punktskattelagen ska punktskatt och försörjningsberedskapsavgift betalas av

På den skattskyldiga som avses i 1 mom. tillämpas vad som i punktskattelagen föreskrivs om *skattskyldig som deklarerar per skatteperiod* om inte något annat följer av 2 b §.

## 4 §

Punktskatt och försörjningsberedskapsavgift ska betalas enligt den till lagen bifogade skattetabellen.

*Om lätt brännolja, biobrännolja eller tung brännolja används i kombinerad el- och värmeproduktion är koldioxidskatten hälften av det som anges i skattetabellen.*

*En förutsättning för tillämpning av de produktgrupper som markeras med förkortningen R eller T är att*

1) råvarorna till bränslena uppfyller hållbarhetskriterierna enligt det direktiv som nämns i 2 § 27 a punkten,

2) verksamhetsutövaren övervakar kriterierna enligt de metoder som föreskrivs i direktivet,

3) verksamhetsutövaren har ett kvalitetssystem som säkerställer att råvaruproduktionen, materialbalanssystemet och minskningen av växthusgasutsläpp uppfyller kraven.

*Skatterna i skattetabellen tillämpas på flytande bränslen som används som sådana eller blandade med annat flytande bränsle eller annat motsvarande motor- eller uppvärmningsbränsle.*



## 6 a §

En auktoriserad lagerhållare har rätt att från den accis och försörjningsberedskapsavgift som skall betalas för skatteperioden avdra den accis och den försörjningsberedskapsavgift som under skatteperioden på basis av överlåtelse till konsumtion som är belagd med accis och försörjningsberedskapsavgift skall betalas för kolväten som uppsamlats från motorbensin. Beloppen bestäms enligt produktgrupp 11 i den till lagen bifogade accistabellen. En förutsättning för avdragsrätt är att de uppsamlade kolvätena kondenseras till bensin i ett skattefritt lager.

## 6 a §

En godkänd upplagshavare har rätt att från den punktskatt och försörjningsberedskapsavgift som ska betalas för skatteperioden avdra den punktskatt och den försörjningsberedskapsavgift som under skatteperioden på basis av överlåtelse till konsumtion som är belagd med punktskatt och försörjningsberedskapsavgift ska betalas för kolväten som uppsamlats från motorbensin. Beloppen bestäms enligt produktgrupp 10 i den till lagen bifogade skattetabellen. En förutsättning för avdragsrätt är att de uppsamlade kolvätena kondenseras till bensin i ett skatteupplag.

## 9 §

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

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

7) *biobrännolja, och*

## 9 a §

Den accisfrihet som avses i 9 § 2, 3 och 5 punkten genomförs så att accisen på produkterna återbärs till användaren på ansökan, om bränslet har använts för accisfritt ändamål av någon annan än en auktoriserad lagerhållare. Ansökan om återbäring av accisen ska 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 ska göras till tullmyndigheten på fartygets hemort.* Genom förordning av statsrådet kan det utfärdas bestämmelser om de fartygsty-

## 9 §

Förutom vad som i *punktskattelagen* föreskrivs är följande produkter befriade från *punktskatt* och försörjningsberedskapsavgift:

4) bränslen som används i fartygstrafik som drivmedel för andra fartyg än privata fritidsbåtar; bränslen för fiskefartyg är dock skattefria till den del de används för yrkesmässigt fiske,

(upphävs)

## 9 a §

*Den sänkning av koldioxidskatten som avses i 4 § 2 mom.* samt den skattefrihet som avses i 9 § 2, 3 och 5 punkten genomförs så att skatten på produkterna återbärs till användaren på ansökan, om bränslet har använts för skattefritt ändamål *eller för ett ändamål som ger rätt till sänkning av koldioxidskatt* av någon annan än en godkänd upplagshavare.

Den skattefrihet som avses i 9 § 4 punkten genomförs så att skatten på bränslet återbärs på ansökan till den som idkar fartygstrafik. Genom förordning av statsrådet kan det utfärdas bestämmelser om de fartygstyper, fartygsgrupper eller för ett visst ändamål använda fartyg som skattefritt kan anskaffa bränsle direkt från en godkänd upplagshava-

per, fartygsgrupper eller för ett visst ändamål använda fartyg som 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 ska lämnas in till tullmyndigheten* på luftfartygets hemort. Genom förordning av statsrådet kan det 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 ska avse det bränsle som använts under ett kalenderår eller separat det bränsle som använts under perioden januari-juni respektive perioden juli-december. Återbäring ska sökas inom tre år från utgången av ovan nämnda period. Återbäring förutsätter att sökanden lägger fram en tillförlitlig redogörelse för den accisfria användningen av produkterna. Återbäring betalas inte ut, om det belopp som ska återbetalas är mindre än 330 euro för andra än fiskefartyg. Närmare bestämmelser om utbetalningstidpunkten kan 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, accishöjning, bokföringsskyldighet, granskning av uppgifter, skyldighet att lämna uppgifter och ändringssökande.

res skatteupplag eller genom andra arrangemang.

Den skattefrihet som avses i 9 § 6 punkten genomförs så att skatten på bränslet återbärs på ansökan till den som idkar flygtrafik. Genom förordning av statsrådet kan det utfärdas bestämmelser att ett visst slag av bränsle kan överlåtas skattefritt från en godkänd upplagshavares skatteupplag för luftfartsbruk eller att någon typ av luftfartyg, grupp av luftfartyg eller ett luftfartyg som används för ett visst ändamål skattefritt kan anskaffa bränsle direkt från en godkänd upplagshavares skatteupplag eller genom andra arrangemang.

Ansökan om återbäring ska avse det bränsle som använts under ett kalenderår eller separat det bränsle som använts under perioden januari-juni respektive perioden juli-december. Återbäring ska sökas inom tre år från utgången av ovan nämnda period. Återbäring förutsätter att sökanden lägger fram en tillförlitlig redogörelse för den skattefria användningen av produkterna. Återbäring betalas inte ut, om det belopp som ska återbetalas är mindre än 330 euro för andra än fiskefartyg. Närmare bestämmelser om utbetalningstidpunkten kan utfärdas genom förordning av statsrådet. Om inte något annat föreskrivs i denna lag, tillämpas på skatteåterbäringen vad som i *punktskattelagen* föreskrivs om skatterättelse, efterbeskattning, skattehöjning, bokföringsskyldighet, granskning av uppgifter, skyldighet att lämna uppgifter och ändringssökande.

*Om den som ansöker om återbäring inte lämnar en tillförlitlig redogörelse för den skatt och försörjningsberedskapsavgift som har betalats för bränslet, är skatteåterbäringens belopp för*

*1) motorbensin, etanol, blandning av mo-*

*torbensin och etanol eller en produkt som ersätter dem skatt och försörjningsberedskapsavgift enligt produktgrupp 22 i skattetabellen,*

*2) dieselolja eller biodieselolja, blandning av dieselolja och biodieselolja eller en produkt som ersätter dem skatt och försörjningsberedskapsavgift enligt produktgrupp 57 i skattetabellen,*

*3) lätt brännolja, biobrännolja, blandning av lätt brännolja och biobrännolja eller en produkt som ersätter dem skatt och försörjningsberedskapsavgift enligt produktgrupp 64 i skattetabellen.*

## 10 §

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

## 10 §

När det gäller bränsle som används för yrkesmässigt fiske ska de registeranteckningar som avses i 2 § 25 punkten vara i kraft när bränsle anskaffas och används.

*Återbäring av accis till dem som bedriver yrkesmässig växthusodling*

(upphävs)

## 10 a §

(10 a § upphävs)

## 11 §

Om inte något annat stadgas i denna lag, gäller om accisskyldighet för flytande bränslen och om grunderna för påförande av accis samt även i övrigt vad som stadgas eller bestäms i lagen om påförande av accis eller med stöd av den.

## 11 §

Om inte något annat föreskrivs i denna lag, gäller om skattskyldighet för flytande bränslen och om grunderna för påförande av punktskatt samt även i övrigt vad som föreskrivs eller bestäms i *punktskattelagen* och med stöd av den.

## 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 ska till tullmyndigheten på sin hemort göra en skriftlig anmälan för registrering som accisskyldig. För den accisskyldige gäller i övrigt i tillämpliga delar det som i lagen om påförande av accis före-

## 11 a §

På tillverkare av biobrännolja tillämpas inte 21—29 § i *punktskattelagen*, 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 *Europeiska unionen*.

En tillverkare av biobrännolja ska till tullmyndigheten göra en skriftlig anmälan för registrering som skattskyldig. För den skattskyldige gäller i övrigt det som i punktskattelagen föreskrivs om skattskyldiga som dekla-

skrivs om registrerad näringsidkare.  
Registret förs av Tullstyrelsen.

rerar per skatteperiod.  
Registret förs av Tullstyrelsen.

---

*Denna lag träder i kraft den 20 .  
I fråga om produktgrupp 50 och 51 i skattetabellen som bifogas lagen tillämpas lagen från den 1 januari 2012. Före den 1 januari 2012 tillämpas på bränslen som avses i produktgrupp 50 och 51 det som föreskrivs om dieselolja i skattetabellen till lagen om accis på flytande bränslen (1305/2007).*

*Om brännolja har använts i yrkesmässig växthusodlingen 2010 eller tidigare, tillämpas 10 a §, som upphävs.*

*Åtgärder som krävs för verkställigheten av denna lag får vidtas innan lagen träder i kraft.*

---

## Bilaga

## Gällande lydelse

## ACCISTABELL

Produkt	Produkt-grupp	Grund-accis	Tilläggs-accis	Försörjningsberedskapsavgift
Motorbensin cent/l				
— reformulerad svavelfri	11	57,84	4,78	0,68
— annan typ	21	59,89	4,78	0,68
Dieseloilja 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
Flygpetrol cent/l	71	29,48	4,76	0,35
Flygbensin cent/l	81	38,09	4,23	0,68

## Föreslagen lydelse

## SKATTETABELL

Produkt	Produkt-grupp	Energiinnehållsskatt	Koldioxid-skatt	Försörjningsberedskapsavgift	Sammanlagt
Motorbensin cent/l	10	50,36	11,66	0,68	62,70
Bensin för små motorer cent/l	11	30,36	11,66	0,68	42,70
Bioetanol cent/l	20	33,05	7,65	0,68	41,38
Bioetanol R cent/l	21	33,05	3,83	0,68	37,56
Bioetanol T cent/l	22	33,05	0,00	0,68	33,73
MTBE cent/l	23	40,91	9,48	0,68	51,07
MTBE R cent/l	24	40,91	8,43	0,68	50,02
MTBE T cent/l	25	40,91	7,39	0,68	48,98
TAME cent/l	26	44,06	10,21	0,68	54,95
TAME R cent/l	27	44,06	9,29	0,68	54,03
TAME T cent/l	28	44,06	8,37	0,68	53,11
ETBE cent/l	29	42,49	9,84	0,68	53,01
ETBE R cent/l	30	42,49	8,02	0,68	51,19
ETBE T cent/l	31	42,49	6,20	0,68	49,37
TAAE cent/l	32	45,64	10,57	0,68	56,89

TAE R cent/l	33	45,64	9,04	0,68	55,36
TAE T cent/l	34	45,64	7,51	0,68	53,83
Biobensin cent/l	38	50,36	11,66	0,68	62,70
Biobensin R cent/l	39	50,36	5,83	0,68	56,87
Biobensin T cent/l	40	50,36	0,00	0,68	51,04
Dieselolja cent/l	50	30,70	13,25	0,35	44,30
Dieselolja para cent/l	51	24,00	12,51	0,35	36,86
Biodieselolja cent/l	52	28,14	12,14	0,35	40,63
Biodieselolja R cent/l	53	28,14	6,07	0,35	34,56
Biodieselolja T cent/l	54	28,14	0,00	0,35	28,49
Biodieselolja P cent/l	55	24,00	12,51	0,35	36,86
Biodieselolja P R cent/l	56	24,00	6,26	0,35	30,61
Biodieselolja P T cent/l	57	24,00	0,00	0,35	24,35
Lätt brännolja cent/l	60	10,35	8,00	0,35	18,70
Lätt brännolja svavelfri cent/l	61	7,70	8,00	0,35	16,05
Biobrännolja cent/l	62	7,70	8,00	0,35	16,05
Biobrännolja R cent/l	63	7,70	4,00	0,35	12,05
Biobrännolja T cent/l	64	7,70	0,00	0,35	8,05
Tung brännolja snt/kg	71	8,79	9,72	0,28	18,79
Flygpetroleum cent/l	81	54,76	12,74	0,35	67,85
Flygbensin cent/l	91	49,88	11,30	0,68	61,86
Metanol cent/l	100	25,18	5,83	0,68	31,69
Metanol R cent/l	101	25,18	2,92	0,68	28,78
Metanol T cent/l	102	25,18	0,00	0,68	25,86

## 2.

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

I enlighet med riksdagens beslut

*upphävs* i lagen om accis på elström och vissa bränslen (1260/1996) 12 § 4 mom.,  
*ändras* den svenska språkdräkten i lagens rubrik, 1 § 1 mom., 2 § 2, 5, 15 och 16 punkten,  
2 a och 4 §, 5 § 2 mom., 8 § 6 mom., 8 a § 2 mom., den svenska språkdräkten i 8 a § 4 mom.,  
9 § 3 mom., 14 och 16 §, 17 § 3 mom., 20—22 § och 23 § 1 och 2 mom. samt bilagan,  
av dem 1 § 1 mom., 2 § 2, 5, 15 och 16 punkten, 2 a, 14, 20 och 22 § samt bilagan sådana de  
lyder i lag 1306/2007, 5 § 2 mom., 8 § 6 mom. och 8 a § 2 och 4 mom. sådana de lyder i lag  
1168/2002, 21 § sådan den lyder delvis ändrad i sistnämnda lagen och 16 § och 23 § i mom.  
sådana de lyder i lag 447/2005, samt  
*fogas* till 2 §, sådan den lyder i lag 1306/2007, nya 17—20 punkter, till 15 § ett nytt 1 mom.,  
i stället för det som upphävts genom lag 447/2005 och till lagen nya 20 a, 20 b och 21 a §,  
som följer:

*Gällande lydelse*

**Lag om accis på elström och vissa bränslen**

## 1 §

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

## 2 §

1 denna lag avses med

2) *energiprodukt*

a) stenkol som hör till varukod 2701 i tulltariffen; med stenkol avses även brunkol som hör till varukod 2702 i tulltariffen och sådan koks av stenkol, brunkol eller torv som hör till varukod 2704 i tulltariffen,

b) produkter som hör till varukod 2705 i tulltariffen,

c) naturgas i gasform enligt varukod 2711 21 00 i tulltariffen,

d) råttolja enligt varukod 3803 00 10 i tulltariffen,

*Föreslagen lydelse*

**Lag om punktskatt på elström och vissa bränslen**

## 1 §

För elström, stenkol, *brännstovv*, naturgas, tallolja och de i 2 a § avsedda produkterna ska till staten *som punktskatt (accis) betalas energinnehållsskatt, koldioxidskatt och energiskatt i enlighet med vad som föreskrivs i denna lag.*

## 2 §

I denna lag avses med

2) *energiprodukt*

a) stenkol som hör till varukod 2701 i tulltariffen; med stenkol avses även brunkol som hör till varukod 2702 i tulltariffen och sådan koks av stenkol, brunkol eller torv som hör till varukod 2704 i tulltariffen,

b) *brännstovv, med vilket avses till varukod 2703 i tulltariffen hänförlig stycketorv och frästovv,*

c) naturgas i gasform enligt varukod 2711 21 i tulltariffen *och flytande naturgas enligt varukod 2711 11 i tulltariffen,*

d) råttolja enligt varukod 3803 00 10 i tulltariffen,

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

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, och

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*, ska alla andra kolväten i gasform och fast form som används, är avsedda att användas eller säljs för uppvärmning accisbeskattas enligt skattesatsen för motsvarande uppvärmningsbränsle i accistabellen.

#### 4 §

Accis och försörjningsberedskapsavgift skall betalas enligt den till lagen bifogade accistabellen. *Accisen för elström har indelats i accisklass I och accisklass II.*

Accis enligt accisklass II betalas för elström som används inom industrin och som kan mätas skilt för sig vid leveransen. För annan

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

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,

17) *överföringsnät för naturgas* ett sådant överföringsnät för naturgas som avses i 3 § 2 punkten i naturgasmarknadslagen (508/2000),

18) *naturgasnätsinnehavare* verksamhetsidkare enligt 3 § 6 punkten i naturgasmarknadslagen som utöver naturgasnätsverksamhet och överför naturgas i ett överföringsnät för naturgas,

19) *registrerad användare* en naturlig eller juridisk person som använder naturgas i skattefritt syfte som avses i denna lag och som är registrerad som skattskyldig hos tullmyndigheten,

20) *uppvärmning* användning av bränslen för förbränningsändamål.

#### 2 a §

Utöver de ovan i 2 § 2 punkten avsedda energiprodukterna ska alla andra kolväten i gasform och fast form som används, är avsedda att användas eller säljs för uppvärmning beskattas enligt *skattesatsen* för motsvarande uppvärmningsbränsle i *skattetabellen*.

*Skattskyldig är den som överlåter eller själv använder bränslen som avses i 1 mom. för uppvärmning.*

#### 4 §

*Punktskatt* och försörjningsberedskapsavgift ska betalas enligt *skattetabell 1* eller *2* i *bilagan*.

*Skatt* enligt skatteklass II i *skattetabell 2* betalas för elström som används i industri och som vid leveransen kan mätas separat.



elström skall accis betalas enligt accisklass I.

För övrig elström betalas skatt enligt skatteklass I.

*Om stenkol eller naturgas används i kombinerad el- och värmeproduktion är koldioxidskatten hälften av det som anges i skattetabellen.*

## 5 §

Skyldighet att betala accis på elström och försörjningsberedskapsavgift gäller, utan hinder av 1 mom. 2 punkten, dock inte

1) den som producerar el i en generator vars effekt är under två megavoltampere, om el inte överförs till ett elnät,

2) den som producerar el på ett fartyg eller tåg eller i en bil eller i något annat transportmedel för fordonets eget behov.

## 5 §

*Trots vad som föreskrivs i 1 mom. 2 punkten gäller skyldigheten att betala punktskatt på elström och försörjningsberedskapsavgift dock inte den som producerar elström*

*1) i en generator vars effekt är högst 50 kilovoltampere eller med en helhet som består av flera elproduktionsanläggningar och vars nominella effekt är högst 50 kilovoltampere,*

*2) i en generator vars effekt är över 50 kilovoltampere men högst 2000 kilovoltampere, om elströmmen inte överförs till ett elnät,*

*3) på ett fartyg eller tåg eller i en bil eller i något annat transportmedel för fordonets eget behov.*

## 8 §

Om inte något annat bestäms i denna lag, gäller om stödet i tillämpliga delar vad som i lagen om påförande av accis (1469/1994) eller med stöd av den bestäms om accisrättelse, efterbeskattning, accisförhöjning, bokförings-skyldighet, granskning av och skyldighet att lämna uppgifter, sökande av ändring samt vad som i övrigt bestäms eller föreskrivs om accis.

## 8 §

Om inte något annat bestäms i denna lag, *tillämpas på stödet vad som i punktskattelagen föreskrivs om skatterättelse, efterbeskattning, skatteförhöjning, bokföringsskyldighet, granskning av och skyldighet att lämna uppgifter, sökande av ändring samt om punktskatt i övrigt.*

## 8 a §

Vid beräkningen av det i 1 mom. avsedda beloppet av betalda acciser avdras i 8 § avsett stöd som företaget varit berättigat till under räkenskapsperioden samt sådana accisåterbärningar som avses i 10 a § lagen om accis på flytande bränslen (1472/1994). Om företaget under räkenskapsperioden har överlåtit sådana produkter som avses i denna paragraf, skall sådana acciser som företaget betalt för dessa produkter eller som ingår i dessa pro-

## 8 a §

Vid beräkningen av det i 1 mom. avsedda beloppet av betalda *punktskatter* avdras i 8 § avsett stöd som företaget varit berättigat till under räkenskapsperioden, *skatteåterbärningar som avses i 14 och 22 § samt skatteåterbärningar som avses i 9 a i lagen om punktskatt på flytande bränslen och i 1 § i lagen om återbärning av accis på vissa energiprodukter som använts inom jordbruket (603/2006).* Om företaget under räkenskaps-

dukter inte beaktas vid beräkningen av beloppet av betalda acciser.

perioden har överlåtit sådana produkter som avses i denna paragraf, skall sådana acciser som företaget betalt för dessa produkter eller som ingår i dessa produkter inte beaktas vid beräkningen av beloppet av betalda acciser.

-----  
Om inte något annat bestäms i denna lag, gäller om accisåterbäring i tillämpliga delar vad som i lagen om påförande av accis eller med stöd av den bestäms om accisrättelse, efterbeskattning, accisförhöjning, bokföringskyldighet, granskning av och skyldighet att lämna uppgifter, sökande av ändring samt vad som i övrigt bestäms eller föreskrivs om accis. Om företaget till någon annan efter räkenskapsperiodens utgång har överlåtit sådana i denna paragraf avsedda produkter för vilka accis har återburits med stöd av 1 mom., återkrävs accisåterbäringen. Företaget skall utan dröjsmål anmäla överlåtelsen till tulldistriktet på sin hemort för vidtagande av åtgärder som avses i detta moment.

-----

-----  
Om inte något annat bestäms i denna lag, gäller om skatteåterbäring i tillämpliga delar vad som i *punktskattelagen* eller med stöd av den bestäms om skatterättelse, efterbeskattning, skattechöjning, bokföringskyldighet, granskning av och skyldighet att lämna uppgifter, sökande av ändring samt vad som i övrigt bestäms eller föreskrivs om *punktskatt*. Om företaget till någon annan efter räkenskapsperiodens utgång har överlåtit sådana i denna paragraf avsedda produkter för vilka *punktskatt* har återburits med stöd av 1 mom., återkrävs skatteåterbäringen. Företaget ska utan dröjsmål anmäla överlåtelsen till tulldistriktet på sin hemort för vidtagande av åtgärder som avses i detta moment.

-----

## 9 §

-----  
På en i 1 mom. nämnd nätinnehavare och elproducent samt på en acisskyldig enligt 5 § 1 mom. 3 och 4 punkten tillämpas i övrigt i tillämpliga delar de stadganden i lagen om påförande av accis som gäller registrerade näringsidkare, med undantag av 8 och 9 §§ i nämnda lag, om något annat inte stadgas i denna lag.

## 9 §

-----  
På en i 1 mom. nämnd nätinnehavare och elproducent samt på en *skattskyldig* enligt 5 § 1 mom. 3 och 4 punkten tillämpas vad som i *punktskattelagen* föreskrivs om *skattskyldig som deklarerar per skatteperiod*.

## 12 §

-----  
*Om accisfrihet och befrielse från försörjningsberedskapsavgift för stenkol gäller dessutom vad som stadgas i 16 § 1 och 3—5 punkten lagen om påförande av accis.*

## 12 §

-----  
(4 mom. upphävs)

## 14 §

-----  
Om någon annan än en auktoriserad lagerhållare har använt stenkol för ändamål som enligt 12 § 1 mom. 1 eller 3 punkten är accisfria, genomförs accisfriheten genom att den betalda accisen på ansökan återbärs till an-

## 14 §

-----  
Om någon annan än en godkänd upplagshavare har använt stenkol enligt 4 § 3 mom. eller för ändamål som enligt 12 § 1 mom. 1 eller 3 punkten är *skattefria*, genomförs *skattesänkningen eller skattefriheten genom att*

## Gällande lydelse

## Föreslagen lydelse

vändaren. Ansökan om återbäring av accisen ska ges in till tullmyndigheten på den ort där stenkolet har använts.

Ansökan om återbäring kan avse det stenkol som använts under ett kalenderår eller separat det stenkol som använts under perioden januari—juni respektive perioden juli—december. Återbäring ska sökas inom tre år från utgången av den ovan nämnda användningsperioden. Återbäringen förutsätter att sökanden lägger fram en tillförlitlig redogörelse för den accisfria användningen av produkterna. Återbäring betalas inte ut, om det belopp som ska återbetalas är mindre än 330 euro. Närmare bestämmelser om utbetalningstidpunkten 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 föreskrivs om accisrättelse, efterbeskattning, accishöjning, bokföringsskyldighet, granskning av uppgifter, skyldighet att lämna uppgifter och ändringssökande samt vad som i övrigt föreskrivs om accis.

den betalda skatten helt eller delvis på ansökan återbärs till användaren.

Ansökan om återbäring kan avse det stenkol som använts under ett kalenderår eller separat det stenkol som använts under perioden januari-juni respektive perioden juli-december. Återbäring ska sökas inom tre år från utgången av den ovan nämnda användningsperioden. Återbäringen förutsätter att sökanden lägger fram en tillförlitlig redogörelse för den skattefria användningen av produkterna. Återbäring betalas inte ut, om det belopp som ska återbetalas är mindre än 330 euro. Närmare bestämmelser om utbetalningstidpunkten kan utfärdas genom förordning av statsrådet. Om inte något annat bestäms i denna lag, gäller i tillämpliga delar för skatteåterbäringen vad som *punktskattelagen* eller med stöd av den föreskrivs om skatterättelse, efterbeskattning, skattehöjning, bokföringsskyldighet, granskning av uppgifter, skyldighet att lämna uppgifter och ändringssökande samt vad som i övrigt föreskrivs om *punktskatt*.

## 15 §

*Den som i en anläggning använder bränn-  
torv för att producera värme är skyldig att  
betala punktskatt enligt skattetabell 2 i bila-  
gan.*

## 16 §

Accis på tallolja påförs för varje skatteperi-  
od enligt de bestämmelser som är i kraft den  
dag då tallolja använts för i 15 § avsett ändamål. En i 15 § avsedd användare skall avge accisdeklaration separat för varje anläggning till tulldistriktet på den ort där anläggningen är belägen. Med skatteperiod avses en kalendermånad.

## 16 §

*Skatt på bränn-  
torv och tallolja påförs för  
varje skatteperiod enligt de bestämmelser  
som är i kraft den dag då bränn-  
olja använts för i 15 § avsett ändamål. En i  
15 § avsedd användare ska lämna tullmyn-  
digheten en separat skattedeklaration för  
varje anläggning. Med skatteperiod avses en  
kalendermånad.*

## 17 §

På en i 1 mom. nämnd accisskyldig tilläm-  
pas i övrigt i tillämpliga delar de stadganden i  
lagen om påförande av accis som gäller regi-  
strerade näringsidkare, med undantag för 8  
och 9 §§ i nämnda lag, om inte något annat

## 17 §

På en i 1 mom. nämnd skattskyldig tilläm-  
pas i övrigt vad som i *punktskattelagen* före-  
skrivs om skattskyldig som deklarerar per  
skatteperiod.

stadgas i denna lag.

## 20 §

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

## 20 §

*På överföringsnät för naturgas tillämpas bestämmelserna om skatteupplag i punktskattelagen och på naturgasnätsinnehavare bestämmelserna om godkänd upplagshavare i punktskattelagen med undantag för 21—29 § i punktskattelagen.*

## 20 a §

*Utöver vad som föreskrivs i punktskattelagen är naturgasnätsinnehavare och registrerade användare skyldiga att betala punktskatt och försörjningsberedskapsavgift på naturgas.*

## 20 b §

*Utöver vad som föreskrivs om beskattningsbara kvantiteter i punktskattelagen på förs registrerade användare skatt och försörjningsberedskapsavgift på naturgas som under skatteperioden har använts i skattepliktigt syfte.*

## 21 §

Fri från accis och försörjningsberedskapsavgift är naturgas som används

- 1) som råvara eller hjälpprodukt vid industriell produktion eller direkt vid första användningen då en vara tillverkas,
- 2) som energikälla vid oljeraffineringsprocessen,
- 3) vid elproduktion och vid idriftsättning, urdrifttagning eller upprätthållande av produktionsberedskap för separat elproduktion.

## 21 §

Fri från *punktskatt* och försörjningsberedskapsavgift är naturgas som används

- 1) som råvara eller hjälpprodukt vid industriell produktion eller direkt vid första användningen då en vara tillverkas,
- 2) som energikälla vid oljeraffineringsprocessen,
- 3) vid elproduktion och vid idriftsättning, urdrifttagning eller upprätthållande av produktionsberedskap för separat elproduktion, *med undantag för elproduktion som avses i 5 § 2 mom.*

*En naturgasnätsinnehavare eller en godkänd upplagshavare får överlåta naturgas skattefritt, om mottagaren är en registrerad användare.*

## 21 a §

*En naturgasnätsinnehavare ska skriftligen registrera sig som skattskyldig hos tullmyndigheten.*

*Den som använder naturgas för skattefritt ändamål kan ansöka om att bli registrerad användare separat för varje användningsställe. En registrerad användare som inte längre har i 21 § avsedd skattefri användning ska återta registreringen.*

*På en registrerad användare tillämpas vad som i punktskattelagen föreskrivs om skattskyldig som deklarerar per skatteperiod.*

*Tullmyndigheten får trots sekretessbestämmelserna lämna ut namn och kontaktuppgifter över dem som registrerats som registrerade användare till naturgasnätshavare och godkända naturgasupplagshavare.*

*Tullstyrelsen kan meddela närmare föreskrifter om registreringsförfarandet enligt 1 och 2 mom.*

## 22 §

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

Ansökan om accisåterbäring ska ges in till tullmyndigheten på den ort där naturgasen använts. Ansökan om återbäring kan avse naturgas som använts under ett kalenderår eller separat naturgas som använts under perioden januari-juni respektive perioden juli-december. Återbäring ska sökas inom tre år från utgången av den ovan nämnda perioden. Återbäring förutsätter att sökanden lägger fram en tillförlitlig redogörelse för den accisfria användningen av produkterna. Återbäring betalas inte ut, om det belopp som ska återbetalas är mindre än 330 euro. *Närmare bestämmelser om utbetalningstidpunkten 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 föreskrivs om accisrättelse, efterbeskattning, accishöjning, bokföringsskyldighet, granskning av uppgifter, skyldighet att lämna uppgifter och ändringssökande samt vad som i övrigt föreskrivs om accis.

## 22 §

*Den i 4 § 3 mom. avsedda sänkningen av koldioxidskatt och den i 21 § avsedda skattefriheten kan genomföras så att den skatt som betalats för naturgas helt eller delvis återbärs till användaren på ansökan.*

Återbäring kan ansökas för naturgas som har använts under perioden januari-juni respektive perioden juli-december. Återbäring ska sökas senast inom tre år från utgången av den ovan nämnda perioden. Återbäring förutsätter att sökanden lägger fram en tillförlitlig redogörelse för den skattefria användningen av produkterna. *Skatteåterbäringen* betalas ut enligt den skatttabell som gäller när produkten har anskaffats. Återbäring betalas inte ut, om det belopp som ska återbetalas är mindre än 330 euro.

Om inte något annat bestäms i denna lag, tillämpas på skatteåterbäringen vad som i punktskattelagen bestäms om skatterättelse, efterbeskattning, skatteförhöjning, bokföringsskyldighet, granskning av och skyldighet att lämna uppgifter och sökande av ändring.

## 23 §

Till den del något annat inte bestäms i denna lag, gäller om accisskyldighet för elström, stenkol och tallolja liksom även om tillstånd och säkerheter som gäller accisskyldiga, accisplikt för produkter, beskattning av produkter som importeras från ett område utanför gemenskapen, tidpunkten för påförande av accis, beskattningsbara mängder, produkter som återsänts till skattefria lager, avgivande av accisdeklaration, fastställande, betalning och debitering av accis, ändringssökande, accisåterbäring, den accisskyldiges bokföringskyldighet, granskning och skyldighet att lämna uppgifter samt även i övrigt i tillämpliga delar vad som bestäms eller föreskrivs i lagen om påförande av accis eller med stöd av den.

---

## 23 §

Till den del något annat inte bestäms i denna lag *tillämpas punktskattelagen. På elström, brännstovv och tallolja tillämpas dock inte bestämmelserna i 21—29 § och 8 kap. i punktskattelagen.*

*Om produkter som har skickats från en annan medlemsstat importeras eller tas emot i Finland av någon annan än en godkänd upplagshavare eller registrerad mottagare, tillämpas de bestämmelser i punktskattelagen som gäller produkter som frisläppts för konsumtion i en annan medlemsstat*

---

*Denna lag träder i kraft den 20 .*

*Åtgärder som krävs för verkställigheten av denna lag får vidtas innan lagen träder i kraft.*

---

Gällande 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	—	—

Föreslagen lydelse

## SKATTETABELL 1

Produkt	Produkt- grupp	Energiinne- hållsskatt	Koldioxid- skatt	Försörjnings- berednings- avgift	Sammanlagt
Stenkol, stenkolsbriket- ter, fasta bränslen av stenkol euro/t	1	54,54	72,37	1,18	128,09
Naturgas euro/MWh	2	7,70*	5,94	0,084	13,724

\*Energiinnehållsskatten på naturgas är 3,00 euro/MWh 1.1.2011—31.12.2012 och 5,50 euro/MWh 1.1.2013—31.12.2014.

## SKATTETABELL 2

Produkt	Produkt- grupp	Energiskatt	Försörjnings- berednings- avgift	Sammanlagt
Elström cent/kWh				
— skatteklass I	1	1,69	0,013	1,703
— skatteklass II	2	0,69	0,013	0,703
Tallolja cent/kg	3	18,79	0	18,79
Bräntorv euro/MWh	4	3,90*	0	3,90

\*Skatten på bräntorv är 1,90 euro/MWh 1.1.2011—31.12.2012 och 2,90 euro/MWh 1.1.2013—31.12.2014.

## 3.

**Lag****om ändring av 11 § i fordonsskattelagen**

I enlighet med riksdagens beslut  
ändras 11 § 1 mom. i fordonsskattelagen (1281/2003) som följer:

*Voimassa oleva laki*

*Ehdotus*

11 §

11 §

*Drivkraftsskatt*

*Drivkraftsskatt*

För fordon som utnyttjar annan kraftkälla eller annat bränsle än motorbensin påförs drivkraftsskatt. Drivkraftsskattebeloppet per dag är:

1) för personbilar (kategorierna  $M_1$  och  $M_1G$ ) och bilar avsedda för två ändamål (kategori  $N_1$ ), samt för fordon vars användnings-syfte på grund av obesiktigade ändringar närmast motsvarar användningssyftet för personbilar 6,7 cent för varje påbörjat hundratal kilogram totalmassa,

2) för paketbilar (kategorierna  $N_1$  och  $N_1G$ ), husbilar (kategori  $M_1$ ) och servicebilar (kategorierna  $M_1$ ,  $N_1$ ,  $N_2$ ,  $N_3$ ,  $M_1G$ ,  $N_1G$ ,  $N_2G$  och  $N_3G$ ) 0,9 cent för varje påbörjat hundratal kilogram totalmassa,

3) för lastbilar (kategorierna  $N_2$ ,  $N_3$ ,  $N_2G$  och  $N_3G$ ) med vilka inte används släpvagn 1,0 cent för varje påbörjat hundratal kilogram totalmassa upp till en totalmassa om 12 000 kilogram och 2,2 cent för varje påbörjat hundratal kilogram totalmassa som överstiger denna massa, om fordonet har två axlar. Skatten är 1,3 cent för varje påbörjat hundratal kilogram totalmassa om fordonet har tre axlar,

För fordon som utnyttjar annan kraftkälla eller annat bränsle än motorbensin påförs drivkraftsskatt. Drivkraftsskattebeloppet per dag är

1) för personbilar (kategorierna  $M_1$  och  $M_1G$ ) och bilar avsedda för två ändamål (kategori  $N_1$ ), samt för fordon vars användnings-syfte på grund av obesiktigade ändringar närmast motsvarar användningssyftet för personbilar 5,5 cent för varje påbörjat hundratal kilogram totalmassa,

2) med avvikelser från bestämmelserna i punkt 1 är drivkraftsskattebeloppet per dag för varje påbörjat hundratal kilogram totalmassa dock

a) 1,5 cent om fordonets drivkraft är el,

b) 0,5 cent om fordonets drivkraft är el och motorbensin,

c) 4,9 cent om fordonets drivkraft är el och dieselolja,

d) 3,1 cent om fordonets drivkraft är bränsle som består av metan,

3) för paketbilar (kategorierna  $N_1$  och  $N_1G$ ), husbilar (kategori  $M_1$ ) och servicebilar (kategorierna  $M_1$ ,  $N_1$ ,  $N_2$ ,  $N_3$ ,  $M_1G$ ,  $N_1G$ ,  $N_2G$  och  $N_3G$ ) 0,9 cent för varje påbörjat hundratal kilogram totalmassa,

4) för lastbilar (kategorierna  $N_2$ ,  $N_3$ ,  $N_2G$  och  $N_3G$ ) med vilka inte används släpvagn 0,6 cent för varje påbörjat hundratal kilogram totalmassa upp till en totalmassa om 12 000 kilogram och 1,3 cent för varje påbörjat hundratal kilogram totalmassa som överstiger denna massa, om fordonet har två axlar; skatten är 0,8 cent för varje påbörjat hundratal kilogram totalmassa om fordonet har tre axlar,



1,2 cent om fordonet har fyra axlar och 1,1 cent om fordonet har fem eller flera axlar,

4) för lastbilar (kategorierna N<sub>2</sub>, N<sub>3</sub>, N<sub>2</sub>G och N<sub>3</sub>G) som är utrustade för och används för dragning av påhängsvagn 3,1 cent för varje påbörjat hundratal kilogram totalmassa om fordonet har två axlar, 2,3 cent om fordonet har tre axlar, 2,0 cent om fordonet har fyra axlar och 1,8 cent om fordonet har fem eller flera axlar,

5) för lastbilar (kategorierna N<sub>2</sub>, N<sub>3</sub>, N<sub>2</sub>G och N<sub>3</sub>G) som är utrustade för och används för dragning av egentlig släpvagn eller släpkärra 3,1 cent för varje påbörjat hundratal kilogram totalmassa om fordonet har två axlar, 2,5 cent om fordonet har tre axlar, 2,3 cent om fordonet har fyra axlar och 2,0 cent om fordonet har fem eller flera axlar.

0,7 cent om fordonet har fyra axlar och 0,6 cent om fordonet har fem eller flera axlar,

5) för lastbilar (kategorierna N<sub>2</sub>, N<sub>3</sub>, N<sub>2</sub>G och N<sub>3</sub>G) som är utrustade för och används för dragning av påhängsvagn 2,2 cent för varje påbörjat hundratal kilogram totalmassa om fordonet har två axlar, 1,3 cent om fordonet har tre axlar, 1,2 cent om fordonet har fyra axlar och 1,0 cent om fordonet har fem eller flera axlar,

6) för lastbilar (kategorierna N<sub>2</sub>, N<sub>3</sub>, N<sub>2</sub>G och N<sub>3</sub>G) som är utrustade för och används för dragning av egentlig släpvagn eller släpkärra 2,1 cent för varje påbörjat hundratal kilogram totalmassa om fordonet har två axlar, 1,4 cent om fordonet har tre axlar, 1,3 cent om fordonet har fyra axlar och 1,2 cent om fordonet har fem eller flera axlar.

-----

*Denna lag träder i kraft den 20 , dock så att 11 § 1 mom. 2 punkten träder i kraft vid en tidpunkt som bestäms genom förordning av statsrådet.*

*Skattebeloppet per dag beräknas enligt de bestämmelser som gällde vid ikraftträdandet till den 31 december 2011.*

*Bestämmelserna i lagens 11 § 1 mom. 2 punkten tillämpas först vid beräkning av skattebeloppet per dag för den tid som börjar ett år efter det att bestämmelsen har trätt i kraft.*

*Åtgärder som krävs för verkställigheten av denna lag får vidtas innan lagen träder i kraft.*

-----

## 5.

**Lag****om ändring av lagen om återbäring av accis på vissa energiprodukter som använts inom jordbruket**

I enlighet med riksdagens beslut

*ändras* i lagen om återbäring av accis på vissa energiprodukter som använts inom jordbruket (603/2006) 1 § 3 mom., 2 § 2 punkten och 4 §, av dem 4 § sådan den lyder i lag 919/2008, som följer:

*Voimassa oleva laki*

*Ehdotus*

1 §

1 §

*Lagens tillämpningsområde*

*Lagens tillämpningsområde*

-----  
Denna lag tillämpas inte på yrkesmässig växthusodling, om den som bedriver odlingen har rätt att få återbäring på accisen med stöd av 10 a § i lagen om accis på flytande bränslen (1472/1994) eller om accisen på den el som använts inom växthusodlingen betalas enligt accisklass II i den accistabell som ingår som bilaga till lagen om accis på elström och vissa bränslen (1260/1996).

-----  
Denna lag tillämpas inte på yrkesmässig växthusodling, om punktskatten på den el som använts inom växthusodlingen betalas enligt skatteklass II i skattetabell 2 i bilagan till lagen om punktskatt på elström och vissa bränslen (1260/1996).

2 §

2 §

*Definitioner*

*Definitioner*

I denna lag avses med

I denna lag avses med

-----  
2) direktstöd från Europeiska unionen stöd som betalas till jordbrukarna och om vilka föreskrivs i avdelningarna III och IV i rådets förordning (EG) nr 1782/2003 om upprättande av gemensamma bestämmelser för system för direkt stöd inom den gemensamma jordbrukspolitiken och om upprättande av vissa stödsystem för jordbrukare och om ändring av förordningarna (EEG) nr 2019/93, (EG) nr 1452/2001, (EG) nr 1453/2001, (EG) nr 1454/2001, (EG) nr 1868/94, (EG) nr 1251/1999, (EG) nr 1254/1999, (EG) nr 1673/2000, (EEG) nr 2358/71 och (EG) nr 2529/2001,  
-----

-----  
2) direktstöd från Europeiska unionen stöd som avses i avdelningarna III och IV i rådets förordning (EG) nr 73/2009 om upprättande av gemensamma bestämmelser för system för direktstöd för jordbrukare inom den gemensamma jordbrukspolitiken och om upprättande av vissa stödsystem för jordbrukare, om ändring av förordningarna (EG) nr 1290/2005, (EG) nr 247/2006 och (EG) nr 378/2007 samt om upphävande av förordning (EG) nr 1782/2003,  
-----

## 4 §

*Accisåterbäringens belopp*

För energiprodukter som under skatteåret använts i jordbruket återbärs accis till sökanden enligt följande: 5,85 cent per liter lätt brännolja och 2,75 cent per kilogram tung brännolja som avses i lagen om accis på flytande bränslen och accisbeskattas i Finland samt 0,62 cent per kilowattimme accisbeskattad el som avses i lagen om accis på elström och vissa bränslen.

## 4 §

*Accisåterbäringens belopp*

För energiprodukter som under skatteåret använts i jordbruket återbärs accis till sökanden enligt följande: 13,20 cent per liter lätt brännolja och 14,85 cent per kilogram tung brännolja som avses i lagen om accis på flytande bränslen (1472/1994) och beskattas i Finland samt 1,0 cent per kilowattimme beskattad el som avses i lagen om accis på elström och vissa bränslen.

---

*Denna lag träder i kraft den 20 .*

*Lagen tillämpas på lätt brännolja, tung brännolja och elström, som används efter det att lagen har trätt i kraft.*

*Bestämmelser om återbäring av punktskatt på brännolja som använts i yrkesmässig växthusodling före ikraftträdandet av denna lag finns i 10 a § i lagen om punktskatt på flytande bränslen.*

*Åtgärder som krävs för verkställigheten av denna lag får vidtas innan lagen träder i kraft.*

---