

Regeringens proposition till Riksdagen med förslag till lag om accis på elström samt lag om ändring av 2 och 13 §§ lagen om bränsleaccis och temporär ändring av accistabellen

PROPOSITIONENS HUVUDSAKLIGA INNEHÅLL

I propositionen föreslås att en lag om accis på elström skall stiftas. Huvudsakligen av statsfinansiella orsaker samt i andra hand på energi- och miljöpolitiska grunder föreslås att på elström uppbärs en skatt av accistyp vars belopp skulle vara 1,5 penni per kilowattimme. På elström som producerats med kärnkraft och på importerad elström skall uppbäras en tilläggsaccis på 0,62 penni per kilowattimme.

I fråga om elström som används för tillverkning av vissa energikrävande produkter, nämligen faner och andra träskivor, massa, papper, pappersprodukter, grundkemikalier, gödsel- och bekämpningsmedel, konstfibrer, glas och glasvaror, byggkeramik, cement och kalk, mineral- och glasull samt metaller skall erläggas en återbäring som motsvarar grundaccisen på elström.

Det föreslås att lagen om bränsleaccis ändras så att den tilläggsaccis till bränsleaccisen som uppbärs på lätt och tung brännolja, stenkol, frästörv och naturgas höjs till ungefär det dubbla. Den grundaccis till bränsleaccisen som uppbärs för motorbensin föreslås bli höjd med 32 penni per liter. Den tilläggsaccis som uppbärs på motorbensin och dieselolja föreslås bli graderad på miljöpolitiska grunder. I lagen föreslås dessutom vissa tekniska ändringar.

Propositionen ansluter till sig till budgetpropositionen för 1993 och avses bli behandlad i samband med den. Avsikten är att lagarna skall träda i kraft vid ingången av 1993. Accisen på elström, den förhöjda tilläggsaccisen på vissa bränslen och den förhöjda grundaccisen på motorbensin avses förbli i kraft till utgången av nämnda år.

ALLMÄN MOTIVERING

1. Nuläget och de föreslagna ändringarna

1.1. Nuläget

1.1.1. Statsekonomin

Statens skatteintäkter bedöms under 1993 fortfarande förbli svaga och statens nettolånebehov förbli stort.

Budgetpropositionen för 1993 är uppgjord så att statens utgifter reellt skulle minska med nästan 10 % jämfört med bedömningen av kassautgifterna år 1992. Strävan att nå en kraftig minskning av statsutgifterna baserar sig huvudsakligen på ett stort antal sparlagsförslag, vilkas reducerande inverkan på utgifterna är över 8 miljarder mark.

Trots inbesparingar och trots att statens utgifter minskar även reellt år 1993 förblir finansieringsbehovet fortfarande mycket stort. Statshushållningens nettofinansieringsbehov är cirka 49,4 miljarder mark, d.v.s. 9,5 % av bruttonationalprodukten. Statsskulden beräknas öka till 196,5 miljarder mark och är cirka 38 % av bruttonationalprodukten. Skulden är mer än tre gånger så stor som år 1990.

1.1.2. Miljö- och energipolitiken

Avsikten med de beskattningsåtgärder som föreslås i denna proposition är huvudsakligen fiskal, d.v.s. att underlätta den svåra statsfinansiella situationen på kort sikt. De föreslagna

skatteförhöjningarna är endast sekundärt miljö- och energipolitiska. Prishöjningar förorsakar i allmänhet en minskning av efterfrågan, även om efterfrågeelasticiteten för energi är relativt låg.

Av miljöpolitiska skäl föreslås dock att en lägre accisnivå än för andra trafikbränslen skulle stadgas för reformulerad motorbensin och dieselolja. Den av miljöekonomiprojektet tillsatta trafikskattesektionen har i sitt betänkande av den 21.5.1992 föreslagit att bränsleaccisen skulle graderas så att accisen på svavelfri dieselolja skulle sänkas med 15 penni per liter och att accisen på annan än reformulerad motorbensin skulle höjas med 5 penni per liter. Verkan på skatteintäkten av sänkningen av accisen på dieselolja skulle kompenseras genom att höja grundaccisen på motorbensin med 2 penni per liter. Miljöekonomiprojektet har godkänt trafikskattesektionens betänkande.

1.2. De föreslagna ändringarna

I det nuvarande statsfinansiella läget är det nödvändigt att höja vissa nuvarande skatter och att finna nya beskattningsobjekt. Av statsfinansiella skäl samt av miljö- och energipolitiska orsaker föreslås att beskattningen av energi ökas med cirka 1 800 miljoner mark år 1993. Grundaccisen på motorbensin föreslås bli höjd med 32 penni per liter. En lägre accisnivå än för andra trafikbränslen föreslås för reformulerade trafikbränslen. Tilläggsaccisen på vissa bränslen, eller den så kallade skadeaccisen föreslås höjas till cirka det dubbla. På elkraft skulle uppbäras en accis till ett belopp av 1,5 p/kWh.

1.2.1. Accis på elström

I propositionen föreslås att en lag om accis på elström skall stiftas. Det skulle vara fråga en ny accis. Accis på elström skall uppbäras för i landet producerad elektrisk nettoenergi samt på importerad elektrisk energi. För att undvika en kumulation av accisen på elström skall den elenergi som i kraftverk används för produktionen av elenergi inte beskattas. Accisskyldiga skall vara producenter och importörer av elström.

Elström som produceras i transportmedel och i små reservgeneratorer som är i tillfälligt

bruk skall inte bli underkastad accis. En beskattning av sådan elström har inte någon fiskal betydelse och sålunda skulle man kunna spara både beskattningsmyndigheternas och de skattskyldigas arbete.

Accisen på elström innebar en avsevärd tilläggskostnad för de industribranscher som använder mycket energi. Produktionen av vissa centrala finländska exportprodukter kräver mycket energi. Flera industribranscher verkar på hemmamarknaden i en öppen internationell konkurrenssituation. För att förhindra en ökning av dessa industribranschers kostnader och skattebörda föreslås att en återbäring motsvarande accisen på elström skall beviljas i fråga om den elström som används i produktionen av faner och träskivor, massa, papper, pappersprodukter, grundkemikalier, gödsel- och bekämpningsmedel, konstfibrer, glas och glasvaror, bygggeramik, cement och kalk, mineral- och glasull samt metaller. De accisfria användningsområdena definieras på basen av den statistiska branschindelningen och de utgörs av de statistiska grupperna 15, 23, 142, 181, 182, 185, 221, 223, 224 och 226.

Den elenergi som industrin själv producerat och använt för tillverkning av ovannämnda produkter skall vara accisfri.

Accisen på elström skall i huvudsak vara likadan som den accis vilken uppbärs under åren 1976—1986.

1.2.2. Bränsleaccisen

Av ovannämnda statsfinansiella och i viss mån av energipolitiska orsaker föreslås vissa höjningar av bränsleaccisen.

I samband med reformen av energibeskattningen år 1986 blev energin belagd med omsättningsskatt. På motorbensin och dieselolja uppbärs dock även bränsleaccis med stöd av lagarna om ändring av lagen angående omsättningsskatt och lagen om bränsleaccis (544/86 och 548/86). Från början av år 1990 har en allmän miljöaccis på vissa bränslen uppburits i form av tilläggsaccis till bränsleaccisen. Samtidigt ändrades beskattningsstrukturen för trafikbränslen genom lagen om ändring av lagen om bränsleaccis (1119/89) så att grundaccis uppbärs för samtliga trafikbränslen och dessutom tilläggsaccis för blyhaltig bensin och blandning av bensin.

Från början av juni 1992 har grundaccisen

på motorbensin höjts med 20 penni per liter av statsfinansiella samt av miljö- och energipolitiska skäl. Höjningarna har företagits genom statsrådets beslut om ändring av accistabellen i lagen om bränsleaccis (464/92) och lagen om ändring av accistabellen i lagen om bränsleaccis (625/92).

Av samma orsaker föreslås nu att grundaccisen på motorbensin höjs med 32 penni per liter och att tilläggsaccisen på vissa bränslen, d.v.s. lätt och tung brännolja, stenkol, naturgas och frästorv höjs till cirka det dubbla.

Den nu föreslagna lagen innebär en ettårig förhöjning av tilläggsaccisen till bränsleaccisen. I detta sammanhang avgörs inte den långsiktiga beskattningen av torv. Torv såsom ett biobränsle föreslås bli beskattad på basen av sitt energiinnehåll och på basen av miljöskadorna. Den framtida beskattningen av torv avgörs på grundval av resultaten från miljöekonomikommitten och från forskningsprogrammet rörande klimatförändringarna i Finland.

Det föreslås att bränsleaccisen graderas så att accisen skulle vara lägre för reformulerade trafikbränslen, vilka minskar motorfordonens avgasutsläpp än för andra kvaliteter.

Ibrukttagande av reformulerade flytande bränslen är det snabbast verkande medlet för att minska vägtrafikens avgasutsläpp. Verkan omfattar också den del av bilparken som inte är utrustad med den nyaste reningstekniken. I bilar försedda med katalysator kan ytterligare fördelar vinnas. Fördelen är relativt mest betydande i samband med kallstart. I fråga om dieselfordon accentueras speciellt i tätortsförhållanden den nytta man kan dra av minskningen av de mest betydande utsläppskomponenterna.

Den reformulerade motorbensinen beräknas i jämförelse med annan bensin minska kolmonoxidutsläppen med 10–20 %, utsläppen av oförbrända kolväten med 5–10 %, och bensinens avdunstningsutsläpp med 13–17 %.

Av reformulerad dieselolja får man avsevärd nytta framför allt genom en minskning på 10–30 % av partikelutsläppen samt genom att de hälsovådliga verkningarna och den biologiska aktiviteten i dieselfordonens avgaser minskar 40–60 %. Fördelarna accentueras speciellt i stads- och tätortstrafik. Fördelarna kan också här uppnås redan med nuvarande dieselfordonspark. Den svavelfria dieseloljan stöder

ibrukttagandet av andra motortekniska metoder i dieselfordon, då fördelarna är ännu mera betydande.

Utom ovan nämnda accishöjningar föreslås vissa beskattningstekniska ändringar av lagen om bränsleaccis.

2. Energibeskattningen och den miljöpolitiska graderingen i Europeiska gemenskaperna och i Sverige

2.1. Europeiska gemenskaperna

I samband med det allmänna arbetet för att harmonisera de indirekta skatterna har EG-rådet kommit överens om bland annat principerna för accisbeskattningen av mineraloljeprodukter. Kommissionen har föreslagit minimiaccisbelopp som skulle tillämpas i samtliga EG-medlemsstater och vilka för mineraloljeprodukter skulle vara följande:

	ECU (6,34 FIM)	FIM
Motorbensin		
— blyfri (1000 l)	287	1 820
— blyhaltig (1000 l)	337	2 137
Dieselolja (1000 l)	245	1 553
Lätt brännolja (1000 l)	47	298
Tung brännolja (1000 kg)	16	101

Rådet har dock inte ännu kommit överens om gemensamma minimibelopp.

Kommissionen har i maj 1992 bland annat föreslagit en ny skatt för att till år 2000 frysa ned utsläppen av koldioxid till 1990 års nivå. Avsikten med skatten skulle vara att påverka koldioxidutsläppen och energikonsumtionens effektivitet. I början skulle skattebeloppet vara 3 dollar för den energimängd som motsvarar ett fat olja (159 liter) och beloppet skulle gradvis öka till 10 dollar år 2000.

Skattegrund skulle vara dels bränslenas energiinnehåll och dels deras kolhalt. Skattens koldioxidandel skulle i början år 1993 vara cirka 15,7 mark per ton koldioxid. Finlands nuvarande nivå är cirka 7 mark per ton och den förhöjda nivå som föreslås i denna proposition skulle vara cirka 14 mark per ton, det vill säga nära den nivå som EG kommissionen föreslagit.

Enligt kommissionens förslag skulle den energiintensiva industrin få en skatteåterbäring

som graderas enligt förhållandet mellan energikostnaderna och produktionens förädlingsvärde. Bränsle som används i produktionen av elström skulle vara skattefritt.

Kommissionens skatteförslag är dock villkorligt och förutsätter att konkurrentländer utanför gemenskapen förpliktar sig till en motsvarande kostnadsbörda. I praktiken är USA och Japan utslagsgivande och vartdera landet har avvisat tanken på en koldioxidskatt.

EG-kommissionen har föreslagit direktiv bland annat om bränslebeskattningens nivå, om högre skatt för blyhaltig motorbensin, om tekniska definitioner av bränslen för beskattningsändamål och om deras svavelhalt. Kommissionen har föreslagit att dieseloljans svavelhalt skall begränsas till 0,2 % från 1 oktober 1994 och till 0,05 % från den 1 oktober 1996. Enligt det sistnämnda direktivförslaget skulle medlemsstaterna frivilligt genom ekonomiska styrmedel kunna befrämja användningen av sådana bränslen som belastar miljön mindre, förutsatt att styrmedlen är överensstämmande med Rom-fördraget. De punkter som gäller ekonomiska styrmedel ingår dock endast i den del av förslaget som gäller direktivets mål. EG:s ministerråd har inte ännu tagit ställning till kommissionens förslag.

2.2. Sverige

I Sverige skall erläggas allmän energiskatt och dessutom koldioxidskatt på kol, brännolja samt flyt- och naturgas. På elström skall erläggas accis, vilken graderas enligt region och näringsgren. Industrin och växthusodlingen beviljas skattelättnader.

Sveriges riksdag har nyligen godkänt en regeringsproposition varigenom industrins och växthusodlingens skattelättnader i deras nuvarande form avskaffas. I stället befrias industrin och växthusodlingen helt och hållet från att erlægga allmän energiskatt och accis på elström. Deras koldioxidskatt minskas till en fjärdedel. Den minskade skatteintäkten som ändringarna medför kompenseras helt och hållet inom energibeskattningsram genom att höja koldioxidskatten med cirka 30 % och accisen på elström med cirka 18 %. Skattefriheten för inhemska fasta bränslen avskaffas. Som ett övergångsarrangemang beviljas industrin under åren 1993 och 1994 nedsättning av koldioxidskatten till den del skatten överstiger 2 % av försäljningsvärdet för produkter som företaget själv tillverkat.

Skattebeloppen i Sverige är avsevärt högre än motsvarande belopp i Finland. Följande tabell illustrerar skillnaderna.

Produkt	Sverige (1 SEK = 0,85 FIM) Industri	Andra	Finland Nuvarande	Föreslagen
Stenkol (mk/ton).....	170	680	16,80	33,38
Tung brännolja (mk/ton).....	204	816	21,00	41,70
Lätt brännolja (mk/ton).....	204	816	24,70	49,00
Naturgas (mk/1000 m ³).....	144,50	578	10,50	20,90
Elström (p/kWh).....	0	7,—	0	1,5

I Sverige träder skatteändringen i kraft vid ingången av 1993.

I Sverige tillämpas för dieselolja tre miljöklasser. Av dessa motsvarar klass 3 den dieselolja som nu finns på marknaden. För klasserna 1 och 2 gäller strängare bestämmelser och skatten har graderats på miljöpolitiska grunder. Den högsta svavelhalten i klass 1 är 0,001 % och i klass 2 0,005 %. Skattefördelen för klass 1 är 0,45 SEK (0,40 FIM) och för klass 2 0,25 SEK (0,23 FIM) per liter. Sveriges kommuner har möjlighet att bestämma till vilken miljöklass hörande dieselolja som får säljas på kommunens område. Marknadsandelen för

klass 2 är cirka 30 %. Olja av klass 1 torde inte vara allmänt tillgänglig.

3. Ärendets beredning

Ärendet har i finansministeriet beretts som tjänsteuppdrag. Förslaget till lag om accis på elström har utarbetats i samarbete med representanter för handels- och industriministeriets energiavdelning, tullstyrelsen och skattestyrelsen. Vid lagberedningsarbetet har hörts representanter för Elproducenternas Samarbetsdelegation, Industrins Energiförbund, Industrins Centralförbund, Finlands Elverksförening samt Imatran Voima Oy.

Förslaget till miljöpolitisk gradering av trafikbränslen har utarbetats av miljöekonomiprojektets trafikskattesektion.

4. Förslagets verkningar

4.1. Statsekonomiska verkningar och fördelningen av skattebördan

Totalkonsumtionen av elström beräknas vara 64 TWh år 1993, varav industrins andel beräknas vara 33 TWh, eller 52 %.

Konsumtionen av tung brännolja beräknas vara 1,8 miljoner ton, lätt brännolja 2,6 miljoner ton, kol 5 miljoner ton, frästorv 16 miljoner MWh samt naturgas 3 miljarder kubikmeter.

På basen av dessa konsumtionsberäkningar antas intäkten av accisen på elström på årsbasis vara cirka 760 miljoner mark, varav industrins andel skulle vara cirka 200 miljoner mark. Under året inflyter accis för elva månader, varför intäktsberäkningen för kalenderåret 1993 är cirka 690 miljoner mark.

Den förhöjda tilläggsaccisen på vissa bränslen beräknas på årsbasis ge en intäkt på 250

miljoner mark, varav industrins andel beräknas till 100 miljoner mark. Intäkten under kalenderåret beräknas bli cirka 230 miljoner mark.

Konsumtionen av motorbensin beräknas under år 1993 vara cirka 2 650 miljoner liter. På grund av den försenade accisintäkten i slutet av året och på grund av ökade inköp före accisen träder i kraft beräknas höjningen av grundaccisen ge en intäkt på cirka 800 miljoner mark på årsbasis och cirka 730 miljoner mark under kalenderåret 1993.

Den sammanlagda intäktsberäkningen för de föreslagna ändringarna skulle sålunda vara cirka 1 800 miljoner mark på årsbasis och 1 650 miljoner mark under kalenderåret 1993.

Eftersom omsättningsskatten på bränslen och elström beräknas på deras pris inklusive accis skulle accisen på elström och höjningen av bränsleaccisen förorsaka en ökad omsättningsskatteintäkt med cirka 400 miljoner mark på årsbasis och cirka 360 miljoner mark under kalenderåret 1993.

Den totala skattebördan beräknas på årsbasis bli fördelad på följande sätt (miljoner mk):

	Den förhöjda accisen på bensin	Den förhöjda accisen på vissa bränslen	Accisen på elström	Sammanlagt
Trafik	800	0	10	810
Industrin		125	150	275
Hushållen		75	310	385
Tjänstenäringarna och den offentliga konsumtionen		25	220	245
Övrig konsumtion		25	60	80
Sammanlagt	800	250	750	1 800

4.2. Pris- och indexverkningar

Den sammanlagda inverkan på elpriset av grund- och tilläggsaccisen på elström, den dolda skattebördan för elproduktionen av tilläggsaccisen på bränsleaccis samt den därav förhöjda omsättningsskatten skulle vara cirka 2,6 p/kWh. Den relativa prisverkan växlar enligt konsumentgrupp så att höjningen för höghusbostäder, för egna hemshus och för lantbruket skulle vara cirka 6 %, för direkt eluppvärmning cirka 8 %, för ackumulerande eluppvärmning cirka 10 %, för småindustri cirka 7 %, för mellanstor industri cirka 8 % och för

sådan storindustri som inte får återbäring cirka 15 %.

På grund av förhöjningen av tilläggsaccisen för vissa bränslen och den därpå beräknade omsättningsskatten beräknas priset på lätt brännolja stiga med cirka 2,5 p/l, eller 2 %, på tung brännolja med cirka 2,5 p/kg, eller 3 %, på kol cirka 20 mk/ton, eller 6 %, på naturgas 1,3 p/m³, eller 2 % och på frästorv 2,1 mk/MWh, eller 3,7 %.

På grund av höjningen av grundaccisen på motorbensin och av den därpå beräknade omsättningsskatten beräknas priserna stiga med 36 p/l. Jämfört med det beräknade priset

i juli 1992 på 99 oktanig bensin, 4,75 mk/l och på 95 oktanig blyfri bensin skulle höjningarna vara 7,6 % och 8,6 %.

Höjningarnas sammanlagda indexverkan beräknas vara 0,2 %.

4.3. Administrativa verkningar

Tullverket skulle uppbära accis på elström enligt den beskattningspraxis som tillämpas inom accisbeskattningen och varom stadgas i lagen om påförande av accis (588/74). Accis-uppbörden skulle inte medföra nämnvärt tilläggsarbete för tullverket. Antalet accisskyldiga uppskattas till cirka 180 stycken.

Uppbörden av den förhöjda grundaccisen på motorbensin och av den förhöjda tilläggsaccisen på fossila bränslen medför inte tilläggsarbete för varken de accisskyldiga eller för tullverket.

Däremot skulle återbärande av ett belopp motsvarande accisen på elström i fråga om tillverkning av vissa produkter medföra extra arbete för tullverket. Antalet sökande av återbäring beräknas bli cirka 400. Det extra arbete som återbäringarna medför för tullverket uppskattas till cirka 4 personarbetsår. Trots att tullverket har ADB- och övriga tekniska färdigheter för att sköta återbetalningsarbetet antas sökandenas stora antal i någon mån medföra problem i samband med behandlingen av ansökningarna och betalningen av återbäringarna.

Enligt statens sparbeslut skall tullverket minska sina personalresurser med sammanlagt 283 personarbetsår, eller 11 % under åren 1990—1995. Personalminskningen är 98 persånsarbetsår åren 1990—1992 och den är 38 år 1993, 73 år 1994 och 74 år 1995. Minskningarna skall genomföras samtidigt som tullverkets uppgifter växer på grund av Europas integration och behovet att effektivisera tullövervakningen.

Återbäringarna av accis på elström och deras betalning borde därför göras så enkel som möjligt, varför ansökningarna borde göras till förbruknings- eller exportortens distriktstullkammare.

4.4. Miljöverkningar

Enligt Statens Tekniska Forskningscentral VTT har man med *reformulerad bensin* under

experimentförhållanden, i jämförelse med annan bensin uppnått följande genomsnittliga utsläppsminskningar

	Kolmon- oxid	Kolväten	Kväveoxider
Katalysator- bilar	0—10 %	5—10 %	Ingen förändring
Bilar utan katalysator	15—20 %	5—10 %	Ingen förändring

Den största fördelen, både relativt och absolut vinner man sålunda genom minskningen av osutsläpp i bilar utan katalysator.

Resultaten gäller mätningar på enskilda bilar och gäller sålunda närmast bara själva körsituationen. För att få en helhetsbild borde man gå igenom hela tillverknings-, distributions- och brukskedjan för bränslen. Enligt Neste Ab kunde man genom att använda reformulerad bensin i stället för normalkvalitet i hela distributionskedjan för bensin uppnå en minskning av kolvätenas avdunstning på 13—17 %, utom den minskning av andelen oförbrända kolväten som nämnts ovan.

Tillsvidare finns det inte tillräcklig kännedom om den reformulerade bensinens verkningar, med beaktande av hela distributionskedjan för att man skulle kunna bedöma denna bensins verkningar på totalnivå såsom sparade utsläppstön. Neste Ab har beräknat att man genom att använda reformulerad bensin kunde minska osutsläppen från cirka 900 ton per dag år 1990 till cirka 650 ton per dag år 1996, det vill säga med cirka 28 %. Utsläppen av avdunstande kolväten kunde minskas med cirka 2 600 ton per år genom att använda reformulerad bensin. Denna omständighet är viktig därför att sådana utsläpp uppstår i bilarna oberoende av om de används. Därför är det svårt att anvisa andra styrmedel.

I fråga om utsläppen är *det viktigaste kvalitetskravet för dieselolja* en möjligast liten sva-velhalt. En minskning av sva-velhalten inverkar speciellt på partikelutsläppen. Inverkan på avgasernas hälsoverkningar är positiv. Den nya motortekniken, såsom partikelfällor och katalysatorer förutsätter för att fungera korrekt också en låg sva-velhalt i bränslet.

Andra faktorer som påverkar utsläppen från dieselolja är aromathalten (hälsoskador, utsläpp av kolväten, kväveoxider och partiklar), distillationsbeteendet, viskositeten, tätheten och cetantalet (kallstart, vit rök). I fråga om vissa

av dessa faktorer är fråga också om att värdena passar för motorns justeringar och stabiliserar dieseloljans egenskaper och motorns funktion.

Enligt uppgift av Neste Ab minskas svavel-

halten i inhemsk dieselolja av sommar- och vinterkvalitet till under 0,05 % år 1993. Den största i lagen tillåtna svavelhalten för dieselolja är 0,2 %

DETALJERAD MOTIVERING

1. Motivering till lagförslagen

1.1. Lag om accis på elström

1 §. I lagrummet stadgas om accisskyldighet samt om grund- och tilläggsaccis. Den förhöjda accisen på elström som produceras med kärnkraft och på importerad elström och varigenom man skulle kompensera den dolda skattebörda som drabbar kolkraftverken genom bränsleaccisen på stenkol skulle uppbäras i form av tilläggsaccis på elström.

Ordalydelsen i paragrafens 1 mom. motsvarar allmänt ordalydelsen i 1 § i övriga accislagar.

Paragrafens 3 mom. innehåller en undantagsregel för småskalig produktion. Dess avsikt är att från beskattningen utesluta produktion av elström i transportmedel och i små reservkraftverk där det arbete som beskattningen medför inte skulle vara i förnuftig proportion till beskattningens ringa fiskala betydelse.

Handels- och industriministeriet skall utfärda närmare bestämmelser om definitionen och beräkningen av elektrisk nettoenergi.

2 §. I paragrafen definieras de accisskyldiga enligt den praxis som allmänt tillämpas inom accisbeskattningen.

3 och 4 §. I paragrafen stadgas om beloppet av grund- och tilläggsaccis på elström samt om skatteperioden. Som accisbelopp föreslås 1,5 p/kWh. Tilläggsaccisen 0,62 p/kWh har beräknats så att den motsvarar den dolda skattebördan för med kol producerad kondenskraft.

Skatteperioden skall vara en månad, vilken allmänt tillämpas inom accisbeskattningen.

5 och 6 §. Det är ändamålsenligt att den industri som använder mycket elektrisk energi och som är utsatt för internationell konkurrens på hemma- och på exportmarknaderna inte skulle belastas med accis på elström. Tillverkningen av vissa produkter kräver mera elektrisk

energi än genomsnittet och samma företag kan tillverka även andra produkter. Därför skulle skattefriheten knytas till tillverkningen av vissa produkter och inte till företagets verksamhetsområde. Företaget skulle befrias från accisbördan till den del som elektrisk energi har använts för tillverkning av i lagen stadgande produkter.

Ifrågavarande produkter skulle vara faner, träskrivor, massa, papper, pappersprodukter, grundkemikalier, gödsel- och bekämpningsmedel, konstfibrer, glas, glasprodukter, byggkeramik, cement, kalk, mineral- och glasull samt metaller. Accisfriheten skulle bestämmas på basen av den statistiska branschindelningen och den skulle gälla tillverkning som hör till branschindelningens grupper 15, 23, 142, 181, 182, 185, 221, 223, 224 och 226.

Till den ett företag som tillverkar ovannämnda industriprodukter själv producerar den elektriska energi som företaget använder vid tillverkningen av dessa produkter kan accisfriheten konstateras redan i produktionsskedet och det kan stadgas att elenergin är accisfri. Elproducenten skulle deklarera den som accisfri leverans i sin deklaration för accis på elström. Då man kan förfara på detta sätt skulle accisfriheten enligt 5 § vara primär.

Då tillverkaren av ovannämnda industriprodukter inte själv producerar den elenergi som han använder vid tillverkningen av dem skulle den produktionsbaserade accisfriheten förverkligas i form av återbäring till den som använt elenergi. Den som är accisskyldig kan inte deklarera ifrågavarande elektricitet som accisfri leverans i sin beskattning, eftersom elektriciteten inte levereras direkt till accisfria ändamål. Den accisfria användningen kan därför inte direkt knytas till elproducentens accisdeklaration. Återbäringsförfarandet enligt den föreslagna 6 § skulle dock vara sekundärt i förhållande till accisfriheten enligt 5 §.

I eldistributionen förekommer förluster, vilka i storindustriledet beräknas vara 5 %. Efter som accis på elström skulle betalas på i landet producerad och till landet importerad elektricitet skulle även distributionsförlusterna omfattas av beskattningen. För att ovannämnda tillverkningsbranschers accisfrihet skall förverkligas föreslås att återbäringen skulle vara 1,05 gånger beloppet av den accis på elström som är i kraft vid användningstillfället. Om lagen skrivs på detta sätt skulle det inte vara nödvändigt att ändra 6 § om accisbeloppet ändras.

Bransleaccisens tilläggsaccis belastar som en dold skattebörda produktionskostnaderna för elström som produceras i kolkraftverk och denna tilläggsaccis faller inte inom ramen för ovannämnda återbäring. Tilläggsaccisen på elström, vilken motsvarar den dolda skattebördan skulle inte återbäras.

För att minimera tullverkets arbetsmängd borde återbäringsperioden vara så lång som möjligt. En förlängning av den tid under vilken företaget har utestående fordringar på återbäring skulle öka företagets finansieringskostnader. För att i skälig mån beakta båda synpunkterna föreslås att återbäringsperioden skulle vara två månader.

Enligt den princip som allmänt tillämpas i accisbeskattningen skulle den elektricitet som producenten själv för ut ur landet vara accisfri. Om exportföretullningsbeslutet inte finns tillgänglig då accisdeklaration avges, kunde den beräknade exportmängden deklarerar. Det ifrågavarande beskattningsbeslutet skulle korrigeras senare.

7 §. Genom detta lagrum skulle exportens accisfrihet förverkligas genom återbäringsförfarande då exportören av elektricitet är någon annan än producenten. Återbäringsförfarandet vid export skulle vara sekundärt i jämförelse med accisfriheten enligt 5 § och det skulle vara likadant som det om vilket stadgas i 6 §.

8 §. För att tullverket skall kunna sköta återbäringarna på ett ändamålsenligt sätt borde återbäringar sökas av distriktstullkammaren på den ort där exporten eller användningen ägt rum.

Enligt det förfarande varom allmänt stadgas i accisbeskattningen föreslås att återbäringar skall sökas inom tre månader från utgången av varje kalenderår. Ett försittande av tidsfristen skulle dock inte leda till en ovillkorlig förlust av återbäringen. Den kunde enligt prövning

beviljas även efter tidsfristens utgång, men då skulle den felavgift varom stadgas i accislagstiftningen uppbäras.

9 § Om inte annat stadgas i den föreslagna lagen skulle i beskattningen tillämpas accis- och tullbeskattningens allmänna principer.

10 §. Enligt den princip som allmänt tillämpas inom accisbeskattningen föreslås att statsrådet kunde bringa i kraft en accis på elström som föreslås bli ändrad då till riksdagen har avlåtits en proposition om ändring av accis på elström. Om riksdagen inte godkänner regeringens proposition om sådan skulle det för mycket uppburna accisbeloppet på ansökan återbäras till den accisskyldiga.

11 §. Frånsett handels- och industriministeriets bestämmelser om beräkningen och definitionen av elektrisk nettoenergi skulle finansministeriet vid behov utfärda närmare bestämmelser om verkställigheten av lagen.

12 §. Lagen föreslås träda i kraft som ettårig lag.

För att de bestämmelser som behövs för lagens tillämpning, i främsta rummet handels- och industriministeriets beslut enligt 1 § 3 mom., skall kunna träda i kraft samtidigt som lagen föreslås att åtgärder för verkställighet av lagens tillämpning skall kunna vidtas redan innan lagen träder i kraft.

1.2. Lagen om bränsleaccis

2 §. Det föreslås att till lagrummet fogas definitioner av reformulerad motorbensin och svavelfri dieselolja. Definitionerna är behövliga för verkställande av en graderad beskattning. Med reformulerad motorbensin skulle avses en produkt där gränsvärdet för syrehalten är minst 2 % och högst 2,7 %, bensenhalten högst 3 volym-% och ångtrycket för sommarkvalitet högst 70 kPa och för vinterkvalitet högst 90 kPa. Med svavelfri dieselolja skulle avses en produkt, vars svavelhalt är högst 0,005 vikt-%, aromathalt högst 20 volym-% och cetanindex minst 47.

13 §. Enligt den gällande lagens 6 § 5 mom. är accisfritt bl.a. bränsle som säljs, överläts eller importeras till statligt säkerhetsupplag. Sålunda kan i statliga säkerhetsupplag finnas såväl i landet tillverkat som importerat obeskattat bränsle. Överlåtelse från säkerhetsupplag är accisbelagd och accisskyldig är den till vilken bränslet överläts. Enligt lagens 13 §

gäller även för i landet tillverkat och från säkerhetsupplag överlätet bränsle i tillämpliga delar vad som är stadgat eller bestämt om tull.

Som huvudregel överförs i alla fall bränsle som överläts från säkerhetsupplag till mottagarens, d.v.s. ett oljebolags accisfria lager, varvid bränslet i praktiken blir beskattat som uttag från lager enligt lagen om påförande av accis.

På basen av vad som sagts ovan föreslås att 13 § 1 momentet i lagen om bränsleaccis ändras så att därifrån stryks den punkt som gäller i landet tillverkat och från statligt säkerhetsupplag överlätet bränsle. Beskattningen av i landet tillverkat bränsle skulle alltid verkställas enligt stadgandena i lagen om påförande av accis.

Accistabellen. I enlighet med den allmänna motiveringen föreslås att accistabellen som bifogats till lagen ändras så att grundaccisen på motorbensin, d.v.s. produktgrupperna 3—5 höjs med 32 penni per liter till 220 penni per liter samt att tilläggsaccisen på stenkol, fräsbränttorv, lätt och tung brännolja samt naturgas, d.v.s. produktgrupperna 1—2 och 7—9 höjs till cirka det dubbla. Tilläggsaccisen på stenkol skulle stiga med 16,58 mark till 33,38 mark per ton, på fräsbränttorv med 2,07 mark till 4,17 mark per megawattimme, på lätt brännolja med 2,07 penni till 4,17 penni per liter, på tung brännolja med 2,07 mark per kilo

till 4,17 penni per kilo och på naturgas med 1,04 penni till 2,09 penni per normalkubikmeter.

Den miljöpolitiska graderingen av trafikbränslen föreslås bli genomförd genom att sänka bränsleaccisens tilläggsaccis för svavelfri dieselolja med 15 penni per liter och genom att höja tilläggsaccisen för annan än reformulerad motorbensin med 5 penni per liter. För att intäkten av bränsleaccisen inte skall minskas genom graderingen föreslås att grundaccisen på motorbensin skall höjas med 2 penni per liter.

2. Ikraftträdande

Propositionen ansluter sig till budgetpropositionen för 1993 och avses bli behandlad i samband med den. Lagarna föreslås träda i kraft vid ingången av år 1993. Lagen om accis på elström samt accistabellen till lagen om bränsleaccis föreslås gälla till utgången av nämnda år. Den miljöpolitiska graderingen skulle dock fortsättas också efter år 1993. Den är avsedd att bli en permanent ändring. Ändringen av 13 § lagen om bränsleaccis skulle vara permanent.

Med stöd av vad ovan anförts föreläggs Riksdagen följande lagförslag:

1.

Lag om accis på elström

I enlighet med riksdagens beslut stadgas:

1 §

För elektrisk nettoenergi som producerats här i landet samt för importerad elektrisk energi skall till staten betalas accis på elström enligt denna lag.

I accis på elström skall betalas grundaccis och tilläggsaccis.

Accis på elström uppbärs dock inte för elektrisk energi som produceras på fartyg, på

tåg, i bil eller i något annat fortskaffningsmedel för dess eget bruk, inte heller för elektrisk energi som produceras i en generator vars effekt understiger två megavoltampere.

Närmare bestämmelser om definitionen och beräkningen av elektrisk nettoenergi utfärdas av handels- och industriministeriet.

2 §

Skyldig att betala accis på elström är var och

en som här i landet producerar eller importerar elektrisk energi.

3 §

Grundaccisen på elström är 1,5 penni per kilowattimme.

För elektrisk nettoenergi som producerats med kärnkraft samt för importerad elektrisk energi uppbärs utöver grundaccisen i tilläggsaccis på elström 0,62 penni per kilowattimme.

4 §

Accis på elström fastställs för varje kalendermånad för den mängd elektrisk energi som producerats eller importerats under månaden.

5 §

Accisfri är

1) elektrisk energi som använts för tillverkning av faner, träskivor, massa, papper, pappersprodukter, baskemikalier, gödsel- och bekämpningsmedel, konstfibrer, glas, glasprodukter, byggkeramik, cement, kalk, mineral- och glasull eller metaller och som det företag vilket tillverkar nämnda produkter själv har producerat; samt

2) elektrisk energi som elproducenten själv exporterar.

6 §

Har ett företag använt annan elektrisk energi än i 5 § 1 punkten nämnd skattefri elektrisk energi för tillverkning av produkter som anges i lagrummet, är företaget berättigat att på ansökan såsom återbäring av accis på elström få ett belopp som motsvarar grundaccisen på elström vid användningstidpunkten multiplicerad med 1,05.

Återbäring erläggs för varje period av två kalendermånader under vilken elektrisk energi har använts för ändamål som nämns i 1 mom.

7 §

Exporterar ett företag som inte äsyftas i 5 § 2 punkten elektrisk energi, är exportören berättigad att på ansökan såsom återbäring av accis på elström erhålla ett belopp som motsvarar grundaccisen på elström vid exporttidpunkten multiplicerad med 1,05.

Återbäring erläggs för varje period av två kalendermånader under vilken elektrisk energi har exporterats.

8 §

Återbäring enligt 6 och 7 §§ skall sökas hos distriktstullkammaren på den ort där elektriciteten förbrukats eller exporterats. Ansökan skall göras inom tre månader från utgången av varje kalenderår.

Har en ansökan som avses i 1 mom. inlämnats efter utsatt tid, kan accisåterbäring beviljas under förutsättning att de övriga villkoren för återbäring är uppfyllda. Härvid tillämpas dock vad som stadgas om fastställande av felavgift i 15 b § lagen om påförande av accis.

9 §

Angående fastställande, betalning, debitering och uppbörd av accis på här i landet producerad elström samt ändringssökande och även i övrigt gäller, om inte annat stadgas i denna lag, i tillämpliga delar vad som stadgas i lagen om påförande av accis eller bestäms med stöd av den.

Angående accis på importerad elström och vid import verkställd accisbeskattning av elström i övrigt gäller, om inte annat stadgas i denna lag, i tillämpliga delar vad som stadgas eller bestäms om tull.

10 §

När en proposition med förslag till ändring av denna lag har avlåtits till riksdagen får statsrådet bestämma att för elektricitet skall uppbäras accis enligt propositionen.

Är den accis som har betalats enligt 1 mom. högre än den accis som sedermera fastställs, skall skillnaden på ansökan återbäras till den accisskyldige.

11 §

Närmare bestämmelser om verkställigheten av denna lag utfärdas vid behov av finansministeriet.

12 §

Denna lag träder i kraft den 1 januari 1993. Lagen tillämpas på elektrisk energi som produceras eller importeras under år 1993.

Åtgärder som verkställigheten av lagen förutsätter får vidtas innan den träder i kraft.

2.

Lag

om ändring av 2 och 13 §§ lagen om bränsleaccis och temporär ändring av accistabellen

I enlighet med riksdagens beslut
ändras 13 § 1 mom. lagen den 17 december 1982 om bränsleaccis (948/82) och temporärt den till lagen fogade accistabellen,
av dessa accistabellen sådan den lyder i lag av den 8 juli 1992 (625/92) samt
fogas till 2 § en ny 6 och 7 punkt, som följer:

2 §

I denna lag avses:

6) med reformulerad motorbensin produkt, vilken i fråga om nedan nämnda egenskaper motsvarar vederbörande gränsvärde:

Egenskap	Gränsvärde
Syrehalt	$2 \leq O_2 \leq 2,7 \%$
Bensenhalt	Högst 3 volym-%.

Ångtryck:

— produkt, som överlåtits till accisbelagd konsumtion under tiden 1.6—31.8, sagda dagar medräknade Högst 70 kPa

— produkt, som överlåtits till accisbelagd konsumtion under tiden 1.9—31.5, sagda dagar medräknade Högst 90 kPa

7) med svavelfri dieselolja produkt, vars svavelhalt är högst 0,005 %, aromathalt högst 20 volym-% och cetanindex minst 47, naturligt cetantal.

13 §

Om betalning av bränsleaccis som uppbärs för importerat bränsle och även annars angående den beskattning av bränsle som verkställs vid import gäller, om inte annat stadgas i denna lag, i tillämpliga delar vad som stadgas eller bestäms om tull.

ACCISTABELL

Position i tulltariffen	Produkt	Produkt-grupp	Grund-accis	Tilläggs-accis
27.01 och 27.02	Stenkol, stenkolsbriketter och liknande fasta bränslen framställda av stenkol; brunkol	1.	—	33,38 mk/ton
ur 27.03	Fräsbrännatorv	2.	—	4,17 mk/MWh
ur 27.10	Blyfri motorbensin			
	— grundkvalitet	3.	220 p/l	5 p/l
	— reformulerad	4.	220 p/l	—
ur 27.10	Blyhaltig motorbensin			
	— grundkvalitet	5.	220 p/l	50 p/l
	— reformulerad	6.	220 p/l	45 p/l
ur 27.10	Blandning av motorbensin			
	— grundkvalitet	7.	220 p/l	27,5 p/l
	— reformulerad	8.	220 p/l	22,5 p/l
ur 27.10	Dieselloja			
	— grundkvalitet	9.	77 p/l	27 p/l
	— svavelfri kvalitet	10.	77 p/l	12 p/l
ur 27.10	Lätt brännolja	11.	—	4,17 p/l
ur 27.10	Tung brännolja	12.	—	4,17 p/kg
ur 27.11	Naturgas, i naturform	13.	—	2,09 p/nm ³

Denna lag träder i kraft den 1 januari 1993. Den bilagda accistabellen är i kraft till den 31 december 1993.

Helsingfors den 25 september 1992

Republikens President
MAUNO KOIVISTO

Finansminister *Iiro Viinanen*

Lag

om ändring av 2 och 13 §§ lagen om bränsleaccis och temporär ändring av accistabellen

I enlighet med riksdagens beslut
ändras 13 § 1 mom. lagen den 17 december 1982 om bränsleaccis (948/82) och temporärt den
till lagen fogade accistabellen,
av dessa accistabellen sådan den lyder i lag av den 8 juli 1992 (625/92) samt
fogas till 2 § en ny 6 och 7 punkt, som följer:

Gällande lydelse

Föreslagen lydelse

2 §

I denna lag avses:

6) med reformulerad motorbensin produkt,
vilken i fråga om nedan nämnda egenskaper
motsvarar vederbörande gränsvärde:

Egenskap	Gränsvärde
Syrehalt	$2 \leq O_2 \leq 2,7 \%$
Bensenhalt	Högst 3 volym-%.

Ångtryck:

- produkt, som överlåtits till Högst 70 kPa
accisbelagd konsumtion un-
der tiden 1.6—31.8, sagda
dagar medräknade
- produkt, som överlåtits till Högst 90 kPa
accisbelagd konsumtion un-
der tiden 1.9—31.5, sagda
dagar medräknade

7) med svavelfri dieselolja produkt, vars sva-
velhalt är högst 0,005 vikt-%, aromathalt högst
20 volym-% och cetanindex minst 47, naturligt
cetantal.

13 §

Om betalning av bränsleaccis som uppbärs
för bränsle som införs till landet samt för
sådan i landet tillverkat flytande bränsle som
uttagits ur statligt säkerhetsupplag och även
eljest angående den beskattning av bränsle som
verkställs i samband med införseln gäller,
såvida ej annorlunda stadgas i denna lag, i
tillämpliga delar vad som är stadgat eller
bestämt om tull.

13 §

Om betalning av bränsleaccis som uppbärs
för importerat bränsle och även annars angäen-
de den beskattning av bränsle som verkställs
vid import gäller, om inte annat stadgas i denna
lag, i tillämpliga delar vad som stadgas eller
bestäms om tull.

Gällande accistabell

ACCISTABELL

Position i tulltariffen	Produkt	Produkt- grupp	Grund- accis	Tilläggs- accis
27.01 och 27.02	Stenkol; stenkolsbriketter och liknande fasta bränslen framställda av stenkol; brunkol	1.	—	16,80 mk/t
ur 27.03	Fräsbrännitorv	2.	—	2,10 mk/MWh
ur 27.10	Blyfri motorbensin	3.	188 p/l	—
ur 27.10	Blandning av motorbensin	4.	188 p/l	22,5 p/l
ur 27.10	Annan motorbensin	5.	188 p/l	45,0 p/l
ur 27.10	Dieselolja	6.	77 p/l	27,0 p/l
ur 27.10	Lätt brännolja	7.	—	2,10 p/l
ur 27.10	Tung brännolja	8.	—	2,10 p/kg
ur 27.11	Naturgas, i naturform	9.	—	1,05 p/nm ³

Förslag

ACCISTABELL

Position i tulltariffen	Produkt	Produkt-grupp	Grund-accis	Tilläggs-accis
27.01 och 27.02	Stenkol, stenkolsbriketter och liknande fasta bränslen framställda av stenkol; brunkol	1.	—	33,38 mk/ton
ur 27.03	Fräsbrännertorv	2.	—	4,17 mk/MWh
ur 27.10	Blyfri motorbensin			
	— grundkvalitet	3.	220 p/l	5 p/l
	— reformulerad	4.	220 p/l	—
ur 27.10	Blyhaltig motorbensin			
	— grundkvalitet	5.	220 p/l	50 p/l
	— reformulerad	6.	220 p/l	45 p/l
ur 27.10	Blandning av motorbensin			
	— grundkvalitet	7.	220 p/l	27,5 p/l
	— reformulerad	8.	220 p/l	22,5 p/l
ur 27.10	Dieselloja			
	— grundkvalitet	9.	77 p/l	27 p/l
	— svavelfri kvalitet	10.	77 p/l	12 p/l
ur 27.10	Lätt brännolja	11.	—	4,17 p/l
ur 27.10	Tung brännolja	12.	—	4,17 p/kg
ur 27.11	Naturgas, i naturform	13.	—	2,09 p/nm ³

Denna lag träder i kraft den 1 januari 1993. Den bilagda accistabellen är i kraft till den 31 december 1993.
