

Regeringens proposition till Riksdagen med förslag till lag om ändring av lagen om accis på flytande bränslen

PROPOSITIONENS HUVUDSAKLIGA INNEHÅLL

I denna proposition föreslås att lagen om accis på flytande bränslen skall ändras. Grunderna för graderingen av accisen på motorbensin och dieselolja ändras så att den lägsta accisnivån tillämpas på svavelfria bränslesorter, dvs. bränsle med en svavelhalt på högst 10 milligram per kilogram. Propositionens mål är att övergången till svavelfria bränslesorter som uppfyller de nya miljöba-

serade kvalitetskraven skall ske på en gång och inte stegvis. På så sätt skulle det inte samtidigt finnas flera olika produktsorter på marknaden. Samtidigt ändras också i övrigt villkoren för accisgraderingar baserade på bensinens och dieseloljans miljöegenskaper. Dessutom föreslås vissa tekniska ändringar i lagen.

Lagen avses träda i kraft den 1 juli 2004.

MOTIVERING

1. Nuläge

1.1. Lagstiftning och praxis

Gradering av accisen på trafikbränslen

I Finland tillämpas en miljöbaserad gradering av accisen på trafikbränslen. Med hjälp av den har man främjat ibruktagningen av blyfri och senare också s.k. reformulerad bensin samt dieselolja med låg svavelhalt i stället för trafikbränslen som uppfyller minimikvalitetskraven. Accisgraderingarna har fungerat på önskat sätt, för sedan de togs i bruk har man ganska snabbt börjat använda renare bränslesorter i fordon. I praktiken hör alla bensin- och dieseloljesorter på marknaden till den förmånligaste accisklassen.

Bestämmelser om graderingen av accisen ingår i lagen om accis på flytande bränslen (1472/1994), enligt vilken accisen på reformulerad bensin är 0,89 cent per liter lägre än på bensin av grundkvalitet. Med reformulerad bensin avses en bensinkvalitet som uppfyller de lagstadgade gränsvärdena för maximihalten av syre, bensen och aromatiska kolväten samt för ångtryck. Accislagen innehåller inga gränsvärden för bensinens svavelhalt, och bensinaccisen är således inte alls graderad utgående från svavelhalten.

Accisen på dieselolja har graderats i två accisklasser med hjälp av gränsvärdet 0,005 viktprocent för svavelhalten, vilket motsvarar en svavelhalt på 50 milligram per kilogram. Skillnaden i accisnivåer mellan dieselolja med låg svavelhalt, som i accislagen går under termen svavelfri, och dieselolja av grundkvalitet är 2,65 cent per liter. För dieselolja med låg svavelhalt har dessutom föreskrivits gränsvärden för aromathalten och cetantalet.

Miljöbaserade minimikvalitetskrav på trafikbränslen

I Europaparlamentets och rådets direktiv 98/70/EG om kvaliteten på bensin och dieselbränslen, nedan *kvalitetsdirektivet*, föreskrivs om vilka miljöbaserade kvalitetskrav de trafikbränslesorter som finns på marknaden åtminstone måste uppfylla. Direktivet innehåller som tvingande kvalitetsegenskaper maximivärden bl.a. för motorbensinens aromat-, bensen-, syre-, svavel- och blyhalt samt för dieseloljans svavelhalt och för polyaromatiska kolväten (PAH-föreningar).

Kvalitetsdirektivet 98/70/EG ändrades senast genom direktiv 2003/17/EG, genom vilket svavelhaltkravet på trafikbränslen skärptes medan de övriga kvalitetskraven kvarstod

som förut. Eftersom den högsta tillåtna svavelhalten i bensin för närvarande är 150 milligram per kilogram och i dieselolja på motsvarande sätt 350 milligram per kilogram, sjunker den högsta tillåtna svavelhalten i både bensin och dieselolja från ingången av 2005 till 50 milligram per kilogram. Från samma tidpunkt måste man i medlemsstaterna dessutom börja saluföra bensin och dieselolja som får ha en svavelhalt på högst 10 milligram per kilogram, nedan *svavelfritt bränsle*. Medlemsstaterna skall sörja för att svavelfria bränslen finns att tillgå i tillräcklig mängd och genom en lämpligt balanserad geografisk täckning. Från ingången av 2009 skall all bensin och dieselolja som säljs vara svavelfri. Enligt direktivet kommer denna tidpunkt dock att granskas på nytt före utgången av 2005 när det gäller dieselolja.

Skärpningen av kravet gällande svavelhalten har motiverats med bilindustrins behov av att få garantier för en allmän tillgång på svavelfria bränslesorter från 2005, då nya utsläppsgränser för avgaser från person- och lastbilar träder i kraft. För att utsläppsgränserna skall uppnås krävs en ny teknik för rengöringen av avgaser, vilket i sin tur kräver en övergång till svavelfria bränslesorter. Med hjälp av svavelfria bränslen fungerar katalysatorer som minskar kväveoxiderna bättre. Dessutom fungerar filter som minskar partikelutsläppen från dieselbilar bättre med svavelfritt bränsle.

Bilindustrin har förbundit sig att också minska koldioxidutsläppen från personbilar. Ett viktigt sätt att minska bränslekonsumtionen och därigenom koldioxidutsläppen är att ta i bruk s.k. direktinsprutningsteknik i bensinmotorerna. Effektiviteten i katalysatorer i bensindrivna bilar beror väsentligt på svavelmängden i bensinen. Användningen av svavelfria bränslesorter förbättrar dessutom bränsleeffektiviteten i katalysatorbilar som har bensinmotorer med direktinsprutning. Enligt bilindustrin sjunker bränslekonsumtionen med några procent, om svavelfritt bränsle används i stället för bränsle med låg svavelhalt.

Enligt kvalitetsdirektivet är det inte möjligt att i nationell lagstiftning införa strängare kvalitetskrav än i direktivet bortsett från vissa undantagssituationer, och därför måste

försäljningen av bränslen som uppfyller kvalitetskraven i direktivet tillåtas. Skyldigheten att marknadsföra svavelfria bränslesorter som uppnår gränsvärdet 10 milligram i kvalitetsdirektivet kan således inte verkställas så att försäljningen av bränslesorter med en svavelhalt på 50 milligram förbjuds. Således skall tillgången på svavelfria sorter säkerställas på något annat sätt. Det finns inget hinder för att accisgraderingar av det slag som redan tillämpats i Finland används för att främja ibruktagandet av svavelfria sorter. Accisgraderingar som bygger på bränslekvaliteten tillåts också i rådets direktiv 2003/96/EG om beskattning av energiprodukter och elektricitet, där det föreskrivs om en harmoniserad bränslebeskattning i medlemsstaterna.

Nationellt har kvalitetsdirektivet verkställts genom statsrådets förordning om kvalitetskraven på motorbensin och dieselolja, som senast ändrades genom statsrådets förordning 767/2003, nedan *kvalitetskravsförordningen*. Förordningen tillämpas på motorbensin och dieselolja som släpps ut på marknaden i Finland och för vilka den högsta tillåtna svavelhalten vid ingången av 2005 sjunker till 50 milligram per kilogram. De bränslesorter som säljs i Finland uppfyller visserligen i praktiken redan nu nämnda krav, eftersom den genomsnittliga svavelhalten 2002 enligt Tullens övervakningsrapport var 23,6 milligram för dieselolja, 57,2 milligram för 95-oktanig bensin och 25,8 milligram per kilogram för 98-oktanig bensin.

Enligt kvalitetskravsförordningen skall verksamhetsutövarna dessutom själva sörja för att det senast från ingången av 2005 finns tillräcklig tillgång till bensin och dieselolja med en svavelhalt på högst 10 milligram per kilogram till försäljning. Från ingången av 2009 får det enbart finnas svavelfria sorter till försäljning.

Motorbrännolja som används i arbetsmaskiner

Tillämpningsområdet för kvalitetsdirektivet utvidgades 2003 så att det också gäller motorbrännolja som används i mobila maskiner och traktorer. Kvalitetskraven på den har dock ganska långt överlåtits på medlemsstaternas beslutanderätt i motsats till i fråga om

trafikbränslen. Enligt minimikravet i kvalitetsdirektivet får motorbrännolja ha en svavelhalt på högst 2 000 milligram per kilogram, vilket från ingången av 2008 skärps till 1 000 milligram. Medlemsstaterna kan dock förutsätta en lägre svavelhalt av dessa bränslen eller kräva att bränsle som används i arbetsmaskiner skall ha samma svavelhalt som den dieselolja som används i bilar.

Enligt kvalitetskravsförordningen trädde svavelhaltsgränsen 1 000 milligram för motorbrännolja som släpps ut på marknaden i Finland i kraft vid ingången av 2004. Från ingången av 2005 får motorbrännolja som släpps ut på marknaden i Finland för användning i mobila arbetsmaskiner ha en svavelhalt på högst 50 milligram per kilogram. I förordningen krävs dock inte på samma sätt som för dieselolja att motorbrännolja som uppnår gränsvärdet högst 10 milligram släpps ut på marknaden.

I praktiken träder avgaskraven för arbetsmaskiner i kraft med ungefär fem års dröjsmål så att de motsvarar gränsvärdena för bilar, och därför är det inte lika bråttom att sänka svavelhalten i arbetsmaskinbränslen som i bilbränslen. De nyaste arbetsmaskinmotorerna är dock redan nu lika utvecklade som bilmotorer och därför är också bränslets cetantal, smörjförmåga och renhet viktiga faktorer i arbetsmaskiner med tanke på motorns funktion och hållbarhet. Lätta brännoljor för uppvärmningsbruk motsvarar inte de krav som ställs på dagens motorbränsle och därför har en efterfrågan på motorbrännolja av dieselkvalitet som kan användas i arbetsmaskiner och traktorer uppstått på marknaden. Eftersom det å andra sidan av kostnads-skäl är onödigt att bearbeta lätt brännolja för uppvärmning eller med tillsatsmedel på samma sätt som motorbrännolja, har kvaliteten på motorbrännolja och lätt brännolja för uppvärmning i praktiken börjat differentieras. Det är troligt att utvecklingen fortsätter i denna riktning. En produkt för uppvärmningsbruk kan utvecklas så att den bättre lämpar sig för detta ändamål, varvid man kan avstå från dess egenskaper i anslutning till smörjförmåga och cetanvärde och enligt behov lägga till t.ex. tillsatsmedel som effektiviserar förbränningen. På motsvarande sätt får man bränsle för i synnerhet motorbruk att

bättre motsvara de egenskaper som motortillverkarna kräver, varvid t.ex. uppfyllandet av garantivillkoren inte behöver ifrågasättas på basis av det bränsle som använts.

I kvalitetskravsförordningen föreskrivs om plikter som åligger de som släpper bränslen ut på marknaden. Däremot i förordningen krävs inte att svavelfria bränslen skall användas i arbetsmaskiner och traktorer. Således är det fortfarande möjligt att använda vanlig lätt brännolja i arbetsmaskiner, om användaren anser att den lämpar sig för en maskin med äldre teknik.

De nya kvalitetskraven på motorbrännolja har inte heller någon effekt på hur dessa bränslen behandlas i accisbeskattningen. De kan således fortfarande beskattas lindrigare än dieselolja som lätt brännolja, varvid kravet enligt skattelagstiftningen är att de skall göras identifierbara på samma sätt som lätt brännolja för uppvärmningsbruk.

1.2. Bestämmelser i vissa andra länder

I Sverige är accisen på trafikbränslen av miljöskäl indelad i flera olika klasser utgående från bränslesort. Dieseloljan har i praktiken varit svavelfri redan från början av 1990-talet. Kravet på svavelhalten i dieselolja som hör till Miljöklass 1 är mindre än 10 milligram per kilogram och dess täthet, destilleringsområde och aromhalt är strängare än vad som krävs i kvalitetsdirektivet. Accisen på sådan dieselolja är 0,24 kronor, dvs. ungefär 2,6 cent per liter mindre än accisen på sorten med låg svavelhalt. På motsvarande sätt är skillnaden jämfört med dieselolja som innehåller högst 350 milligram svavel per kilogram, som enligt kvalitetsdirektivet får finnas på marknaden tills vidare, är 0,56 kronor, dvs. ungefär 6,1 cent per liter.

I Tyskland är accisfördelen med motorbensin och dieselolja med en svavelhalt på högst 10 milligram per kilogram 1,5 cent per liter. Accisgradering infördes vid ingången av 2003. En accisgradering av motsvarande storlek infördes vid ingången av 2004 i Österrike.

I Storbritannien planeras från september 2004 en accisgradering, där accisnivån på svavelfri motorbensin och dieselolja är 0,5

pence, dvs. ungefär 0,8 cent per liter lägre än för bränsle med en högre svavelhalt.

Kvalitetsegenskaperna hos motorbrännolja som används i arbetsmaskiner och traktorer varierar enligt medlemsstat, även om praxisen verkar vara att den förenhetligas med kvaliteten på dieselolja. I flera medlemsländer beskattas motorbrännolja som används för dessa ändamål också enligt skattesatsen för dieselolja, varvid den på grundval av kvaliteten beviljas samma accisfördel som annan dieselolja.

2. De föreslagna ändringarna

Tillverkare, importörer och distributörer av trafikbränslen anser att det i Finland finns skäl för att övergå till svavelfria bränslen som uppfyller de nya kvalitetskraven på en gång och inte stegvis, vilket skulle innebära att det samtidigt finns både svavelfria bränslen och bränslen med låg svavelhalt på marknaden. Genom en sådan direkt övergång undviker man problem och kostnader på grund av samtidig upplagring och distribution av bränslen med olika svavelhalt. För att upprätthålla kvaliteten på svavelfria bränslen skall de i praktiken under hela distributionskedjan hållas noga åtskilda från bränslen med högre svavelhalt.

Även om man kan anta att en övergång till svavelfria bränslen av ovan nämnda orsaker allmänt kommer att ske i vilket fall som helst, föreslås att förutsättningarna för graderingen av accisen på trafikbränslen ändras så att de nuvarande kraven på bränslen med lägre skattesats ändras så att de motsvarar kvalitetskraven på nya svavelfria bränslen. Accisnivån på dessa bränslesorter ställs på samma nivå som den nuvarande reformulerade bensinen och dieselolja med låg svavelhalt, medan åter accis enligt en högre skattesats skall betalas för bränslen med en svavelhalt över 10 milligram per kilogram. Ändringen främjar ibruktagningen av svavelfria bränslen och säkerställer samtidigt en tillräcklig tillgång och en lämpligt balanserad geografisk täckning på det sätt som förutsätts i bestämmelserna om kvalitetskraven.

De föreslagna ändringarna förutsätter att lagen om accis på flytande bränslen ändras. Lagens bestämmelser om förutsättningarna

för en accisgradering ändras samtidigt även på annat sätt. Förutom kravet gällande svavelhalten har också andra miljöbaserade krav på bränslen under de senaste åren ändrats så att de är strängare än förutsättningarna för accisgradering, vilket gör att grunderna för accisgraderingen delvis har mist sin betydelse. Ändringsförslagen beskrivs mera ingående nedan.

Grunderna för graderingen av accisen på motorbensin

Som kvalitetskrav för den lägre skattesatsen i graderingen av accisen på bensin ställs en svavelhalt på högst 10 milligram per kilogram. Eftersom grunderna för bensinaccisen för närvarande inte innehåller alls något gränsvärde för svavelhalten, föreslås samtidigt att namnet på en produkt med högre kvalitet i accislagen ändras till reformulerad svavelfri bensin.

I kvalitetskraven på bränslen har ställts ett maximigränsvärde på endast 2,7 viktprocent för syrehalten i motorbensin. I kvalitetskraven förutsätts däremot inte att minimisyrehalten på två viktprocent som ingår i kraven för en gradering av accisen på reformulerad bensin, vilken är den dominerande bränslesorten i Finland, skall gälla motorbensin. Svavelfri bensin som uppfyller 2005 års kvalitetskrav har således inte utan ett specialkrav i anslutning till accisgraderingen nödvändigtvis den syrehalt som krävs i accislagen. Detta inverkar i synnerhet på os- och kolväteutsläpp från äldre bilar som inte är försedda med katalysator. Andelen sådana bilar i Finlands bilbestånd är fortfarande stor trots att katalysatorbilarnas andel kontinuerligt ökar. Enligt en utredning från 2002 (kalkylsystemet Liisa 2002, VTT undersökningsrapport RTE 1377/03) utgjorde andelen bilar utan katalysator 42,8 % av bensinbilsbeståndet i Finland och deras andel av bensinbilarna på motsvarande sätt 34,3 %. Utsläppen per kilometer från bilar utan katalysator är dessutom mycket större än från katalysatorbilar och därför är deras andel av totalutsläppen i trafiken större än trafikprestationens andel. Enligt ovan nämnda utredning var de sammanräknade osutsläppen 2002 2,3 gånger, kolväteutsläppen 3,7 gånger och kväveoxidutsläppen

2,1 gånger så stora från bilar utan katalysator som från katalysatorbilar.

I Finland är utvecklingen av utsläppen i trafiken således mera beroende av användningen av oxiderad bensin än på annat håll i Europa, där andelen katalysatorbilar är mycket större än i Finland. Vid kalla förhållanden ökar dessutom betydelsen av syret i bensinen för en minskning av os- och kolväteutsläppen. För att förhindra att utsläppen från bilar utan katalysator på nytt skall öka och på grund av de kalla vinterförhållandena i Finland föreslås att det nuvarande syrehaltskravet åtminstone tills vidare hålls kvar som grund för graderingen av accisen på bensin utöver den maximisvavelhalt som föreslås.

Definitionen på blyfri motorbensin, liksom bestämmelserna om skattesatserna för blyhaltig motorbensin och blandning av motorbensin föreslås bli strukna som föråldrade i accislagen, eftersom all bensin på marknaden enligt de nuvarande kvalitetskraven (statsrådets förordning 321/2001) skall vara blyfri.

Likaså föreslås att det nuvarande kravet på största tillåtna bensenhalt stryks som obehövt i grunderna för graderingen av accisen på motorbensin, eftersom tvingande bestämmelser om detta ingår i kvalitetskraven på bensin. I accislagen föreslås likaså att man i fråga om bensin stryker begränsningen av maximihalten aromater, eftersom en tvingande bestämmelse om detta kvalitetskrav skall iaktas från ingången av 2005.

Ångtryckskraven för sommar- och vinterorter av reformulerad svavelfri motorbensin kvarstår däremot som förut. Ångtrycket i sommarkvaliteten, högst 70 kilopascal, nedan kPa, motsvarar kvalitetsdirektivets krav på arktiska länder. För vinterkvaliteten finns inget gränsvärde i direktivet. Denna regleras som produktnorm endast av standard EN 228, enligt vilken det frivilliga gränsvärdet är högst 100 kPa under tiden mellan ingången av september och utgången av maj. Ett standardenligt ångtryck skulle dock vara anmärkningsvärt högt i vinterkvaliteten med tanke på varma vår- och höstväder, då utsläppen av flyktiga kolväten (VOC) och avgasutsläppen kan öka. Gränsvärdet 90 kPa för vinterkvaliteten, som ingår i grunderna för accisgraderingen, är således alltjämt motiverat av miljöskäl. Kravet på ångtrycket i

sommarkvaliteten kan i och för sig strykas i grunderna för accisgraderingen, eftersom det på grund av kvalitetskraven är tvingande. För tydlighetens skull föreslås dock att det hålls kvar.

Grunderna för graderingen av accisen på dieselolja

Det föreslås att kravet på svavelhalten i svavelfri dieselolja skärps i accislagen från 50 milligram till 10 milligram per kilogram så att det motsvarar de nya kvalitetskraven. Sorter som innehåller mer än 10 milligram svavel beskattas enligt accistabellen som annan dieseloljetyp.

Kravet på dieseloljans cetantal är strängare i kvalitetskraven på bränslen än kravet för accisgradering och föreslås därför bli struket som föråldrat i grunderna för accisgraderingen.

Kravet på totalaromathalten i svavelfri dieselolja föreslås likaså bli struket i accislagen. Accislagens krav på en totalaromathalt på högst 20 viktprocent, som bygger på analys-tekniken i början av 1990-talet, avviker från kvalitetsdirektivet, enligt vilket maximimängden 11 viktprocent har uppställts endast för polyaromathalten. Redan med tanke på marknadsföringen av produkterna är det motiverat att begränsa graderingen av beskattningen till sådana egenskaper som också regleras i kvalitetskraven. Även om de polyaromatiska PAH-utsläppen hör till de aromater som är allra skadligast i synnerhet för hälsan och även om gränsvärdet för dem, som bygger på kvalitetskraven, kan anses vara ganska högt, föreslås på grund av konkurrensaspekter dock inte att kravet på totalaromathalten skall utgöra en förutsättning för accisgraderingen. I detta skede föreslås det inte heller att man som grund för accisgraderingen inför en polyaromathalt som är strängare än kvalitetskraven. Detta omprövas senare, om undersökningar angående bränslets olika aromathalter samt deras miljöbelastning ger anledning därtill.

Accisgraderingens storlek

Ett konsultföretag som gjort upp kalkyler för Europeiska kommissionen har uppskattat

att raffineringkostnaderna för svavelfri motorbensin i norra Europa är i genomsnitt 0,2 cent per liter högre än för bensin med en svavelhalt på högst 50 milligram per kilogram. På motsvarande sätt har raffineringkostnaderna för svavelfri dieselolja uppskattats till i genomsnitt 0,45 cent per liter högre än för kvaliteter med låg svavelhalt. Kalkylerna är från 2001 (Kommissionens förslag till Europaparlamentets och rådets direktiv om kvaliteten på bensin och dieselbränslen KOM(2001)241).

För närvarande har de accisfria prisskillnaderna mellan svavelfria bensin- och dieseloljesorter och bensin- och dieseloljesorter med låg svavelhalt, dvs. en svavelhalt på högst 50 milligram per kilogram, varit cirka 0,5 cent per liter. Skillnaden kan anses vara obetydlig, om den jämförs med sådana variationer i de accisfria bränslepriserna på oljemarknaden som beror på andra orsaker.

Storleken på accisgraderingen bör som ekonomiskt styrmedel motsvara minst de kostnadsskillnader som orsakas av framställningen av bränslen av olika kvalitet. Graderingen bör dock vara så stor att den räcker som ekonomisk sporre också i det fallet att det accisfria marknadspriset på svavelfria sorter stiger mer än för närvarande i förhållande till svavelhaltiga sorter.

Graderingen av accisen på både motorbensin och dieselolja föreslås bli 2,65 cent per liter, vilket motsvarar den nuvarande accis-skillnaden mellan dieselolja med låg svavelhalt och svavelhaltig dieselolja. Den föreslagna accisgraderingen är i fråga om bensin högre än den nuvarande skillnaden mellan accisnivåerna på reformulerad bensin och bensin av grundkvalitet. Detta kan dock motiveras med att kravet på svavelfrihet också läggs till grunderna för graderingen av bensinaccisen.

Beskattningen av motorbrännolja

I beskattningen av motorbrännolja föreslås inga ändringar. Accisgradering behöver inte tas i bruk för att främja användningen av motorbrännolja som uppfyller kvalitetsegenskaperna för svavelfri dieselolja.

Utgångspunkten är att det i praktiken är arbetsmaskinanvändarnas behov och motortill-

verkarnas krav som avgör vilken sorts bränsle som skall användas i arbetsmaskiner och traktorer.

På utbredningen av motorbrännolja som uppfyller kvalitetsegenskaperna för svavelfri dieselolja inverkar också att det av logistiska och kostnadsskäl i anslutning till framställning, lagring och distribution inte är ändamålsenligt att samtidigt släppa ut motorbrännolja med olika svavelhalt på marknaden. Eftersom övergången till en svavelfri kvalitet i fråga om dieseloljan antagligen kommer att ske på en gång, är det ändamålsenligt att samma svavelfria kvalitet som på grund av kraven i accislagstiftningen görs identifierbar på samma sätt som lätt brännolja säljs som motorbrännolja. Då undviker man parallell marknadsföring av motorbrännolja med två olika svavelhalter och de kostnader som orsakas av detta.

Övriga ändringar

Till lagen om accis på flytande bränslen fogades vid ingången av 1999 en ny 6 a §, i vilken föreskrivs om skatteavdrag som på grundval av uppsamling av s.k. bensinångor görs i syfte att förhindra dubbel beskattning. Avsikten var att skatteavdraget skulle vara lika stort som skattesatsen för reformulerad motorbensin. Lagen innehåller dock en felaktig hänvisning till skattesatsen för bensin av grundkvalitet. Det föreslås att saken rättas till i enlighet med det ursprungliga syftet, varvid skatteavdraget betalas enligt den bensintyp som har lägsta accisnivån.

3. Propositionens verkningar

3.1. Ekonomiska verkningar

Bränslen med lägre svavelhalt orsakar något högre kostnader i framställningsskedet än bränslen med högre svavelhalt. Kostnaderna kan dock anses vara ganska små, om de jämförs med sådana variationer i de accisfria bränslepriserna som föranleds av andra skäl.

Kostnader orsakas också av omorganiseringen av lagringen och distributionen av svavelfria bränslen för att garantera svavelfrihet i alla skeden av distributionen.

De ökade framställnings- och distributionskostnaderna för svavelfria sorter inverkar uppskattningsvis mindre än en cent per liter på konsumentpriserna på bränsle.

Ovan nämnda kostnader och de prisverknningar som föranleds av dem beror inte direkt på de ändringar som nu föreslås i grunderna för accisgraderingen utan på att de miljöbaserade kvalitetskraven skärpts eller, när det gäller motorbrännolja i arbetsmaskiner, också på användarnas behov av svavelfria sorter.

Syftet med graderingen av accisen på svavelfria bränslen är att säkerställa att man i Finland på en gång övergår till svavelfri bensin och dieselolja. Det är sannolikt att de nuvarande mera svavelhaltiga sorterna helt försvinner från marknaden. Då undviker man de kostnader som orsakas av en samtidig framställning och distribution av bränslesorter som annars är lika men har olika svavelhalt. Samtidigt undviker man också att göra bränslepartier som är av sämre kvalitet och därför sannolikt har ett förmånligare accisfritt pris ekonomiskt attraktiva.

Propositionen har inga statsekonomiska verkningar, om övergången till svavelfria bensin- och dieseloljesorter planenligt sker på en gång. Mer accis än nu inflyter per bränsleliter i det fallet att det stick i stäv mot förväntningarna marknadsförs bränsle som inte uppfyller de förutsättningar för accisgradering som föreslås.

3.2. Verknningar i fråga om organisation och personal

Övervakningen av att förutsättningen för graderingen av accisen på bränslen uppfylls skall utföras av det tullverk som verkställer beskattningen. Ändringen av grunderna för accisgraderingen ökar i och för sig inte tullverkets uppgifter. Det allt strängare kravet på svavelhalten kan dock ställa specialkrav på de metoder och apparater som används vid övervakningen. Å andra sidan övervakar tullverket samtidigt också att de miljöbaserade egenskaper som föreskrivs för bränslen i kvalitetskravsförordningen uppfylls, vilket är ändamålsenligt med tanke på resursanvändningen.

3.3. Miljökonsekvenser

Syftet är att genom den ändring som föreslås säkerställa snabb övergången till svavelfria trafikbränslen. Enligt en utredning som gjordes 2002 (Polttoaineen ominaisuuksien vaikutus päästöihin, VTT forskningsrapport RTE 906/02) sjunker os- och kolväteutsläppen från katalysatorbilar ungefär fem procent och kväveoxidutsläppen ungefär fyra procent när bränslets svavelhalt sjunker från 150 milligram till 10 milligram per kilogram. Eftersom de bränslesorter som säljs i Finland redan nu har en svavelhalt på i genomsnitt 50 milligram per kilogram, blir verkningarna av ändringen mindre än det ovan sagda.

Eftersom katalysatorer fungerar bättre vid lägre svavelhalt, minskar användningen av dem också avgaslukten.

För motsvarande utsläpp från bilar utan katalysator har bränslets svavelhalt ingen nämnvärd betydelse. Det är däremot viktigt att bevara kravet på bensinens syrehalt just för att minska utsläppen från dessa bilar, i synnerhet under vinterförhållanden och i samband med alla kallstarter. Användningen av svavelfria bränslen har också i fråga om det gamla bilbeståndet betydelse när det gäller att minska utsläppen av hälsovådliga små partiklar. Svavelfria sorter lämpar sig som sådana som bränsle också i gamla bilar och därför behövs inte samtidigt gamla sorter med högre svavelhalt.

Övergången till svavelfria bränslen minskar bränslekonsumtionen och på så vis också koldioxidutsläppen i bensinmotorer med direktinsprutningsteknik. Motsvarande nytta kan inte uppnås i en bilsbil som är försedd med en vanlig trevägskatalysator eller som inte har någon katalysator. Svavelfrihet inverkar inte heller direkt på bränslekonsumtionen i dieslbilar, men övergången till svavelfri dieselolja ger bilindustrin en möjlighet att utveckla bilmodeller som förbrukar mindre och orsakar mindre utsläpp.

Med avseende på en minskning av de egentliga svavelutsläppen blir verkningarna av en övergång till svavelfria bränslen ganska små. Utsläppsfördelarna bygger på att svavelfriheten är förmånlig när de övriga utsläppen från fordon minskas på ovan konstaterat sätt.

Svavelfria bränslesorter påverkar inte själva motorernas hållbarhet. En övergång till dessa skulle dock förlänga livslängden på katalysatorer och partikelfilter.

4. Beredningen av propositionen

Förslaget har beretts som tjänsteuppdrag vid finansministeriet.

Utlåtanden om utkastet till proposition begärdes från handels- och industriministeriet, kommunikationsministeriet, jord- och skogsbruksministeriet, miljöministeriet, Tullstyrelsen, Konkurrensverket, Försörjningsberedskapscentralen, forskningsenheten VTT Processer, Greeni Oy, Suomalainen Energiaosuuskunta SEO, Bilimportörerna rf, Koneyrittäjien liitto ry, Maa- ja metsätaloustuottajain Keskusliitto ry, Suomen Bensiinikauppioiden Liitto ry, Finlands Schaktentreprenörers Centralförbund rf och Olje- och Gasbranschens Centralförbund rf. Utlåtande gavs också av Finlands Lastbilsförbund rf.

I utlåtandena anses en accisgradering baserad på svavelhalten i bensin och dieselolja motiverad på grund av motorernas tekniska utveckling och för att utsläppskraven skall uppnås. Accisgraderingen anses säkerställa en övergång på en gång till svavelfria sorter, varvid också övergångskostnaderna blir så låga som möjligt.

Också andra ändringar än de som gäller svavelhalten förordas. Miljöministeriet, forskningsenheten VTT Processer och Greeni Oy framför dock en misstanke om att strykningen av kravet på dieseloljans totalaromathalt i grunderna för accisgraderingen kan

orsaka en risk för ökad miljöbelastning. Gränsvärdet för totalaromathalten anses mera begränsa de skadligaste polyaromaternas mängd än gränsvärdet i kvalitetsdirektivet. Det finns dock inte helt aktuell information om saken, eftersom tidigare undersökningar delvis blivit föråldrade på grund av fordons- och efterbehandlingsteknikernas utveckling.

Koneyrittäjien liitto, Maa- ja metsätaloustuottajain Keskusliitto och Finlands Lastbilsförbund föreslår att man med hjälp av accisgradering också uppmuntrar en övergång till svavelfri motorbrännolja.

En majoritet av oljebolagen talar för att lagen träder i kraft i juli 2004. Greeni Oy och Suomalainen Energiaosuuskunta SEO föreslår att ikraftträdandet skjuts upp till hösten för att aktörerna skall få mera tid att förbereda sig på de investeringar som transporten och lagringen av svavelfria bränslen kräver.

5. Ikraftträdande

Det är ändamålsenligt att ändringarna av accisgraderingen träder i kraft redan före ingången av 2005. På så vis kan man säkerställa att det från sagda tidpunkt finns att tillgå svavelfria sorter i tillräcklig mängd och genom en lämpligt balanserad geografisk täckning med beaktande av en tillräcklig omsättning i lagercisterner och servicestationsbehållare för bränsle. Därför föreslås lagen träda i kraft den 1 juli 2004.

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

Lagförslagen

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

I enlighet med riksdagens beslut
upphävs i lagen den 29 december 1994 om accis på flytande bränslen (1472/1994) 2 § 1 mom. 4 och 5 punkten samt
ändras 2 § 1 mom. 6 och 8 punkten, 6 a § 1 mom. samt den accistabell som utgör bilaga till lagen,
 av dessa lagrum 2 § 1 mom. 6 punkten och 6 a § 1 mom. sådana de lyder i lag 1159/1998 och accistabellen sådan den lyder i lag 1169/2002, som följer

2 §
 I denna lag avses med

6) *reformulerad svavelfri motorbensin* produkt vars nedan nämnda egenskaper motsvarar angivna gränsvärden

Egenskap	Gränsvärde
Syrehalt	$2,0 \leq O_2 \leq 2,7$ viktprocent
Svavelhalt	Högst 10 milligram per kilogram
Ångtryck: — produkt som överlåtits till konsumtion 1.6.—31.8., nämnda dagar medräknade	Högst 70 kPa
— produkt som överlåtits till konsumtion 1.9.—31.5., nämnda dagar medräknade	Högst 90 kPa

8) *svavelfri dieselolja* dieselolja som hör till position 2710 i tulltariffen och vars svavelhalt är högst 10 milligram per kilogram,

6 a §

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

ACCISTABELL

Produkt	Produkt- grupp	Grundaccis	Tilläggs- accis	Försörjnings- beredskaps- avgift
Motorbensin c/l				
— reformulerad svavelfri	11	53,85	4,23	0,68
— annan typ	21	56,50	4,23	0,68
Diesololja c/l				
— svavelfri	31	26,83	4,76	0,35
— annan typ	41	29,48	4,76	0,35
Lätt brännolja c/l	51	1,93	4,78	0,35
Tung brännolja c/kg	61	—	5,68	0,28

Denna lag träder i kraft den 2004.

Helsingfors den 12 mars 2004

Republikens President

TARJA HALONEN

Finansminister *Antti Kalliomäki*

*Bilaga
Parallelltexter*

Lag

om ändring av lagen om accis på flytande bränslen

I enlighet med riksdagens beslut
upphävs i lagen den 29 december 1994 om accis på flytande bränslen (1472/1994) 2 §
1 mom. 4 och 5 punkten samt

ändras 2 § 1 mom. 6 och 8 punkten, 6 a § 1 mom. samt den accistabell som utgör bilaga till
lagen,

av dessa lagrum 2 § 1 mom. 6 punkten och 6 a § 1 mom., sådana de lyder i lag 1159/1998
och accistabellen sådan den lyder i lag 1169/2002, som följer

Gällande lydelse

Föreslagen lydelse

2 §

I denna lag avses med

4) blyfri motorbensin sådan ovan i 3 punkten nämnd motorbensin som hör till position 2710 i tulltariffen och som innehåller högst 0,013 gram bly per liter vid en temperatur av 15 celsiusgrader,

(4 punkten upphävs)

5) blandning av motorbensin blandning som innehåller minst hälften blyfri motorbensin,

(5 punkten upphävs)

6) reformulerad motorbensin produkt vars nedan nämnda egenskaper motsvarar angivna gränsvärden:

6) reformulerad svavelfri motorbensin produkt vars nedan nämnda egenskaper motsvarar angivna gränsvärden

Egenskap	Gränsvärde	Egenskap	Gränsvärde
Syrehalt	$2 \leq O_2 \leq 2,7$ %	Syrehalt	$2,0 \leq O_2 \leq 2,7$ viktprocent
Bensenhalt	Högst 1 volym-%	Svavelhalt	Högst 10 milligram per kilogram
Ångtryck: — produkt som överlåtits till konsumtion 1.6.— 31.8., nämnda dagar medräknade	Högst 70 kPa	Ångtryck: — produkt som överlåtits till konsumtion 1.6.— 31.8., nämnda dagar medräknade	Högst 70 kPa
— produkt som överlåtits till konsumtion 1.9.— 31.5., nämnda dagar medräknade	Högst 90 kPa	— produkt som överlåtits till konsumtion 1.9.— 31.5., nämnda dagar medräknade	Högst 90 kPa
Halt av aromatiska kolväten	Högst 35 volym-%		

8) *svavelfri dieselolja* dieselolja som hör till position 2710 i tulltariffen och vars svavelhalt är högst 0,005 viktprocent, aromathalt högst 20 volymprocent och cetanindex eller cetantal minst 47,

8) *svavelfri dieselolja* dieselolja som hör till position 2710 i tulltariffen och vars svavelhalt är högst 10 milligram per kilogram,

6 a §

En auktoriserad lagerhållare har rätt att från den accis och försörjningsberedskapsavgift som skall betalas för skatteperioden avdra den accis och den försörjningsberedskapsavgift som under skatteperioden på basis av överlåtelse till konsumtion som är belagd med accis och försörjningsberedskapsavgift skall betalas för kolväten som uppsamlats från motorbensin. Beloppen bestäms enligt produktgrupp 1 i den till lagen bifogade accistabellen. En förutsättning för avdragsrätt är att de uppsamlade kolvätena kondenseras till bensin i ett skattefritt lager.

6 a §

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

Gällande lydelse

ACCISTABELL

Produkt	Produkt-grupp	Grundaccis	Tilläggs-accis	Försörjningsberedskapsavgift
Blyfri motorbensin c/l				
— grundkvalitet	1	54,74	4,23	0,68
— reformulerad	2	53,85	4,23	0,68
Blyhaltig motorbensin c/l				
— grundkvalitet	3	62,71	4,23	0,68
— reformulerad	4	61,82	4,23	0,68
Blandning av motorbensin c/l				
— grundkvalitet	5	58,72	4,23	0,68
— reformulerad	6	57,84	4,23	0,68
Diesololja c/l				
— grundkvalitet	7	29,48	4,76	0,35
— svavelfri kvalitet	8	26,83	4,76	0,35
Lätt brännolja c/l	9	1,93	4,78	0,35
Tung brännolja c/kg	10	—	5,68	0,28

Föreslagen lydelse

ACCISTABELL

Produkt	Produkt-grupp	Grundaccis	Tilläggs-accis	Försörjningsberedskapsavgift
<i>Motorbensin c/l</i>				
— reformulerad <i>svavelfri</i>	11	53,85	4,23	0,68
— <i>annan typ</i>	21	56,50	4,23	0,68
<i>Diesololja c/l</i>				
— svavelfri	31	26,83	4,76	0,35
— <i>annan typ</i>	41	29,48	4,76	0,35
Lätt brännolja c/l	51	1,93	4,78	0,35
Tung brännolja c/kg	61	—	5,68	0,28

Denna lag träder i kraft den _____ 2004.