

Regeringens proposition till Riksdagen med förslag till lag om ändring av lagen om bränsleavgift

PROPOSITIONENS HUVUDSAKLIGA INNEHÅLL

I denna proposition föreslås att lagen om bränsleavgift ändras. Det föreslås att bränsleavgift också skall uppbäras för personbilar, när de använder bränsle som beskattas lindrigare än dieselolja. Samtidigt föreslås att

bränsleavgiften höjs och att vissa mindre tekniska ändringar införs i lagen.

Den föreslagna lagen avses träda i kraft när den har godkänts och blivit stadfäst.

ALLMÄN MOTIVERING

1. Nuläge och föreslagna ändringar

1.1. Reglerna för användning av bränsle i dieselfordon

Fordon som är försedda med dieselmotor drivs antingen med dieselolja eller lätt brännolja. Till sin petrokemiska sammansättning är dessa bränslen identiska eller nästan identiska. Den huvudsakliga skillnaden ligger i beskattningen. Accisen på dieselolja är enligt 1997 års beskattningsgrunder 178,5—163,5 penni per liter beroende på kvaliteten. Accisen på lätt brännolja är 29 penni per liter. För att lätt brännolja skall var identifierbar tillsätts rött färgämne och ämnet furfural.

Användningen av bränsle för olika ändamål regleras i lagen om skatt på motorfordon (722/1966) och lagen om bränsleavgift (337/1993). Avsikten är att bränslen som beskattas som dieselolja skall användas i vägtrafiken, medan lätt brännolja, med vissa undantag som närmast gäller traktorer och arbetsmaskiner, skall användas för uppvärmning. I de nämnda lagarna finns bestämmelser om ekonomiska påföljder för användning av lätt brännolja i fordon som förutsätts använda bränsle som beskattas som dieselolja. Avsikten med tilläggsskatten i anslutning till motorfordonsskatten och bränsleavgiften är att hindra användningen av lätt brännolja i fordon genom att göra användningen av lätt brännolja betydligt oförmånligare i alla situationer, trots den högre accisen på dieselolja.

I finsk lagstiftning finns inget förbud mot användning av lätt brännolja i fordon som används i vägtrafik, utan arrangemanget grundar sig på den effektiva ekonomiska påföljden.

Undantag från den ovan nämnda huvudregeln är när det gäller fordon i vägtrafik, förutom vissa traktorer och arbetsmaskiner, personbilar som är registrerade någon annanstans än i Finland. För dessa fordon uppbärs inte bränsleavgift eller annan skatt, även om fordonen använder lätt brännolja som bränsle.

1.2. Lagen om bränsleavgift

Lagen om bränsleavgift trädde i kraft den 15 april 1993. Enligt lagen uppbärs bränsleavgift för vissa fordon, när dessa fordon drivs med ett bränsle som beskattas lindrigare än dieselolja. Fordon som omfattas av bränsleavgiften är paketbilar, lastbilar och bussar. Lagen gäller fordon i dessa kategorier vare sig de är registrerade i Finland eller i utlandet, liksom också paketbilar, lastbilar och bussar som används oregistrerade. Bränsleavgiften uppbärs endast för användning av bränsle som har gjorts identifierbart på det sätt som nämns i bestämmelserna om lätt brännolja. Bestämmelserna om detta har med stöd av 7 § lagen om accis på flytande bränslen (1472/1994) utfärdats genom en förordning om accis på flytande bränslen (1547/1994).

Bränsleavgiften är en skatt som uppbärs per dag. Den uppbärs för så många dagar som ett fordon används i Finland, dock högst för 60 dagar per gång. Avgiften är fixerad till 500 mk per dag för paketbilar, 750 mk per dag för bussar och 1 000 mk per dag för lastbilar. Om lätt brännolja har använts i fordonet utan att detta på förhand har anmälts till fordonsförvaltningscentralen, uppbärs bränsleavgiften till tredubbel belopp.

Orsakerna till att bränsleavgiften infördes ansluter sig till den avreglering av trafiken som kunde skönjas i början av 90-talet och den ökning av den internationella konkurrensen som följde av avregleringen. Bränsleavgiften har nära anknytning till tilläggsskatten i fråga om motorfordonsskatt, som likaså uppbärs för användning av bränslen som beskattas lindrigare än dieselolja eller motorbensin eller bränslen som är skattefria, i motsvarande i Finland registrerade eller oregistrerade fordon. Avsikten med bränsleavgiften var att i beskattningshänseende likställa fordon som är registrerade i utlandet med fordon som är registrerade i Finland, i de fall där lätt brännolja används i stället för dieselolja.

Avsikten med tilläggsskatten i anslutning till motorfordonsskatten och bränsleavgiften är att användning av lätt brännolja i stället för dieselolja inte skall kunna bli ekonomiskt lönsam. Syftet med tilläggsskatten och bränsleavgiften är att lätt brännolja överhuvudtaget inte skall användas som trafikbränsle i Finland, trots att finsk lagstiftning inte direkt förbjuder användning av lätt brännolja i fordon som är försedda med dieselmotor. I detta avseende är dessa två skatter, som är avsedda att vara ekonomiska påföljder, jämförbara.

Orsaken till att det var nödvändigt att införa en särskild bränsleavgift, trots att enligt gällande lagstiftning redan uppbärs tilläggsskatt, berodde på att tilläggsskatten i anslutning till motorfordonsskatten inte kunde utvidgas till att omfatta också motorfordon som var registrerade i andra länder än Finland. Tilläggsskatten är en av de skatter som räknas till motorfordonsskatten. Vissa internationella avtal som Finland har anslutit sig till förutsätter att det fördragsslutande landet inte uppbär motorfordonsskatt för det andra fördragsslutande landets motorfordon. Bestämmelserna om detta ingår i konventionen rörande beskattning av privatfordon i inter-

nationell trafik (FördrS 22/1956), konventionen rörande beskattning av fordon, som användas vid internationell befordran av resande (FördrS 9/1967) samt konventionen rörande beskattning av fordon, som används vid internationell godsbefordran (FördrS 12/1967). Enligt artikel 2 i nämnda konventioner är den fördragsslutande partens fordon som förs in på annan fördragsslutande parts område, under de förutsättningar som anges närmare i konventionen, befriade från skatter och avgifter som åläggs trafik med eller innehav av fordon inom den sistnämnda fördragsslutande partens område. Befrielsen gäller inte bro- eller vägavgifter, konsumtionskatter, konsumtionsavgifter, befodringskatter eller befodringsavgifter. Den tilläggsskatt i anslutning till motorfordonsskatten som uppbärs för hela året kunde vid en tolkning av dessa artiklar eventuellt ha uppfattats som en skatt som uppbärs för innehav av fordon som drivs med lätt brännolja. En sådan tolkning hade lett till att tilläggsskatten inte kan uppbäras för den fördragsslutande partens fordon. Det var därför nödvändigt att för användning av lätt brännolja införa en påföljd som inte kan anses strida mot de nämnda konventionerna.

1.3. Bränsleavgiftens förhållande till tilläggsskatten

På fordon som är registrerade i ett annat land än Finland tillämpas lagen om bränsleavgift. För fordon som är registrerade i Finland, eller som oregistrerade används i Finland, uppbärs på basis av användning av bränsle som beskattas lindrigare än dieselolja både bränsleavgift och tilläggsskatt enligt lagen om skatt på motorfordon. Bränsleavgiften och tilläggsskatten i anslutning till motorfordonsskatten har sammanjämkats så, att tilläggsskatten sänks med det belopp som under samma tid har debiterats i bränsleavgift för fordonet. Arrangemanget beror på att det var nödvändigt att bränsleavgiften också skulle gälla inhemska fordon, för att bränsleavgiften inte skulle anses missgynna fordon som är registrerade i andra länder än Finland. För fordon som är registrerade i Finland uppbärs alltså för användning av lätt brännolja ett belopp som motsvarar bränsleavgiften eller tilläggsskatten, beroende på vilket belopp som är högre.

För ett fordon som är registrerat i Finland

uppbärs inte bränsleavgift, om för debitering av tilläggsskatt gjorts i 20 § lagen om skatt på motorfordon avsedd förhandsanmälan om användning av ett bränsle som beskattas lindrigare än dieselolja.

1.4. Tillämpningsområdet för lagen om bränsleavgift

Bränsleavgift uppbärs enligt 1 § lagen om bränsleavgift för paketbilar, lastbilar eller bussar i vilka används lätt brännolja som har gjorts identifierbar på det sätt som bestäms i lagen om accis på flytande bränslen. Bränsleavgift uppbärs inte för personbilar och t.ex. inte för arbetsmaskiner, om en arbetsmaskin som transporterar gods drivs med lätt brännolja. Lagens tillämpningsområde är alltså snävare än tillämpningsområdet för bestämmelserna om tilläggsskatt i lagen om skatt på motorfordon.

Som ovan har konstaterats stiftades lagen om bränsleavgift framför allt för att eliminera existerande beskattningsrelaterade skillnader i konkurrensförhållandena mellan inhemska och utländska åkare. Därför ansågs det inte nödvändigt att bränsleavgiften också skulle gälla personbilar.

1.5. Bränsleavgiftens storlek

Bränsleavgiften har dimensionerats så att den skatt som skall betalas för fordon som drivs med lätt brännolja i alla situationer är minst samma belopp som skulle betalas för fordonet om drivkraften var skattepliktigt dieselolja. Den övre fordonsskilometergräns ovanför vilken användningen av lätt brännolja blir lönsam sattes så högt att det under inga förhållanden är möjligt att under ett dygn köra så mycket. Räknat enligt prisnivån i början av 1993 skulle användningen av lätt brännolja ha blivit lönsam först efter drygt 1 500 körkilometer. I praktiken är det omöjligt att köra så många fordonsskilometer under ett dygn. För att gränsen skulle vara i stort sett likvärdig för olika fordonstyper blev bränsleavgiften för paketbilar 500 mk, för bussar 750 mk och för lastbilar 1 000 mk per dag.

Bränsleavgiften uppbärs till tredubbelt belopp, om det inte har gjorts anmälan om användningen av lätt brännolja till fordonförvaltningscentralen innan användningen

började. Avsikten är att bränsleavgiften i detta fall mycket tydligt skall ha karaktären av en påföljd som följer av att man undviker en skatt.

Om jämförelsen ovan görs med de nuvarande priserna på dieselolja och lätt brännolja är resultatet ungefär detsamma som i början av 1993. Prisskillnaderna mellan olika bränslen har ökat något, men den fordonsskilometergräns efter vilken användningen av lätt brännolja kan bli ekonomiskt lönsam är trots detta över 1 200 km i dygnet. Om man beaktar ändringarna i mervärdesbeskattningen och särskilt att mervärdeskatt som ingår i priset på bränsle är avdragbar, ligger gränsen när det gäller trafik som omfattas av mervärdeskatten numera ungefär vid samma antal fordonsskilometer som 1993 då lagen om bränsleavgift trädde i kraft.

1.6. Förhållandet till EU-bestämmelser

Lagen om bränsleavgift stiftades vid en tidpunkt då Finland inte ännu var medlem i Europeiska unionen (EU). I lagen beaktas bl.a. inte bestämmelserna om bränsleskatter i gemenskapens direktiv. Bestämmelserna om bränsleavgiften har nära anknytning till bestämmelserna om tilläggsskatt i anslutning till motorfordonsskatten. Därför granskas i det följande både bestämmelserna om bränsleavgiften och tilläggsskatten i förhållande till de bestämmelser om bränsleskatt och användningen av olika bränslen som tillämpas inom EU.

Inom EU har accis-beskattningen av bränslen som används som drivmedel i trafik samordnats genom två direktiv. I artikel 2 i direktivet om harmonisering av strukturerna för punktskatter på mineraloljor (92/81/EEG) ingår en definition på vilka bränslen som är dieseloljor och vilka som är eldningsoljor. För att definiera begreppet mineraloljor hänvisas i 1 punkten först till ett antal tullpositioner i fråga om vilka gäller att en minimiskattensnivå har preciserats för var och en, bl.a. för dieselolja som används som motorbränsle och lätt brännolja som är avsedd att användas som eldningsolja. Dessutom konstateras i 3 punkten att varje produkt som är avsedd att användas eller bjuds ut till försäljning som motorbränsle, eller som använts som motorbränsle eller som tillsats till motorbränsle, skall beskattas som motorbränsle. En motsvarande bestämmelse med

koppling till användningsändamål, försäljning eller faktisk användning gäller bränslen som används för uppvärmning, dock i begränsad utsträckning, så att regeln inte gäller vissa fasta och gasformiga bränslen som allmänt används för uppvärmning. I artikel 8 finns en förteckning över de undantagsfall då medlemsstaterna skall tillåta användning av delvis eller helt skattefritt bränsle som motorbränsle, eller då ett medlemsland om det så önskar kan tillåta användning av skattefritt eller lindrigare beskattat bränsle för de ändamål som nämns i direktivet.

I de ovan nämnda direktiven förutsätts att bränsle som överläts att användas för ett visst ändamål beskattas som dieselloja eller lätt brännolja så, att skattesatsen är åtminstone lika stor som minimiskattesatsen. I direktiven ingår inte bestämmelser om på vilket sätt övervakningen av att olika bränslen används på det sätt som förutsätts i direktiven skall ordnas. Varje land får således själv avgöra hur övervakningen ordnas.

I Finland har tillgången på mineraloljebaserade bränslen för konsumenterna ordnats så, att dieselloja säljs för att användas som motorbränsle och lätt brännolja för att användas som eldningsolja. Accisen på dieselloja är högre än den minimisats som förutsätts i artikel 5.1 i rådets direktiv om tillnärmning av punktskattesatser för mineraloljor (92/82/EEG) och accisen på lätt brännolja är högre än den minimisats som i artikel 5.2 i samma direktiv förutsätts för eldningsoljas del.

I finsk lagstiftning finns inga bestämmelser om vilket bränsle konsumenten skall använda för olika ändamål. Däremot finns i lagen om skatt på motorfordon och lagen om bränsleavgift bestämmelser om påföljder för den som i stället för dieselloja använder lätt brännolja eller något annat bränsle som beskattas lindrigare än dieselloja i ett fordon som är avsett att använda dieselloja som drivmedel. Påföljden för användaren är i dessa fall en mycket hög avgift antingen i form av tilläggsskatt i anslutning till motorfordonsskatt eller i form av bränsleavgift eller bådadera. Nivån på dessa skatter är så hög, att användningen av ett bränsle som beskattas lindrigare än dieselloja i inget fall kan bli ekonomiskt lönsamt, inte ens om antalet fordonskilometer är så högt som det bara är teoretiskt möjligt.

Eftersom fall av missbruk sällan uppdagas, har försäljningen och den faktiska använd-

ningen av dieselloja och lätt brännolja i Finland ordnats i enlighet med de ovan nämnda direktiven. De undantag, gällande närmast lantbruk, arbetmaskiner och vissa fordon som används utanför vägområden, från skyldigheten att betala tilläggsskatt som beviljas i lagen om skatt på motorfordon motsvarar de undantag som ett medlemsland, om det så önskar, kan bevilja enligt artikel 8.2 i direktivet om strukturerna för punktskatter på mineraloljor.

Skatteperioden för tilläggsskatten enligt lagen om skatt på motorfordon är ett kalenderår. När skatten har debiterats en gång under ett kalenderår, uppbärs den inte på nytt även om användningen av ett bränsle som beskattas lindrigare än dieselloja fortsätter. Fordonets ägare förutsätts anmäla en övergång till användning av lätt brännolja eller ett annat bränsle som beskattas lindrigare än dieselloja till fordonsförvaltningscentralen innan bränslet tas i bruk. Om anmälan inte har gjorts kan bränsleavgiften uppbäras till tredubbelt belopp, och den skattskyldige kan dessutom åtalas för skattebedrägeri. På grund av storleken på tilläggsskatten har förhandsanmälmöjligheten med undantag av vissa traktorer inte utnyttjats en enda gång under de senaste tio åren. Tilläggsskatten är med andra ord tydligt en administrativ straffåtgärd. Syftet är inte att skapa ett alternativ till användningen av dieselloja i fordon.

Som ovan har framhållits var avsikten med bränsleavgiften att införa en motsvarande straffåtgärd för användning av lätt brännolja i stället för dieselloja när det gäller fordon som registrerats i utlandet som tilläggsskatten är för fordon som är registrerade i Finland. Av ovan nämnda skäl gäller bestämmelserna om bränsleavgiften dock användningsdagar och gjordes tillämpningsområdet snävare än för tilläggsskattens del. Att det inte finns någon påföljd i Finland som hindrar användningen av lätt brännolja i personbilar som är registrerade i utlandet kan anses strida mot de aktuella EU-direktiven.

Kommissionen har lagt fram ett nytt förslag till rådets direktiv om omorganisering av gemenskapens ramar för beskattningen av energiprodukter den 12 mars 1997 (KOM(97) 30 slutlig, 97/0111 (CNS)). Med avseende på de frågor som behandlas i denna proposition medför ett godkännande av förslaget inga väsentliga ändringar i den rådande situationen.

1.7. Föreslagna ändringar

Bränsleavgiftens tillämpningsområde

För uppbärande av bränsleavgift för alla de fordon som enligt ovan angivna gemenskapsbestämmelser skall använda bränsle som beskattas som dieselolja föreslås att lagen om bränsleavgift ändras så, att bränsleavgift också uppbärs för personbilar.

Bränsleavgiftens storlek

För att nivån på bränsleavgiften i alla situationer skall vara tillräcklig för att utgöra ett effektivt hinder för användning av lätt brännolja och motsvara bränsleavgiftens karaktär av straffskatt föreslås en höjning av bränsleavgiften. Den nuvarande bränsleavgiften för paketbilar, bussar och lastbilar enligt förslaget höjs till det tredubbla. Bränsleavgiften för personbilar föreslås bli 1 000 mk per dag.

Bränsleavgiftens förebyggande syfte och betydelse som straffskatt betonas, då förslaget föutsätter över 3 000 körkilometer per dag för att användningen av lätt brännolja skall bli lönsam. För personbilar skall lönsamhetsgränsen enligt förslaget vara över 5 000 km, om bränsleförbrukningen beräknas vara 8 liter/1 000 km.

Samtidigt som det föreslås att skatten per dag höjs, föreslås också en ändring av bestämmelsen om den maximitid för vilken skatten debiteras per gång. Skatten uppbärs för så många dagar fordonet, i vilket ett bränsle som beskattas lindrigare än dieselolja har använts som drivmedel, utan avbrott har använts i Finland fram till den dag då användningen av det lindrigare beskattade bränslet konstaterades, dock högst för 60 dagar per gång. För att skattens maximibelopp per debitering inte skall stiga, föreslås att skatten skall debiteras för högst 20 dagar per gång.

Förslaget om en utvidgning av tillämpningsområdet för bränsleavgiften och förslaget om en höjning av avgiften per dag grundar sig på inofficiella förhandlingar med Europeiska kommissionen, vid vilka kommissionen ansett att Finland inte efterlever de ovan nämnda direktiven om punktskatter på mineraloljor, då Finland inte täckande och effektivt ombesörjer att de bränslen som enligt direktiven förutsätts användas i vägtrafiken används för detta ändamål.

Tekniska justeringar

I lagen om bränsleavgift används i stället för fordonsförvaltningscentralen myndighetens tidigare namn Bilregistercentralens enhet för fordonsförvaltningen. Det föreslås därför att det gamla namnet ersätts med myndighetens nuvarande namn. I 13 och 15 § hänvisas till dröjsmålsränta och restavgift, trots att lagstiftningen om dessa har ändrats. Det föreslås att hänvisningarna ändras så, att de hänvisar till den lag om skatteförelägg och förseningsränta (1556/1995) som trädde i kraft den 1 januari 1996.

2. Propositionens ekonomiska verkningar

Propositionen har inga förutsägbara ekonomiska verkningar. År 1996 debiterades bränsleavgifter för sammanlagt ca 2,2 milj. mk. Höjningen av bränsleavgiften bedöms dock inte öka skatteintäkterna. Ett antal i utlandet registrerade bilar kommer antagligen att övergå till att använda dieselolja i stället för lätt brännolja, vilket i någon mån kommer att öka intäkterna av accisen på bränsle. En närmare uppskattning av hur stor ökningen i skatteintäkterna kan bli är dock inte möjlig.

3. Beredningen av propositionen

Propositionen har beretts som tjänsteuppdrag vid finansministeriet.

DETALJMOTIVERING

1. Lagförslagen

1 §. *Tillämpningsområde.* Det föreslås att lagens tillämpningsområde utvidgas så, att lagen också omfattar personbilar. Detta innebär att bränsleavgiften skall gälla personbilar, paketbilar, lastbilar och bussar.

Det föreslås att till paragrafen fogas ett 2 mom., enligt vilket på fordonsklassificeringen skall tillämpas de bestämmelser som utfärdas med stöd av vägtrafiklagen (267/1981). Denna princip har också hittills iakttagits i fråga om fordon som är registrerade i Finland. Klassificeringen i registreringslandet när det gäller fordon som är registrerade i andra länder än Finland har i vissa detaljer kunnat avvika från den klassificering som gäller i Finland, och det kan därför uppstå ovisshet om vilka klassificeringsregler som skall tillämpas. För att åstadkomma en enhetlig praxis, föreslås att fordon som är registrerade i utlandet skall anses höra till den fordonskategori som fordonet skulle höra till om det var registrerat i Finland.

2 §. *Bränsleavgift.* Det föreslås att 1 mom. ändras så, att den formulering enligt vilken bränsleavgift uppbärs i stället för bränsleaccis slopas. Avsikten med ordalydelsen är att betona att bränsleavgiften är en form av konsumtionsskatt. Detta motsvarar inte den rådande situationen bl.a. på grund av förslaget att höja nivån på bränsleavgiften.

3 §. *Anmälningsskyldighet.* I paragrafen föreslås att uttrycket Bilregistercentralens enhet för fordonsförvaltningen ändras till fordonsförvaltningscentralen.

4 §. *Påförande av bränsleavgift.* I 2 mom. fastställs bl.a. att bränsleavgiften uppbärs för högst 60 dagar per gång. I anslutning till att förslaget innehåller bestämmelser om en höj-

ning av skattebeloppet per dag, föreslås att maximitiden ändras till 20 dagar.

5 §. *Bränsleavgiftens belopp.* Med hänvisning till den allmänna motiveringen föreslås att bränsleavgiftsbeloppen höjs. Med hänvisning till den allmänna motiveringen föreslås att bränsleavgiften för fordon, för vilka hittills uppburits bränsleavgift, tredubblas. Skatten för paketbilar blir då 1 500 mk per dag, för bussar 2 000 mk per dag och för lastbilar 3 000 mk per dag. Skatten för personbilar föreslås bli 1 000 mk per dag.

13 §. *Betalningstid.* Hänvisningen till lagen om dröjsmålsränta och restavgift på skatt föreslås ändras till en hänvisning till den lag om skattetillägg och förseningsränta som har ersatt förstnämnda lag från och med 1996. Påföljder på grund av försummelse att inom utsatt tid betala bränsleavgiften skall således räknas ut enligt samma grunder som allmänt tillämpas i fråga om andra skatter.

15 §. *Skattelättnad och anstånd med betalningen.* Omnämmandet om möjligheten till lindrigare restavgift och dröjsmålsränta föreslås, för att det skall motsvara den i föregående paragraf nämnda lagändringen, ändras till ett omnämmande av möjlighet till lindrigare förseningsränta.

2. Ikraftträdande

Lagen föreslås träda i kraft så snart som möjligt efter att den har antagits och blivit stadfäst. Lagen skall tillämpas på fordon som drivs med ett bränsle som ger upphov till skyldighet att betala bränsleavgift den dag lagen träder i kraft eller därefter.

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

Lag

om ändring av lagen om bränsleavgift

I enlighet med riksdagens beslut ändras i lagen den 13 april 1993 om bränsleavgift (337/1993) 1 §, 2 § 1 mom., 3 §, 4 § 2 mom., 5 §, 13 § 2 mom och 15 § 1 mom., av dessa lagrum 15 § 1 mom. sådant det lyder i lag 620/1994, som följer:

1 §

Tillämpningsområde

I denna lag stadgas om en bränsleavgift till staten, som skall betalas när bränsle som beskattas lindrigare än diesellojja används i ett med dieselmotor försett fordon.

Denna lag tillämpas på fordon som är registrerade i Finland eller ett annat land eller som oregistrerade används i Finland. På klassificeringen av fordon tillämpas vad som bestäms därom med stöd av vägtrafiklagen (267/1981).

2 §

Bränsleavgift

För personbilar, paketbilar, lastbilar och bussar i vilka såsom bränsle används bränsle som beskattas lindrigare än diesellojja uppbärs bränsleavgift.

3 §

Anmälningsskyldighet

Om bränsle som beskattas lindrigare än diesellojja börjar användas i ett fordon som nämns i 1 §, är fordonets ägare eller innehavare skyldig att anmäla detta till fordonförvaltningscentralen 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

Om det konstateras att bränsle som beskat-

tas lindrigare än diesellojja 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 för högst 20 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 personbil är 1 000 mark, för en paketbil 1 500 mark, för en buss 2 000 mark och för en lastbil 3 000 mark per dag.

13 §

Betalningstid

Om bränsleavgiften inte betalas inom den tid som nämns i 1 mom., uppbärs hos den betalningsskyldige förseningsränta som räknas ut enligt grunderna i lagen om skattetillägg och förseningsränta (1556/1995).

15 §

Skattelättnad och anstånd med betalningen

Skattestyrelsen kan av särskilda skäl på ansökan och på villkor som den bestämmer bevilja befrielse från betalning av bränsleavgift och förseningsränta samt ränta som skall betalas med anledning av anstånd.

Denna lag träder i kraft den 1999 .
Lagen tillämpas på fordon som den dag

lagen träder i kraft eller därefter drivs med sådant bränsle som ger upphov till skyldighet att betala bränsleavgift.

Helsingfors den 30 januari 1998

Republikens President

MARTTI AHTISAARI

Minister Jouko Skinnari

Lag

om ändring av lagen om bränsleavgift

I enlighet med riksdagens beslut ändras i lagen den 13 april 1993 om bränsleavgift (337/1993) 1 §, 2 § 1 mom., 3 §, 4 § 2 mom., 5 §, 13 § 2 mom och 15 § 1 mom., av dessa lagrum 15 § 1 mom. sådant det lyder i lag 620/1994, som följer:

Gällande lydelse

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.

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 fordonsförvaltningen) innan bränslet tas i bruk. En anmälan som gäller ett fordon som förs in i landet kan även lämnas till tullmyndigheten.

Föreslagen lydelse

1 §

Tillämpningsområde

I denna lag stadgas om en bränsleavgift till staten, som skall betalas när bränsle som beskattas lindrigare än dieselolja används i ett med dieselmotor försedd fordon.

Denna lag tillämpas på fordon som är registrerade i Finland eller ett annat land eller som oregistrerade används i Finland. På klassificeringen av fordon tillämpas vad som bestäms därom med stöd av vägtrafiklagen (267/1981).

2 §

Bränsleavgift

För personbilar, paketbilar, lastbilar och bussar i vilka såsom bränsle används bränsle som beskattas lindrigare än dieselolja uppbärs bränsleavgift.

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 fordonsförvaltningscentralen innan bränslet tas i bruk. En anmälan som gäller ett fordon som förs in i landet kan även lämnas till tullmyndigheten.

Gällande lydelse

Föreslagen lydelse

4 §

Påförande av bränsleavgift

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.

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 för högst 20 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.

5 §

Bränsleavgiftens belopp

Bränsleavgiften för en personbil är 1 000 mark, för en paketbil 1 500 mark, för en buss 2 000 mark och för en lastbil 3 000 mark per dag.

13 §

Betalningstid

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 (145/1976).

Om bränsleavgiften inte betalas inom den tid som nämns i 1 mom., uppbärs hos den betalningsskyldige *förseningsränta* som räknas ut enligt grunderna i lagen om *skattetillägg och förseningsränta* (1556/1995).

15 §

Skattelättnad och anstånd med betalningen

Skattestyrelsen kan av särskilda skäl på ansökan och på villkor som den bestämmer bevilja befrielse från betalning av bränsleavgift, dröjsmålsränta och restavgift samt ränta som skall betalas med anledning av anstånd.

15 §

Skattelättnad och anstånd med betalningen

Skattestyrelsen kan av särskilda skäl på ansökan och på villkor som den bestämmer bevilja befrielse från betalning av bränsleavgift och *förseningsränta* samt ränta som skall betalas med anledning av anstånd.

Gällande lydelse

Föreslagen lydelse

*Denna lag träder i kraft den
199 .*

*Lagen tillämpas på fordon som den dag
lagen träder i kraft eller därefter drivs med
sådan bränsle som ger upphov till skyldig-
het att betala bränsleavgift.*
