

Regeringens proposition till Riksdagen med förslag till lag om ändring av 6 § i bränsleavgiftslagen

PROPOSITIONENS HUVUDSAKLIGA INNEHÅLL

Avsikten är att i bränsleavgiftslagen slopa kravet på att gasdrivna fordon som är befriade från bränsleavgift skall uppfylla bestämmelserna om den följande utsläppsnivå som godkänts att träda i kraft och som åtminstone uppfyller nivån EURO-4. Till lagen fogas en

bestämmelse om avgiftsbefrielse för fordon som använder trä- och torvbaserat bränsle.

Lagen avses träda i kraft efter det att de säkerhetskrav för fordons gasaggregat och installationen av dem som skall införas i fordonsföreskrifterna har trätt i kraft.

MOTIVERING

1. Nuläge och föreslagna ändringar

Metan- och flytgasdrivna fordon

Totalreformen av den årliga fordonsbeskattningen trädde i kraft från ingången av 2004. I samband med reformen samlades bestämmelserna om användning av bränsle i fordon i bränsleavgiftslagen (1280/2003). Enligt lagen uppbärs bränsleavgift för fordon i vilka används bränsle som beskattas lindrigare än motorbensin eller dieselolja eller som är helt skattefritt. Bränsleavgiften är en sanktionsliknande skattepåföljd för fordonsanvändaren då denne använder sådant bränsle som i skattemässigt hänseende inte är avsett att användas i fordon.

Bränsleavgift skall i princip betalas när fordon drivs med flytgas, metan eller annat därmed jämförbart gasformigt bränsle, såsom naturgas eller biogas. Biogas uppstår som ett resultat av en biologisk rötningsprocess i syrefri omgivning. Biogas i renad form består huvudsakligen av metan, precis som naturgas. För flytgas och biogas uppbärs ingen bränsleaccis. För naturgas uppbärs en bränsleaccis som är betydligt lägre än för övriga fossila bränslen inom vägtrafiken. Räknat enligt energiinnehåll är accisen på naturgas 1,9 euro per megawattimme, medan den till exempel för svavelfri motorbensin är 64,8 euro per megawattimme.

I samband med att bränsleavgiftslagen stiftades befriades dock person- och paketbilar som drivs med metan från bränsleavgift, förutsatt att fordonet uppfyller vissa krav beträffande avgasutsläpp. Enligt 6 § 1 mom. 5 punkten i bränsleavgiftslagen behöver bränsleavgift inte betalas för person- och paketbilar som drivs med bränsle bestående av metan och vars utsläppsnivå när fordonet första gången togs i bruk uppfyllde bestämmelserna om den följande utsläppsnivå som godkänts att träda i kraft, dock åtminstone nivån EURO-4.

Samtidigt lindrades förutsättningarna för motsvarande avgiftsfrihet för lastbilar och bussar. Enligt 6 § 1 mom. 4 punkten i bränsleavgiftslagen behöver bränsleavgift inte betalas för sådana lastbilar och bussar som drivs med flytgas, naturgas eller annat därmed jämförbart gasformigt bränsle och vars partikel- eller kväveoxidutsläppsnivå när fordonet första gången togs i bruk uppfyllde bestämmelserna om den följande utsläppsnivå som godkänts att träda i kraft, dock åtminstone nivån EURO-4. Kravet gällande lastbilar och bussar gäller antingen partikel- eller kväveoxidutsläppsnivån, och är således något lindrigare än uppfyllande av följande utsläppsnivå i sin helhet.

Enligt 6 § 2 mom. i bränsleavgiftslagen fastställs befrielsen från bränsleavgift enligt det datum då fordonet först togs i bruk. För i Finland redan registrerade gasdrivna fordon

behöver alltså inte betalas bränsleavgift, även om utsläppsföreskrifterna senare skärps. Kraven på avgasutsläppens nivå tillämpas inte heller på fordon som används tillfälligt i Finland.

Utöver att gasdrivna fordon som uppfyller de ovan nämnda utsläppskraven är befriade från bränsleavgift har person- och paketbilar på motsvarande villkor även beviljats befrielse från drivkraftsskatt, som annars uppbärs för alla fordon som drivs med bränsle med lindrigare beskattning än motorbensin. Om skattefriheten föreskrivs i 12 § 2 mom. i fordonsskattelagen (1281/2003), som innehåller en hänvisning till de förutsättningar som föreskrivs i bränsleavgiftslagen.

Då det blev möjligt att använda skattefritt eller lindrigt beskattat gasformigt bränsle i fordon på ovan nämnda sätt ansåg man i samband med beredningen av bränsleavgiftslagen det vara motiverat att säkerställa att denna möjlighet utnyttjas av så bra fordon med så ny motorteknik som möjligt. Av denna anledning föreskrevs som förutsättning för befrielse från såväl bränsleavgiften som drivkraftsskatten att fordonet skall uppfylla bestämmelserna om den följande utsläppsnivå som godkänts att träda i kraft. Så länge som det inte pågår någon övergångstid för nya utsläppsbestämmelser tillämpas en utsläppsnivå som motsvarar de bestämmelser som gällde när fordonet första gången togs i bruk, dock åtminstone nivån EURO-4. Vid beredningen av bränsleavgiftslagen ansågs att detta minimikrav inte hindrar gasdrivna bilar inträde på den finska marknaden. Enligt utredningar hade ca 90 procent av de nya fordon som använde gasformigt bränsle redan vid den tidpunkten klassificerats enligt nivån EURO-4.

Nivån EURO-4 har sedermera blivit obligatorisk för alla nya personbilsmodeller från ingången av 2005 och för nya personbilar som registreras, oberoende av modellåret, från ingången av 2006, varefter nya personbilar har kunnat registreras för trafik endast om de uppfyller utsläppskraven i fråga. De nya kraven på nivån EURO-5 är under beredning. Kravet på att nya typer av lastbilar och bussar skall uppfylla nivån EURO-4 trädde i kraft den 1 oktober 2005. För alla nya lastbilar och bussar träder kravet i kraft

den 1 oktober 2006. De nya EURO-5-kraven har redan godkänts för tunga fordon, även om de träder i kraft först den 1 oktober 2008 för nya typer och den 1 oktober 2009 för samtliga nya lastbilar och bussar.

De utsläppskrav som ingår i skattelagstiftningen har ansetts bromsa spridningen av gasdrivna fordon. Eftersom skattefriheten endast gäller fordon med goda miljöegenskaper som uppfyller minst nivå EURO-4, kan det hända att äldre fabrikstillverkade gasdrivna fordon och sådana fordon där gasaggregatet har installerats senare faller utanför definitionen.

Dessutom kan kravet på att uppfylla de utsläppsnormer som träder i kraft som följande bli problematiskt i det skedet då ett beslut om godkännande av nya normer som är striktare än EURO-4 fattas, men begränsningarna träder i kraft först senare. Under nämnda övergångstid uppfyller nödvändigtvis inte ens de nya gasdrivna fordon som kommer ut på marknaden de kommande utsläppskraven, varvid de inte kan befrias från skatt. Denna fråga håller som bäst på att aktualiseras beträffande lastbilar och bussar, där de kommande kraven på nivå EURO-5 redan har godkänts. I praktiken lindras problemet dock av att de bästa nya gasdrivna fordonen uppfyller samtliga utsläppskrav i sikte.

Av de skäl som nämns ovan föreslås att utsläppskraven i 6 § i bränsleavgiftslagen slopas. Efter ändringen skulle det för befrielse från bränsleavgift vara tillräckligt att det gasdrivna fordonets utsläppsnivå uppfyller de krav som fordonslagstiftningen föreskriver angående godkännande av fordon för trafik. Enligt den hänvisning som ingår i 12 § 2 mom. i fordonsskattelagen leder användning av gas som bränsle i en sådan person- eller paketbil inte heller till debitering av den årliga drivkraftsskatten.

Eftersom det för närvarande inte just finns några nya gasdrivna fordon som inte uppfyller nivån EURO-4, gäller förslaget till en början närmast begagnade fordon. Sådana fordon som uppfyller gamla utsläppsnivåer finns att tillgå på marknaden i de länder som redan en längre tid har haft fordon som framför allt lämpar sig för naturgasdrift. Förslaget skulle även gälla fordon på marknaden som i efterhand byggs om till gasdrift. För att dessa

fordon skall godkännas för trafik räcker det med att fordonet uppfyller de avgaskrav som krävdes då fordonet först togs i bruk. Innan ett fordon efter ändring av drivkraften kan godkännas för trafik skall man dock ge en utredning om att fordonet uppfyller utsläppskraven eller låta mäta fordonets utsläppsnivå enligt fordonsbestämmelserna.

Utöver utsläppskraven skall fordonets gasaggregat uppfylla tillräckliga säkerhetsbestämmelser innan det kan godkännas för trafik. I Europeiska gemenskapens bestämmelser finns tills vidare ingen täckande beskrivning av de tekniska kraven för gasaggregat. För att trygga fordonens användningssäkerhet har det dock föreslagits att de nationella fordonsföreskrifterna skall ändras så att gasaggregat som godkänns och tas i bruk i Finland skall uppfylla vissa krav som baserar sig på internationella avtal (E-reglementet nr 110 och 115). Kraven införs i kommunikationsministeriets förordning om bilars och släpvagnars konstruktion och utrustning, och ändringen föreslås träda i kraft den 1 juni 2006. Konstruktionen för och installationen av gasaggregat som installeras i efterhand skall godkännas vid en ändringsbesiktning, där aggregatens och installationsarbetets överensstämmelse med kraven och installatörens auktorisation kontrolleras.

Befrielsen från bränsleavgift för lastbilar och bussar skulle fortfarande även gälla fordon som drivs med flytgas, av vilka det finns några i fordonsregistret. Om flytgasdrivna fordons utsläpps- och säkerhetskrav föreskrivs i likhet med övriga gasdrivna fordon i fordonsbestämmelserna.

Fordon som drivs med trä- och torvbaserat bränsle

Enligt 12 § 1 mom. 11 punkten i fordonskattelagen är motorfordon i vilka huvudsakligen används trä- eller torvbaserat bränsle fria från fordonsskatt. Bestämmelsen gäller närmast fordon som drivs med gengas. Enligt de fordonstekniska föreskrifterna kan i praktiken fordon som tillverkats före 1987 byggas om till gengasdrift. Årligen byggs några fordon om och registreras som gengasdrivna. Sammanlagt finns det ca 40 sådana fordon i fordonsregistret. Användningen av gengas är

hobbybaserat och på grund av den begränsade användningen har man inte ansett det vara ändamålsenligt att beskatta dessa fordon.

I bränsleavgiftslagen som trädde i kraft vid ingången av 2004 finns ingen bestämmelse enligt vilken fordon som drivs med trä- eller torvbaserat bränsle skulle vara befriade från bränsleavgift. Eftersom dessa fordon redan är befriade från drivkraftsskatt är det inte ändamålsenligt att uppbära bränsleavgift för användningen av skattefritt bränsle. I praktiken har Fordonsförvaltningscentralen befriat fordonen från avgift med stöd av bemyndigandet att bevilja avgiftslättnad i 31 § i bränsleavgiftslagen. För att undvika särskilda beslut om avgiftslättnad föreslås att till 6 § i bränsleavgiftslagen fogas en bestämmelse om avgiftsfrihet för fordon som drivs med trä- och torvbaserat bränsle.

2. Propositionens konsekvenser

Förslaget skulle lindra förutsättningarna för metandrivna fordons befrielse från bränsleavgift och drivkraftsskatt, varvid antalet fordon som omfattas av skattefriheten i princip skulle öka och ibruktagandet av fordon som drivs med alternativa bränslen skulle underlättas. Importen av sådana fabrikstillverkade gasdrivna fordon som finns på andra marknader och som inte uppfyller utsläppsnivån EURO-4 som för närvarande krävs skulle sannolikt öka något. Det har även funnits ett intresse för installering av gasbehållare i efterhand i Finland. Tillgången på gasdrivna fordon som uppfyller de tekniska föreskrifterna för fordon är dock begränsad. De personbilar som lämpar sig för gasdrift som finns på marknaden har i allmänhet ett dubbelt bränslesystem för bensen och metan (natur- eller biogas), medan tunga fordon, närmast bussar, endast har gasdrift.

Mängden fordon som drivs med flytgas torde även i fortsättningen förbli liten, eftersom fordonstillverkarnas huvudsakliga intresse riktas mot andra bränslealternativ än flytgas. Nya flytgasmotorer som är avsedda för lastbilar eller bussar har inte kommit ut på marknaden, utan tyngdpunkten har förskjutits till naturgasteknik.

Användning av gas i vägtrafiken sprider sig relativt långsamt. Problemet är bränsledistri-

butionens logistik samt de investeringar i tankstationer och gasdrivna fordon som krävs. I huvudstadsregionen används ca 90 naturgasbussar, vilkas gasdistribution sköts centrerat. Den första offentliga tankstationen för naturgas öppnades i Helsingfors år 2005. Det planeras att några nya gasstationer skall öppnas varje år i huvudstadsregionen och andra stadsområden som nås av naturgasnätet. Den renade och tryckreglerade biogas som produceras i enskilda biogasreaktorer vid avstjälningsplatser, vattenreningsverk och jordbruk lämpar sig också för användning i gasdrivna fordon, men dess användning kommer åtminstone på kort sikt troligen att begränsa sig till enskilda fall.

Ur miljöperspektiv kunde man i princip dra nytta av användningen av gas. Då naturgas används som bränsle i vägtrafik kan man då man ser på hela kedjan uppnå en något bättre nivå för koldioxidutsläpp än med sedvanliga bränslen som används i vägtrafiken. Användning av biogas har den ytterligare fördelen att metan, som uppstår genom en biologisk process och som i sig är en skadlig växthusgas, ersätter fossilt bränsle då det används som bränsle i fordon. På grund av att metan brinner så rent kan även vissa fördelar uppnås när det gäller restprodukter från ofullständig förbränning, såsom kolmonoxid, liksom även i fråga om partikel- och svaveldioxidutsläpp. Framför allt skulle ersättande av de tunga fordonens dieselmotorer med gasmotorer betydligt minska de giftiga avgasutsläppen. Dessutom är metandrivna for-

dons bullernivå lägre än hos bensin- och dieseldrivna fordon.

På grund av den begränsade tillgången på gasdrivna fordon och gasformiga bränslen beräknas förslaget dock inte märkbart öka spridningen av gasdrivna fordon. Således blir även konsekvenserna för miljön och statsfinanserna små.

Enligt förslaget skall befrielsen från bränsleavgift för fordon som drivs med trä- och torvbaserat bränsle grunda sig direkt på lag, varför Fordonsförvaltningscentralens beslut om befrielse inte längre skulle behövas. På grund av att det finns så få sådana fordon har förslaget till dessa delar inga större övriga verkningar.

3. Beredningen av propositionen

Propositionen har beretts vid finansministeriet. En lagmotion (LM 42/2005 rd) har avgivits i ärendet.

4. Ikraftträdande

Lagen föreslås träda i kraft efter det att säkerhetskraven för fordons gasaggregat och installeringen av dem har trätt i kraft. En ändring av kommunikationsministeriets förordning som gäller detta föreslås träda i kraft den 1 juni 2006.

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

Lag

om ändring av 6 § i bränsleavgiftslagen

I enlighet med riksdagens beslut

ändras 6 § i bränsleavgiftslagen av den 30 december 2003 (1280/2003) som följer:

6 §

Fordon som är befriade från bränsleavgift

Befriade från bränsleavgift är

1) motorredskap och till motorredskap utrustade traktorer samt på bilchassi byggda motorredskap utan något annat än flak, tank eller annat lastutrymme med direkt samband med redskapsuppgiften, då fordonen inte används för andra transporter än sådana transporter på själva arbetsområdet som föranleds av deras användningsändamål eller för transport av fordonens bränsle och smörjmedel eller då fordonen förflyttas från ett arbetsområde till ett annat,

2) traktorer, då de används på en torvupptagningsplats,

3) motorslädar,

4) lastbilar och bussar som drivs med flytgas, naturgas eller annat därmed jämförbart gasformigt bränsle,

5) person- och paketbilar som drivs med bränsle bestående av metan,

6) motorfordon som huvudsakligen drivs med trä- eller torvbaserat bränsle, och

7) fordon som används under en tävling som finns upptagen i vederbörande organisations tävlingskalender eller under förberedelserna för tävlingen.

Denna lag träder i kraft den 20 .

Helsingfors den 17 mars 2006

Republikens President

TARJA HALONEN

Andra finansminister *Ulla-Maj Widenroos*

Lag**om ändring av 6 § i bränsleavgiftslagen**

I enlighet med riksdagens beslut
ändras 6 § i bränsleavgiftslagen av den 30 december 2003 (1280/2003) som följer:

*Fällande lydelse**Föreslagen lydelse*

6 §

6 §

*Fordon som är befriade från bränsleavgift**Fordon som är befriade från bränsleavgift*

Befriade från bränsleavgift är

Befriade från bränsleavgift är

1) motorredskap och till motorredskap utrustade traktorer samt på bilchassi byggda motorredskap utan något annat än flak, tank eller annat lastutrymme med direkt samband med redskapsuppgiften, då fordonen inte används för andra transporter än sådana transporter på själva arbetsområdet som föranleds av deras användningsändamål eller för transport av fordonens bränsle och smörjmedel eller då fordonen förflyttas från ett arbetsområde till ett annat,

1) motorredskap och till motorredskap utrustade traktorer samt på bilchassi byggda motorredskap utan något annat än flak, tank eller annat lastutrymme med direkt samband med redskapsuppgiften, då fordonen inte används för andra transporter än sådana transporter på själva arbetsområdet som föranleds av deras användningsändamål eller för transport av fordonens bränsle och smörjmedel eller då fordonen förflyttas från ett arbetsområde till ett annat,

2) traktorer, då de används på en torvupptagningsplats,

2) traktorer, då de används på en torvupptagningsplats,

3) motorslädar,

3) motorslädar,

4) sådana lastbilar och bussar som drivs med flytgas, naturgas eller annat därmed jämförbart gasformigt bränsle och vars partikel- eller kväveoxidutsläppsnivå när fordonet första gången togs i bruk uppfyllde bestämmelserna om den följande utsläppsnivå som godkänts att träda i kraft, dock åtminstone nivån EURO-4,

4) lastbilar och bussar som drivs med flytgas, naturgas eller annat därmed jämförbart gasformigt bränsle,

5) person- och paketbilar som drivs med bränsle bestående av metan och vars utsläppsnivå när fordonet första gången togs i bruk uppfyllde bestämmelserna om den följande utsläppsnivå som godkänts att träda i kraft, dock åtminstone nivån EURO-4, och

5) person- och paketbilar som drivs med bränsle bestående av metan,

6) fordon som används under en tävling som finns upptagen i en behörig organisations tävlingskalender eller under förberedelserna för tävlingen.

6) motorfordon som huvudsakligen drivs med trä- eller torvbaserat bränsle, och

7) fordon som används under en tävling som finns upptagen i vederbörande organisations tävlingskalender eller under förberedelserna för tävlingen.

Gällande lydelse

Föreslagen lydelse

Utsläppsnivåkraven tillämpas inte på sådana i 1 mom. 4 och 5 punkterna avsedda fordon som är registrerade någon annanstans än i Finland och som används tillfälligt i Finland. Ett i Finland registrerat gasdrivet fordon är befriat från bränsleavgift även då de i 1 mom. 4 och 5 punkten avsedda avgasutsläppsbestämmelserna ändras, om fordonet vid registreringstidpunkten uppfyllde utsläppsnivåkraven.

Denna lag träder i kraft den _____ 20 ____ .