

Regeringens proposition till Riksdagen med förslag till lag om bränsleavgift samt lag om ändring av 6 § lagen om bränsleaccis och lag om ändring av 16 § lagen om skatt på motorfordon

PROPOSITIONENS HUVUDSAKLIGA INNEHÅLL

I denna proposition föreslås att en lag om bränsleavgift skall stiftas. Enligt lagen skall bränsle som beskattas som dieselolja användas i dieseldrivna paketbilar, lastbilar och bussar. I annat fall skall i skatt för fordonet uppbäras bränsleavgift i stället för bränsleaccis. Bränsleavgiften skall beaktas som en faktor som sänker skatten då tilläggsskatt på motorfordonsskatt debiteras.

Det föreslås att lagen om bränsleaccis ändras så att systemet med återbäring av den bränsleaccis som ingår i priset på dieselolja till i Finland registrerade fordon i utrikestrafik slopas.

Lagarna avses träda i kraft så snart som möjligt efter att de har antagits och blivit stadfästa.

ALLMÄN MOTIVERING

1. Nuläget och de föreslagna ändringarna

1.1. Den gällande beskattningen av dieseldrivna fordon

Beskattningen av fordon som är försedda med dieselmotor grundar sig på den fordonsskatt som med stöd av lagen om skatt på motorfordon (722/66) uppbärs på basis av registreringstiden och på den bränsleaccis som ingår i priset på dieselolja. I motsats till motorbensin saluförs också ett bränsle som till sin petrokemiska sammansättning nästan är samma bränsle som dieselolja men som beskattas lindrigare, dvs. lätt brännolja. Med tanke på beskattningen har lätt brännolja gjorts identifierbar genom att färgämne och identifieringsämnet furfural har tillsatts. Lätt brännolja får användas i dieselfordon, men då måste tilläggsskatt på fordonsskatten betalas för fordonet. Innan lätt brännolja börjar användas skall en anmälan enligt 20 § (435/86) lagen om skatt på motorfordon göras om detta till

bilregistercentralen för att skatt skall kunna debiteras. Tilläggsskatten uppbärs alltid för ett kalenderår. Ett undantag från denna regel utgör vissa traktorer.

Tilläggsskatten utgör det tjugofaldiga beloppet av den fordonsskatt som skall uppbäras för fordonet. Om fordonsskatt inte behöver betalas på grund av fordonets art, påförs tilläggsskatten på grundval av ett fordonsskattebelopp som baserar sig på kalkyler och som fås utgående från fordonets totalvikt. I praktiken överstiger tilläggsskatten betydligt det belopp som skulle motsvara bränsleaccisen för den bränslemängd som över huvud taget kan användas i fordonet under ett år. Därför utnyttjas inte möjligheten att anmäla att lätt brännolja används i ett fordon. Avsikten med tilläggsskatten är att säkerställa en skatteinkomst som minst motsvarar bränsleaccisen och dessutom att den skall verka som ett sakligt hinder för användningen av lätt brännolja. I detta avseende är tilläggsskatten mycket effektiv. Om någon anmälan om användning av lätt brännolja inte har gjorts på behörigt sätt och det konstateras

att detta bränsle förekommer i ett fordons bränslesystem är följden att tilläggsskatt debiteras och dessutom att hela saken behandlas som skattebedrägeri.

Det är inte enligt lag förbjudet att använda lätt brännolja som vägtrafikbränsle. Detta gäller både fordon som är registrerade i Finland och fordon som är registrerade i utlandet. En skillnad är dock att ett fordon som är registrerat i utlandet vanligen inte kan debiteras för tilläggsskatt med anledning av att lätt brännolja används. Detta följer av konventionen rörande beskattning av landsvägsfordon i privat bruk i internationell trafik, konventionen rörande beskattning av fordon som användas vid internationell befordran av resande och konventionen rörande beskattning av fordon som användas vid internationell godsbefordran, dvs. de s.k. Genèvekonventionerna (FördrS 22/56 samt 8, 9, 11 och 12/67). Enligt artikel 3 i dessa konventioner har de fördragsslutande länderna förbundit sig att inte uppbära sådan skatt för fordon som är registrerade i ett annat fördragsslutande land som uppbärs bl.a. på grundval av innehav av fordon. Finland har anslutit sig till de nämnda konventionerna. Också flera bilaterala vägtrafiköverenskommelser innehåller en motsvarande artikel som förhindrar uppbärande av skatt på grundval av innehav av fordon.

Till sin juridiska karaktär måste tilläggsskatten betraktas som en skatt som uppbärs för innehav av ett sådant fordon i vilket såsom bränsle används bränsle som beskattas lindrigare än dieselolja. Detta baserar sig på att tilläggsskatt uppbärs för en fast tidsbunden skatteperiod och att skattebeloppet inte är beroende t.ex. av den mängd bränsle som använts i fordonet eller av andra faktorer som rör användningen av fordonet.

Enligt 34 § lagen om skatt på motorfordon skall för fordon som registrerats i utlandet betalas fast skatt på grund av tillfälligt bruk i Finland för den tid fordonet används i Finland och konsumtionsskatt på grundval av den sträcka som körs i Finland. Om dessa skattebelopp och andra detaljer stadgas närmare i förordningen angående tillämpning och verkställighet av lagen om skatt på motorfordon (724/66). I princip kan konsumtionsskatten anses motsvara den möjlighet som finns att använda lätt brännolja i ett i utlandet registrerat fordon utan att tilläggsskatt behöver betalas. Aspekter som gäller internationell recipro-

citet i fråga om beskattningen är dock också förknippade med konsumtionsskatten.

Med stöd av 6 § 7 punkten lagen om bränsleaccis återbärs bränsleaccisen bl.a. för bränsle som överläts för användning såsom bränsle för fortskaffningsmedel i utrikestrafik. Tullstyrelsen bestämmer närmare villkor för återbäringen. I statsbudgeten för 1992 ingår dessutom under finansministeriets huvudtitel ett anslag för ersättande av den omsättningsskatt som ingår i bränslepriset för den utländska lastbilstrafiken (28.99.40). I budgetpropositionen för 1993 ingår detta anslag inte längre.

Om tullfrihet för bränsle som används i fordon i utrikestrafik stadgas i 15 § tullskattelagen. Huvudregeln är att det bränsle som finns i fordonets normala bränsletank får föras in i landet tullfritt. Stadgandena innehåller inga begränsningar i fråga om arten av det bränsle som förs in med fordonet. Det bränsle som förs in i landet i ett fordons normala bränsletank kan sålunda t.o.m. vara accisfritt bränsle som anskaffats i utlandet, även om det har gjorts identifierbart på samma sätt som lätt brännolja i Finland. Liknande regler om bränsleinförsel gäller också i flera andra länder.

1.2. Den internationella trafikens utveckling och behovet av ändringar

Trafiken med utländska fordon i Finland har hittills utgjorts av trafik mellan fordonets registreringsland och Finland, bortsett från vissa mindre undantag som gäller trafik med tredje land. Det har enbart varit fråga om trafik över landets gränser. Det har inte varit möjligt för ett i utlandet registrerat fordon att idka intern trafik, dvs. s.k. cabotagetrafik, i Finland. Detta är utgångspunkten för trafiklagstiftningen också när det gäller beskattningen.

De begränsningar som gäller trafiken håller dock på att slopas i internationellt avseende. Ett led i denna utveckling är att också utländska fordon tillåts idka intern trafik inom ett land. I Danmark, Finland, Sverige och Norge har en överenskommelse om att på försök inleda cabotagetrafik mellan länderna varit under beredning. Trafiken begränsas till 250 transporttillstånd för en tid på högst två månader för varje land. Arrangemanget är avsett att vara temporärt och gälla två år. Överenskommelsen har inte ännu underteck-

nats. Överenskommelsen träder i kraft 30 dagar efter att alla fördragsslutande länder har undertecknat den. Så som läget är nu kan cabotagetrafik mellan dessa länder uppskattningsvis inledas inom januari 1993.

I Centraleuropa har det redan varit möjligt att idka cabotagetrafik. Också där har cabotagetrafiken varit begränsad med kvoter. Den 22 november 1991 framförde EG-kommissionen sitt förslag till en förordning som skall ingå i EG-lagstiftningen och som befriar cabotagetrafiken från de nuvarande kvoterna (KOM (91) 377 slutgiltig). Kommissionens avsikt är att cabotagetrafiken enligt förslaget skall vara fri vid ingången av 1993. Beroende på integrationsutvecklingen och behandlingen av förslaget inom EG kan förslaget inverka också på cabotagetrafiken i Finland.

Danmark, Finland, Sverige och Norge har redan avtalat om busstrafiken genom en överenskommelse som trädde i kraft den 1 november 1991. Enligt överenskommelsen får cabotagetrafik idkas vid sidan av tidtabellsenliga linjetrafik. Tillstånd för sådan trafik kan beviljas, om cabotagetrafiken inte kan antas störa den trafik som redan finns. Det är sålunda fråga om en till sin omfattning begränsad trafik.

Cabotagetrafiken innebär att konkurrenssituationen bl.a. inom lastbilstrafiken förändras. Det är i synnerhet fråga om att det uppkommer en konkurrens som tidigare helt har saknats mellan fordon som idkar normal inrikestrafik och fordon som är registrerade i utlandet.

Enligt gjorda uträkningar är kostnaderna för finländska lastbilar högre än kostnaderna för lastbilarna i de viktigaste konkurrentländerna. Lite mindre än hälften av denna skillnad beror på beskattningen. Ungefär två tredjedelar av den andel som skatterna utgör beror på möjligheten att använda lätt brännolja i utländska fordon. En tredjedel av beskattningens verkningar på konkurrensen följer av skillnaden mellan det omsättningsskattesystem som tills vidare används hos oss och mervärdesskattesystemet i konkurrentländerna.

Så som ovan har konstaterats har utrikesstrafiken från Finland kunnat få kompensation för den fördel som användningen av lätt brännolja ger fordon som är registrerade i utlandet genom de skatte- och stödarrangemang som hittills har tillämpats. Återbärningarna av bränsleaccis och omsättningsskatt på dieselolja uppgick till ca 27 milj. mk 1990. För

utländska fordon uppbars ca 10 milj. mk i fast skatt och konsumtionsskatt. I vissa beräkningar har det framförts att utländska trafikidkare förtjänar ca 20 milj. mk per år på användningen av lätt brännolja. Den fördel som finländska utrikestrafikidkare med tanke på konkurrensen får genom dessa arrangemang är således 17 milj. mk per år.

Då fordon som är registrerade i utlandet börjar konkurrera inom den interna trafiken i Finland kan finländska trafikidkare inte på samma sätt få kompensation för möjligheten att använda lätt brännolja. En utjämning av konkurrensförutsättningarna till denna del förutsätter antingen att dieselolja på samma sätt måste börja användas i ett i utlandet registrerat fordon i Finland eller att motsvarande skatt för användningen av fordonet måste betalas på något annat sätt. Ändringsbehovet gäller direkt lastbilstrafiken och busstrafiken. Det är dock möjligt att motsvarande konkurrens uppkommer också mellan person- och paketbilar, om trafiken blir ännu friare. Detta borde beaktas redan i detta skede.

Även om dieselolja och lätt brännolja petrokemiskt sett är produkter som står nära varandra, kan de uppvisa skillnader bl.a. i fråga om svavelhalt och även vissa andra skillnader som påverkar avgasutsläppen. Dieseloljesorter som med tanke på miljön är bättre än de tidigare är dessutom på väg ut på marknaden. Också miljövärdsaspekterna förutsätter sålunda att i dieselfordon används sådant bränsle som har utvecklats för användning i motorer. Detta framhävs i och med att gränserna för avgasutsläpp från dieselfordon hela tiden blir snävare. Av miljövärds skull bör möjligheten att använda lätt brännolja slopas eller i annat fall begränsas genom beskattning också när det gäller tunga fordon som är registrerade i utlandet.

1.3. De föreslagna ändringarna

1.3.1. Lag om bränsleavgift

För att användningen av lätt brännolja inte skall vara fördelaktigare än användningen av dieselolja föreslås att bränsleavgift skall uppbäras om bränsle som beskattas lindrigare än dieselolja börjar användas i ett med dieselmotor försett fordon. Bränsleavgift skall uppbäras för dieseldrivna paketbilar, lastbilar och bussar

som är registrerade i Finland eller i något annat land eller används oregistrerade.

I överensstämmelse med de stadganden som för närvarande gäller finländska fordon förbjuds inte användningen av bränsle som beskattas lindrigare än dieselolja helt, utan det förutsätts att en anmälan om att sådant bränsle används görs till skattemyndigheten innan fordonet används för att bränsleavgift skall kunna debiteras. Bilregistercentralens enhet för fordonsförvaltningen debiterar då bränsleavgift för så många dagar som fordonet används i Finland. Om det konstateras att bränsle som beskattas lindrigare än dieselolja används i ett fordon om vilket nämnda anmälan inte har gjorts, debiteras bränsleavgiften till tredubbel belopp.

Avsikten är att bränsleavgiften skall motsvara den bränsleaccis som skulle ha inflytt om i fordonet skulle ha använts dieselolja som bränsle. Det föreslås att bränsleavgiften för en dag fastställs i enlighet med den mängd bränsle som högst kan användas under ett dygn i ett fordon i respektive fordonsgrupp. Då det i praktiken är svårt eller omöjligt att efteråt på ett tillförlitligt sätt reda ut vilket slag av bränsle som har använts i ett fordon innan det i samband med övervakningen konstateras att bränsle som beskattas lindrigare än dieselolja används, föreslås att bränsleavgift skall uppbäras för den tid under vilken fordonet utan avbrott fram till den observation som ledde till debiteringen har använts eller stått till förfogande i Finland. Av billighetsskäl föreslås dock att tidsperioden skall begränsas till högst 60 dagar per gång. Om den tidpunkt då fordonet har förts in i landet inte kan klarläggas på ett tillförlitligt sätt, bör bränsleavgift kunna uppbäras för en tillräckligt lång tid, förslagsvis minst tio dagar.

Den bränsleavgift som betalas på grundval av en anmälan berättigar till användning av bränsle som beskattas lindrigare än dieselolja under den tid för vilken bränsleavgiften debiteras. Om lindrigare beskattat bränsle används vid någon annan tidpunkt är påföljden att en ny bränsleavgift debiteras. Detsamma gäller om bränsleavgiften har debiterats på grund av att användning av bränsle som beskattas lindrigare än dieselolja har uppdagats i samband med övervakningen och om det observeras att förseelsen upprepas.

Bränsleavgift uppbärs inte, om en anmälan om fordonet har gjorts enligt 20 § lagen om

skatt på motorfordon för att tilläggsskatt skall kunna debiteras. Däremot uppbärs bränsleavgift och tilläggsskatt, om bränsle som beskattas lindrigare än dieselolja används i ett fordon som är registrerat i Finland eller i ett oregistrerat fordon med finländsk ägare utan att anmälan har gjorts. För att två överlappande skattepåföljder skall kunna undvikas skall beloppet av tilläggsskatten dock sänkas med beloppet av den bränsleavgift som debiterats under tilläggsskatteperioden. Skattenedsättningen kan vara högst så stor som hela tilläggsskatten. Slutresultatet är sålunda att påföljden motsvarar antingen tilläggsskatten eller bränsleavgiften, beroende på vilken av dem som är högre.

Det föreslagna arrangemanget överensstämmer med de ovan nämnda stadgandena i 15 § tullskattelagen om införsel av bränsle. Bränsle som tillsammans med ett fordon har införts i landet får alltså användas, även om accisen på det är mindre än bränsleaccisen på dieselolja i Finland. Om bränsle som har gjorts identifierbart som lätt brännolja förs in i landet i ett fordon, skall bränsleavgift dock debiteras. Detta är nödvändigt för att eventuella svåra bevisningsfrågor skall kunna undvikas.

1.3.2. Lag om ändring av 6 § lagen om bränsleaccis

Med beaktande av bl.a. de punkter i flera av våra skatteavtal som gäller förbud mot diskriminering samt den centrala betydelse denna princip har också för skatteharmoniseringen inom EG bör det föreslagna arrangemanget inte innehålla några sådana faktorer som till sin natur kan anses diskriminerande. Det skulle strida mot avtalen att uppbära skatt hos en utlänning, om samma skatt inte berör en finländsk skattskyldig i samma ställning eller, om det är fråga om en indirekt skatt, den förnödenhet som en finländsk konsument använder.

Då utgångspunkten för det nya arrangemanget är att den som använder ett finländskt eller utländskt dieselfordon enligt samma grunder antingen använder dieselolja som bränsle i sitt fordon eller i skatt för fordonet betalar bränsleavgift i stället för bränsleaccis på dieselolja, kan återbäring av bränsleaccisen på dieselolja till en som idkar utrikestrafik men är registrerad i Finland betraktas som ett förfä-

rande som medför att den föreslagna reformen eventuellt strider mot principen om förbud mot diskriminering.

På ovan nämnda grunder föreslås att systemet med återbäring av bränsleaccisen till fordon i utrikestrafik slopas. Det föreslås att omnämmandet av fortskaffningsmedel i utrikestrafik stryks i 6 § 7 punkten lagen om bränsleaccis.

1.3.3. Lagen om ändring av 16 § lagen om skatt på motorfordon

När det gäller finländska fordon skulle den föreslagna nya bränsleavgiften och den tilläggsskatt på motorfordonsskatten som används för närvarande komma att uppbäras för samma användning av fordonet. För att de skattepåföljder som följer av detta inte skall överlappa varandra, föreslås att lagen om skatt på motorfordon ändras så att tilläggsskattebeloppet skall sänkas med beloppet av den bränsleavgift som debiterats under tilläggs-skatteperioden. Då bränsleavgiften i vissa fall kan bli större än tilläggsskatten och då avsikten inte är att bränsleavgiften skall kunna föranleda återbäring av tilläggsskatten, bör skatteinstitutionsnämnden vara högst lika stor som tilläggsskattens hela belopp.

2. Ärendets beredning

Förslaget har beretts som tjänsteuppdrag vid finansministeriet. Utlåtande i saken har givits av trafikministeriet, justitieministeriet, tullstyrelsen, Finlands Lastbilsförbund rf, Tavaralinjat ry och Ulkomaanliikenteenharjoittajat ry.

3. Propositionens verkningar i fråga om organisation och personal

Bränsleavgiften skall uppbäras av Bilregistercentralens enhet för fordonsförvaltningen. Förfarandet motsvarar i huvudsak uppbörden av tilläggsskatt med stöd av stadgandena i lagen om skatt på motorfordon. När det gäller finländska fordon skulle det också vara fråga om samma fordon. Bränsleavgiften för fordon som är registrerade i utlandet medför extra arbete. Erfarenheten visar att tilläggsskatt endast sällan behöver uppbäras för fordon som används i vägtrafik. På denna grund förutsätter

den nya uppgiften uppskattningsvis inte någon ökning av personalen vid Bilregistercentralens enhet för fordonsförvaltningen.

Övervakningen skall ske på samma sätt som hittills. Övervakningen av fordon som är registrerade i utlandet medför extra arbete för tullen och polisen. Under 1991 har övervakningen dock tekniskt blivit lättare, då ett färgämne för bränslen togs i bruk. Förslaget medför uppskattningsvis inget behov att öka den personal som sköter övervakningen.

Återbäringen av bränsleaccisen på dieselolja har krävt en arbetsinsats på ca två årsverken. Då de har fördelat sig på flera distriktstullkamarer medför sloandet av återbäringssystemet inte några förändringar i fråga om personalen, men ger möjlighet att använda arbetsinsatsen för andra arbetsuppgifter inom tullväsendet.

De föreslagna ändringarna medför således inte några ändringar i fråga om organisation eller personal. Allt som allt sparas det in på det administrativa arbetet eller också kan ett antal årsverken omfördelas.

4. Propositionens ekonomiska verkningar

Det föreslagna arrangemanget leder till att också fordon som är registrerade i utlandet använder dieselolja i Finland. Detta innebär en ökning av bränsleaccisintäkten. Ökningen i mark kan inte uppskattas, eftersom beloppet bl.a. påverkas av omfattningen av användningen av fordon som är registrerade i andra länder. Intäkten av bränsleavgiften kommer uppskattningsvis att vara liten.

Sloandet av systemet med återbäring av bränsleaccisen innebär en ökning av bränsleaccisintäkten med ca 20 milj. mk.

För lastbilsbranschen innebär den föreslagna lagstiftningen att den konkurrensskillnad mellan en i utlandet registrerad lastbil i cabotage- trafik och ett i Finland registrerat fordon i inrikestrafik som beror på beskattningen enligt beräkningarna minskar med ca två tredjedelar. Det blir inte längre några skatteutgifter i bränslebeskattningen för i Finland registrerade fordon i utrikestrafik. Med hänsyn till bränslet kommer utländska och finländska lastbilar i samma ställning. Detta gäller både trafiken i Finland och utrikestrafiken.

DETALJMOTIVERING

1. Motivering till lagförslagen

1.1. Lag om bränsleavgift

1 §. *Tillämpningsområde.* Enligt paragrafen stadgas i denna lag om en bränsleavgift, som skall betalas i stället för bränsleaccis då bränsle som beskattas lindrigare än dieselolja används i en med dieselmotor försedd paketbil, lastbil eller buss. Avsikten är att bränsleavgiften skall motsvara den bränsleaccis som inte blir betald om dieselolja inte används som bränsle i fordonet.

Enligt 1 § 2 mom. skall den föreslagna lagen tillämpas både på sådana fordon av ovan nämnd typ som är registrerade i Finland och sådana som är registrerade i utlandet. Den föreslagna lagen skall också gälla fordon som används fastän de inte är registrerade. Var fordonet används har ingen betydelse. Lagen gäller således såväl användning av ett fordon på väg som användning på andra områden. Lagens tillämpningsområde motsvarar i detta avseende tillämpningsområdet för lagen om skatt på motorfordon.

2 §. *Bränsleavgift.* I paragrafens 1 mom. ingår ett stadgande om uppbärande av bränsleavgift. Enligt paragrafens 2 mom. skall bränsleavgift inte uppbäras på grundval av det bränsle som finns i ett fordon då fordonet förs in i landet. Stadgandet behövs av den anledningen att en viss mängd bränsle enligt 15 § tullskattelagen och de stadganden som utfärdats med stöd av den får tas in tullfritt tillsammans med fordon i utrikestrafik. För detta bränsle uppbärs sålunda inte någon bränsleaccis i Finland och det beskattas således lindrigare än dieselolja.

Bränsleavgift skall dock uppbäras också för bränsle som förs in i landet tillsammans med ett fordon, om bränslet har gjorts identifierbart på samma sätt som lätt brännolja. I detta fall är det nödvändigt att uppbära bränsleavgift för att uppkomsten av problematiska bevisningsfrågor skall kunna undvikas. De identifikations- och färgämnen som används i lätt brännolja kvarstår i ett fordons bränslesystem så länge att skattefri användning av infört bränsle som har gjorts identifierbart på samma sätt inte kan tillåtas.

I paragrafens 3 mom. föreslås stadgat att bränsleavgift inte skall uppbäras för ett fordon

för vilket tilläggsskatt enligt lagen om skatt på motorfordon har uppburits för samma tid. Däremot skall både tilläggsskatt och bränsleavgift betalas, om bränsle som beskattas lindrigare än dieselolja används utan att stadgat anmälan görs. I detta fall innebär betalning av tilläggsskatt inte heller att lindrigare beskattat bränsle kan användas i fordonet efter denna tid utan att bränsleavgift debiteras på nytt. Det föreslagna stadgandet gäller endast finländska fordon, eftersom tilläggsskatt inte uppbärs för utländska fordon.

3 §. *Anmälningssskyldighet.* I paragrafen föreslås stadgat att ett fordons ägare eller innehavare är skyldig att till bilregistercentralen anmäla användning av bränsle som beskattas lindrigare än dieselolja. Anmälningen skall göras innan sådant bränsle börjar användas. Stadgandet motsvarar förfarandet enligt lagen om skatt på motorfordon. Enligt 3 mom. i den föreslagna 2 § skall endast tilläggsskatt på motorfordonsskatten uppbäras för ett finländskt fordon för vilket anmälan har gjorts.

En anmälan som gäller ett fordon som förs in i landet skall kunna göras också till tullmyndigheten. Avsikten är att tullmyndigheten i sådana fall förmedlar uppgifterna till Bilregistercentralens enhet för fordonförvaltningen för att bränsleavgiften skall kunna debiteras.

4 §. *Påförande av bränsleavgift.* Enligt det föreslagna stadgandet skall bränsleavgift påföras för så många dagar som bränsle som beskattas lindrigare än dieselolja enligt anmälan används i fordonet. Om det i samband med övervakningen konstateras att sådant bränsle används i fordonet under annan tid än den som anmälts, uppbärs bränsleavgift för så många dagar som fordonet dittills utan avbrott har varit i Finland. Bränsleavgift uppbärs för högst 60 dagar åt gången. Om bränsleavgift redan tidigare har påförts för fordonet, räknas tiden tidigast från utgången av den föregående skatteperioden.

Det föreslagna arrangementet baserar sig på att det kan antas att samma bränsle hela tiden används i fordonet. Det är dock svårt och i praktiken för det mesta omöjligt att bevisa hurdant bränsle som har använts i fordonet under tiden före en observation i samband med övervakningen eller hur mycket fordonet i själva verket har använts. Därför måste beskattningen grunda sig på hur länge fordonet

har kunnat användas i Finland. Av billighets-skäl begränsas tiden emellertid till högst 60 dagar per gång. Den tid före en observation i samband med övervakningen som fordonet oavbrutet har varit i Finland skall beaktas. Om fordonet har varit i Finland flera gånger, inverkar de föregående gångerna således inte på bränsleavgiftens skatteperiod.

I praktiken kan det dock förekomma fall där det är svårt att på ett tillräckligt tillförlitligt sätt fastställa tidpunkten då ett fordon har förts in i landet och längden på den användningstid som börjar då. Med tanke på dylika situationer, som eventuellt beror på den som för in fordonet i landet, föreslås det bli stadgat att bränsleavgift skall kunna debiteras för minst tio dagar. Denna tid skall också kunna överskridas enligt prövning, om det finns befogad anledning att uppskatta användningstiden till mer än tio dagar. Avsikten är inte att stadgandet skall tillämpas så att fordonsanvändarens rättsskydd äventyras på grund av den prövningsrätt som ingår i stadgandet. En tillämpning av stadgandet kommer närmast i fråga i sådana fall då den betalningsskyldige inte är villig att lämna behövliga uppgifter om införseln av fordonet. Stadgandet innebär inte heller att myndigheternas utredningsskyldighet åsidosätts.

5 §. *Bränsleavgiftens belopp.* Den bränsleavgift som uppbärs för olika fordon bör minst motsvara den skatt som ingår i priset på den dieselolja som skulle ha använts i fordonet under en dag. Då antalet fordonskilometer för ett fordon och den faktiska bränslemängden inte på ett tillförlitligt sett kan redas ut i efterhand, föreslås att bränsleavgiften skall grunda sig på den mängd bränsle som högst kan användas i ett fordon inom respektive fordonsgrupp under ett dygn. Maximibeloppet för t.ex. en lastbil räknas ut enligt en tung lastbil som används i jordtransportarbete under svåra förhållanden och körs i flera skift.

Som bränsleavgift för en paketbil föreslås 500 mk per dag, för en lastbil 1 000 mk per dag och för en buss 750 mk per dag.

Jämfört med den tilläggsskatt som nämns i lagen om skatt på motorfordon motsvarar bränsleaccisen för en lastbil ungefär tilläggs-skattebeloppet dividerat med det genomsnittliga antalet normala arbetsdagar under ett år.

6 §. *Förhöjd bränsleavgift.* På samma sätt som vid annan beskattning är det också nödvändigt att uppbära förhöjd bränsleavgift som

påföljd vid skattefusk och skattebedrägeri. Därför föreslås att bränsleavgiften skall uppbäras till tredubbelt belopp, om bränsle som beskattas lindrigare än dieselolja används utan att en anmälan enligt 3 § har gjorts på förhand.

7 §. *Betalningsskyldig.* Enligt paragrafen skall bränsleavgiften påföras den som var fordonets ägare då bränsle som beskattas lindrigare än dieselolja användes. Om fordonet har en permanent innehavare, skall avgiften dock påföras innehavaren. Härmed avses i praktiken den fordonsinnehavare som har införts i fordonsregistret eller annat härmed jämförbart innehav av fordon.

För utredande av vem som skall anses som en ovan avsedd betalningsskyldig används uppgifterna i fordonsregistret, de handlingar som gäller fordonet eller någon annan motsvarande informationskälla. I detta sammanhang hänvisas även till 14 § 2 mom., som behandlas nedan. Enligt sistnämnda lagrum får bränsleavgift som har förfallit till betalning drivas in i utsvärningsväg av fordonets värde också sedan äganderättsförhållandena med hänsyn till fordonet har ändrats.

8 §. *Myndigheter.* Bränsleavgiften debiteras av Bilregistercentralens enhet för fordonsförvaltningen. Bilregistercentralens enhet för fordonsförvaltningen uppbär också tilläggsskatten på fordonsskatt, som samtidigt kan bli aktuell med anledning av anmälan från den som använder fordonet eller en observation i samband med den tillsyn som myndigheterna utövar.

Användningen av bränsle övervakas av polisen och tullmyndigheterna. Dessa skall ha rätt att utföra nödvändiga inspektioner av upplagingsställen för bränslen och av fordon. Stadgandet skulle motsvara gällande praxis i fråga om tilläggsskatt.

I paragrafens 3 mom. stadgas om tillsynsmyndigheternas skyldighet att göra nödvändiga anmälningar om sina observationer till Bilregistercentralens enhet för fordonsförvaltningen.

9 §. *Konstaterande av användning av bränsle.* I paragrafen föreslås att användningen av annat bränsle än dieselolja anses ha inletts om ett fordons bränsletank innehåller bränsle som kan identifieras som lätt brännolja. Mängden identifierbart bränsle inverkar inte på debiteringen. Förslaget följer samma princip som motsvarande stadgande i 14 § 3 mom. lagen om skatt på motorfordon.

10 §. *Fortsatt körning.* Det föreslås att i

lagen skall tas in ett stadgande, enligt vilket ett fordon som i samband med övervakningen konstateras ha drivits med bränsle som beskattas lindrigare än dieselolja efter detta med användning av detta bränsle får köras till ett ställe, som myndigheterna bestämmer, där fordonets bränsle kan bytas ut. Härmed avses att fordonet t.ex. flyttas till en servicestation, där de eventuellt rent av stora mängder bränsle som finns i fordonets tank kan hanteras tryggt med tanke på miljön och där det finns tillgång till dieselolja. Enligt stadgandet skall myndigheten anvisa närmaste ställe där bränslet kan bytas ut.

Enligt det föreslagna 2 mom. medför annan körning med bränsle som beskattas lindrigare än dieselolja än körning till det ställe där bränslet kan bytas ut att ny bränsleavgift påförs.

11 §. *Utförsel förbud för ett i utlandet registrerat fordon.* För att bränsleavgiften effektivt skall kunna drivas in under alla förhållanden, föreslås stadgat att ett i utlandet registrerat fordon, för vilket bränsleavgift skall uppbäras, inte får föras ut ur landet förrän bränsleavgiften har betalats. Stadgandet innebär att utförsel förbudet träder i kraft genast då det i samband med övervakningen konstateras att bränsle som beskattas lindrigare än dieselolja har använts. Detsamma gäller också då en anmälan enligt lagens 3 § görs om fordonet. Särskilt beslut av en myndighet behövs inte. De myndigheter som övervakar användningen av bränsle eller Bilregistercentralens enhet för fordonsförvaltningen skall anmäla saken till de myndigheter som övervakar utförseln av fordon, även om detta inte nämns särskilt i lagen.

Då omständigheterna kan förutsätta att ett fordon förs ut ur landet redan innan bränsleavgiften har debiterats, föreslås stadgat att Bilregistercentralens enhet för fordonsförvaltningen kan ge tillstånd till detta, om godtagbar säkerhet ställs för betalningen av bränsleavgiften. Säkerheten tas emot och godkänns av Bilregistercentralens enhet för fordonsförvaltningen, som också annars sköter indrivningen av bränsleavgiften.

12 §. *Hörande av den betalningsskyldige.* Som en del av de rättsskyddsarrangemang som hänför sig till bränsleavgiften föreslås att i lagen tas in ett stadgande, enligt vilket den betalningsskyldige skall beredas tillfälle att bli hörd innan bränsleavgiften debiteras. Hörandet skall ske i form av ett skriftligt utlåtande, men

om den som saken gäller ber om det kan hörandet också ske muntligen. För utlåtande skall reserveras en tid om minst två veckor.

13 §. *Betalningstid.* Det föreslås att betalningstiden för bränsleavgiften skall vara 30 dagar från betalningsföreläggandet.

På bränsleavgiften uppbärs dröjsmålsränta och restavgift för tiden efter förfallodagen. Dröjsmålsräntan och restavgiften räknas ut enligt grunderna i lagen om dröjsmålsränta och restavgift på skatt (145/76).

14 §. *Ändringssökande och verkställighet.* Enligt stadgandet söks ändring i beslut som gäller påförande av bränsleavgift genom besvär hos omsättningsskatterätten med iakttagande av vad som stadgas i lagen om skatt på motorfordon (722/66). Det föreslagna förfarandet för ändringssökande motsvarar bl.a. ändringssökandet i samband med tilläggsskatt på fordonskatt. Förfarandet är ändamålsenligt av den orsaken att det i en del fall kan hända att ändring söks på lika grunder både i bränsleavgiften och tilläggsskatten.

Betalningsföreläggande som gäller bränsleavgift verkställs utan dom eller utslag med iakttagande av vad som stadgas i lagen om indrivning av skatter och avgifter i utsökningsväg (367/61). I och med detta stadgande skall också de medel för erhållande av rättskydd som enligt nämnda lag står till en skattskyldigs förfogande tillämpas.

För säkerställande av indrivningen av bränsleavgift föreslås stadgat att fordonet får utmätas och bränsleavgiften indrivs av fordonets värde, om bränsleavgiften inte har betalats senast på förfallodagen, även om fordonet då ägs av någon annan än den betalningsskyldige.

15 §. *Skattelättnad och anstånd med betalningen.* Det föreslås att i lagen tas in stadganden om skattelättnad och anstånd med betalningen. Stadgandena motsvarar de stadganden som i allmänhet ingår också i andra skattelagar. Skattelättnad skall kunna beviljas av särskilt vägande skäl. I praktiken kan detta innebära beaktande av olika slags omständigheter som rör den betalningsskyldige och gör indrivningen av bränsleavgift oskälig. Skattelättnad bör dock inte beviljas enbart på grund av att bränsleavgiften eventuellt är hög. Möjligheten att bevilja skattelättnad skall också gälla de dröjsmålspåföljder som räknas ut på bränsleavgiften.

Finansministeriet skall behandla de ansök-

ningar om skattelättnad som gäller bränsleavgifter. Skattestyrelsen behandlar dock de ansökningar som gäller belopp på högst 300 000 mk. Finansministeriet kan också i detta fall överta avgörandet av ett principiellt viktigt ärende.

Anstånd med betalningen av bränsleavgift skall kunna sökas av särskilt vägande skäl. Skattestyrelsen skall avgöra anståndsansökningarna. Anstånd beviljas på de villkor som finansministeriet bestämmer, på samma sätt som anstånd med andra skatter. Villkoren gäller bl.a. anståndsrenta och säkerheter. Ministeriet kan också enligt egen prövning överta avgörandet av ett anståndsärende.

I överensstämmelse med de skattelättnads- och anståndsstadganden som gäller andra skatter föreslås stadgat att ändring i anstånds- eller skattelättnadsbeslut som gäller bränsleavgift inte får sökas genom besvär. En ny ansökan skall dock kunna lämnas in utan hinder av detta stadgande.

16 §. Straffstadganden. I paragrafen föreslås att den som i strid med lagen undandrar eller försöker undandra bränsleavgift straffas på det sätt som stadgas i 29 kap. 1—3 §§ strafflagen. Stadgandet motsvarar straffstadgandena i andra skattelagar.

17 §. Närmare stadganden. Det föreslås att ett stadgande om bemyndigande att utfärda förordning tas in i lagen. Enligt det utfärdas närmare stadganden om verkställigheten vid behov genom förordning.

18 §. Ikraftträdande. I paragrafen ingår ett sedvanligt stadgande om den tidpunkt då lagen träder i kraft samt ett stadgande, enligt vilket lagen skall tillämpas på fordon som används i Finland den dag lagen träder i kraft eller därefter.

1.2. Lag om ändring av 6 § lagen om bränsleaccis

6 §. I lagrummet stadgas om accisfritt bränsle. I paragrafens 7 punkt stadgas att bl.a. bränsle som överläts för användning såsom bränsle för fortskaffningsmedel i utrikestrafik är accisfritt. Det föreslås att omnämmandet av fortskaffningsmedel, med vilka avses vägtrafikfordon, stryks i den förteckning över trafikmedel i utrikestrafik som ingår i paragrafen. Bränsle för fartyg och luftfartyg i utrikestrafik, som nämns i paragrafen, skall fortfarande vara accisfritt.

1.3. Lag om ändring av 16 § lagen om skatt på motorfordon

16 §. I detta lagrum föreslås bli stadgat att tilläggsskatten skall sänkas med det belopp som under skatteperioden debiterats i bränsleavgift, högst dock med ett belopp som är lika stort som tilläggsskatten. Samtidigt föreslås att ordalydelsen i de stadganden som gäller tilläggsskattens belopp förenklas. Avsikten är att ändringen av ordalydelsen inte skall inverka på tilläggsskattens belopp eller på för vilka fordon tilläggsskatt upp bärs.

2. Ikraftträdande

Avsikten är att lagen om bränsleavgift, lagen om ändring av 6 § lagen om bränsleaccis och lagen om ändring av 16 § lagen om skatt på motorfordon skall träda i kraft så snart riksdagen har antagit dem och de har blivit stadfärsta.

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

1.

Lag om bränsleavgift

I enlighet med riksdagens beslut stadgas:

1 §

Tillämpningsområde

I denna lag stadgas om en bränsleavgift som skall betalas när bränsle som beskattas lindrigare än dieselolja används i en med dieselmotor försedd paketbil, lastbil eller buss.

Denna lag tillämpas på fordon som nämns i 1 mom. och som är registrerade i Finland eller i utlandet eller som oregistrerade används i Finland.

2 §

Bränsleavgift

För ett fordon enligt 1 § i vilket såsom bränsle används bränsle som beskattas lindrigare än dieselolja uppbärs bränsleavgift i stället för bränsleaccis.

Bränsleavgift uppbärs inte för det bränsle som finns i ett fordonens tank då fordonet förs in i landet. Om det bränsle som finns i ett fordonens tank då fordonet förs in i landet har gjorts identifierbart på det sätt som med stöd av lagen om bränsleaccis (948/82) stadgas om lätt brännolja, skall bränsleavgift dock debiteras.

För ett fordon om vilket en anmälan enligt 20 § lagen om skatt på motorfordon har gjorts för debitering av tilläggsskatt uppbärs inte bränsleavgift under tilläggsskatteperioden.

3 §

Anmälningsskyldighet

Om bränsle som beskattas lindrigare än dieselolja börjar användas i ett fordon som nämns i 1 §, är fordonets ägare eller innehavare skyldig att anmäla detta till Bilregistercentralens enhet för fordonförvaltningen innan bränslet tas i bruk. En anmälan som gäller ett fordon som förs in i landet kan även lämnas till tullmyndigheten.

4 §

Påförande av bränsleavgift

Bränsleavgift påförs för så många dagar som

bränsle som beskattas lindrigare än dieselolja enligt anmälan används i fordonet.

Om det konstateras att bränsle som beskattas lindrigare än dieselolja används i fordonet under annan tid än den som anmälts, uppbärs bränsleavgift för så många dagar som fordonet utan avbrott har varit i Finland fram till den dag då användningen konstaterades, dock högst för 60 dagar per gång. Om bränsleavgift har påförts för fordonet, räknas tiden tidigast från dagen efter föregående skatteperiod. Om tidpunkten då fordonet har förts in i landet inte kan fastställas, debiteras bränsleavgift för minst tio dagar.

5 §

Bränsleavgiftens belopp

Bränsleavgiften för en paketbil är 500 mark, för en lastbil 1 000 mark och för en buss 750 mark per dag.

6 §

Förhöjd bränsleavgift

Om det konstateras att bränsle som beskattas lindrigare än dieselolja används i ett fordon och någon anmälan enligt 3 § om användning av sådant bränsle inte har gjorts, uppbärs bränsleavgiften till tredubbel belopp.

7 §

Betalningsskyldig

Bränsleavgiften påförs den som var fordonets ägare då bränsle som beskattas lindrigare än dieselolja användes. Om fordonet varaktigt innehas av någon annan, påförs bränsleavgiften dock innehavaren.

Vem den betalningsskyldige är kan fastställas på grundval av uppgifterna i motorfordonsregistret eller, om fordonet är oregistrerat eller registrerat i utlandet, på grundval av de handlingar som gäller fordonet eller uppgifter från registreringslandet.

8 §

Myndigheter

Bränsleavgiften debiteras av Bilregister-

centralens enhet för fordonsförvaltningen.

Användningen av bränsle övervakas av polisen och tullmyndigheterna. Polisen och tullmyndigheterna har rätt att utföra nödvändiga inspektioner av upplagringsställen för bränslen och av fordon för att arten av det bränsle som används i fordonet skall kunna redas ut.

Om det konstateras att bränsle som beskattas lindrigare än dieselolja används i ett med dieselmotor försett fordon, skall den övervakande myndigheten anmäla detta till Bilregistercentralens enhet för fordonsförvaltningen för att bränsleavgift skall kunna påföras.

9 §

Konstaterande av användning av bränsle

Användningen av annat bränsle än dieselolja anses ha inletts då en tank som är ansluten till fordonets bränslesystem innehåller bränsle som har gjorts identifierbart på det sätt som stadgas om lätt brännolja. Bränsleavgift uppbärs oberoende av hur mycket sådant bränsle det finns i fordonet.

10 §

Fortsatt körning

Ett med dieselmotor försett fordon som konstateras ha drivits med bränsle som beskattas lindrigare än dieselolja får, efter att grunderna för påförande av bränsleavgift har retts ut, med användning av detta bränsle köras till närmaste ställe som den övervakande myndigheten bestämmer och där bränslet kan bytas ut.

Bränsleavgift påförs på nytt, om bränsle som beskattas lindrigare än dieselolja används i fordonet efter en sådan körning som nämns i 1 mom. och som sker med tillstånd av en myndighet.

11 §

Utförselbud för ett i utlandet registrerat fordon

Ett i utlandet registrerat fordon för vilket bränsleavgift skall uppbäras får inte föras ut ur landet förrän bränsleavgiften har betalats. Bilregistercentralens enhet för fordonsförvaltningen kan dock ge tillstånd till att fordonet förs ut ur landet, om godtagbar säkerhet har ställts för betalningen av bränsleavgiften.

12 §

Hörande av den betalningsskyldige

Om den betalningsskyldige befinner sig i Finland på känd ort skall han, innan betalningsföreläggande utfärdas, beredas tillfälle att lämna ett skriftligt utlåtande inom en viss tid, som skall omfatta minst två veckor. Den betalningsskyldige kan också höras muntligen, om han ber om det.

13 §

Betalningstid

Bränsleavgiften skall betalas inom 30 dagar från betalningsföreläggandet.

Om bränsleavgiften inte betalas inom den tid som nämns i 1 mom., uppbärs hos den betalningsskyldige dröjsmålsränta och restavgift, som räknas ut enligt grunderna i lagen om dröjsmålsränta och restavgift på skatt (145/76).

14 §

Ändringsökande och verkställighet

Ändring i beslut som gäller påförande av bränsleavgift söks genom besvär hos omsättningskatterätten med iakttagande av vad som stadgas i lagen om skatt på motorfordon (722/66). Beträffande skatterättelse tillämpas stadgandena i lagen om skatt på motorfordon.

Betalningsföreläggandet får verkställas utan dom eller utslag med iakttagande av vad som stadgas i lagen om indrivning av skatter och avgifter i utsökningsväg (367/61). Om bränsleavgiften inte har betalats senast på förfallodagen får fordonet utmätas och bränsleavgiften indrivs ur fordonets värde, även om fordonet ägs av någon annan än den betalningsskyldige.

15 §

Skattelättnad och anstånd med betalningen

Finansministeriet kan av särskilt vägande skäl på ansökan och på villkor som det bestämmer bevilja befrielse från betalning av bränsleavgift, dröjsmålsränta och restavgift samt ränta som skall betalas med anledning av anstånd.

Skattestyrelsen avgör en ansökan som avses i 1 mom., om det belopp vars avlyftande eller återbäring söks är högst 300 000 mark. Finansministeriet kan dock överta avgörandet av ett principiellt viktigt ärende.

Skattestyrelsen kan på ansökan bevilja anstånd med betalning av bränsleavgift. Beträffande anståndsvillkoren tillämpas vad som stadgas om tilläggsskatt på motorfordon. Finansministeriet kan överta avgörandet av ett anståndsärende. Ministeriet bestämmer härvid anståndsvillkoren i sitt beslut på ansökningen.

I beslut som meddelas med stöd av denna paragraf får ändring inte sökas genom besvär.

16 §

Straffstadganden

Om straff för den som i strid med lagen

undandrar eller försöker undandra bränsleavgift stadgas i 29 kap. 1—3 §§ strafflagen.

17 §

Närmare stadganden

Närmare stadganden om verkställigheten av denna lag utfärdas vid behov genom förordning.

18 §

Ikraftträdande

Denna lag träder i kraft den 199 .

Lagen tillämpas på fordon som används den dag lagen träder i kraft eller därefter.

2.

Lag**om ändring av 6 § lagen om bränsleaccis**

I enlighet med riksdagens beslut

ändras 6 § 7 punkten lagen den 17 december 1982 om bränsleaccis (948/82), sådant detta lagrum lyder i lag av den 11 juli 1986 (548/86), som följer:

Accisfritt är 6 §

eller fiskefartyg som idkar fångst utanför Finlands territorialvatten.

7) på de villkor som tullstyrelsen bestämmer, bränsle som överläts för användning såsom bränsle för fartyg eller luftfartyg i utrikestrafik

Denna lag träder i kraft den 199 .

2.

Lag**om ändring av 6 § lagen om bränsleaccis**

I enlighet med riksdagens beslut

ändras 6 § 7 punkten lagen den 17 december 1982 om bränsleaccis (948/82), sådant detta lagrum lyder i lag av den 11 juli 1986 (548/86), som följer:

Gällande lydelse

Föreslagen lydelse

6 §

7) på de villkor som tullstyrelsen bestämmer, bränsle som överläts för användning såsom bränsle för fartyg, luftfartyg eller fortskaffningsmedel i utrikestrafik eller fiskefartyg som idkar fångst utanför Finlands territorialvatten.

7) på de villkor som tullstyrelsen bestämmer, bränsle som överläts för användning såsom bränsle för fartyg eller luftfartyg i utrikestrafik eller fiskefartyg som idkar fångst utanför Finlands territorialvatten.

Denna lag träder i kraft den
199 .

3.

L a g**om ändring av 16 § lagen om skatt på motorfordon**

I enlighet med riksdagens beslut

ändras 16 § 1 mom. lagen den 30 december 1966 om skatt på motorfordon (722/66), sådant detta lagrum lyder i lag av den 21 december 1990 (1168/90), som följer:

Gällande lydelse

16 §

Tilläggsskatten utgör för de motorfordon för vilka egentlig fordonsskatt skall betalas eller för vilka skatten kan räknas ut med hänsyn till fordonets art, varvid skatten för fordon som är avsett att drivas med bensin skall beräknas enligt de grunder som anges i 5 §, det tjugofaldiga beloppet av fordonsskatten, likväl minst 5 000 mark. Tilläggsskatten för buss och trafiktraktor utgör 60 000 mark.

Föreslagen lydelse

16 §

För de fordon för vilka egentlig fordonsskatt skall betalas utgör tilläggsskatten det tjugofaldiga beloppet av fordonsskatten. För de fordon för vilka egentlig fordonsskatt inte behöver betalas är tilläggsskatten det tjugofaldiga beloppet av det belopp som med hänsyn till fordonets art har räknats ut enligt de grunder som anges i 5 §, likväl minst 5 000 mark. Tilläggsskatten för buss och trafiktraktor utgör 60 000 mark. *Tilläggsskatten sänks med beloppet av den bränsleavgift som under skatteperioden har debiterats för fordonet med stöd av lagen om bränsleavgift (/9), dock högst med ett belopp som motsvarar tilläggsskattens hela belopp.*

 Denna lag träder i kraft den
 199 .
