

Svar på skriftligt spørgsmål SSS 188/2022 rd

Svar på skriftligt spørgsmål om att stödja det klimatvänliga och inhemska RE85-bränslet och utnyttja det för försörjningsberedskapen

Till riksdagens talman

I det syfte som anges i 27 § i riksdagens arbetsordning har Ni, Ärade talman, till den minister som saken gäller översänt följande skriftliga spørgsmål SS 188/2022 rd undertecknat av riksdagsledamot Mia Laiho /saml:

Varför får man inte stöd för fordonsskatten för en bil som ändringsbesiktats för RE85-etanol, såsom man får för en elbil, trots att bränsleutsläppen sjunker med 80 procent när detta bränsle används,

varför gynnar regeringen inte skattemässigt bränsle som i praktiken är helt inhemskt och som ökar antalet inhemska arbetsplatser och inte är beroende av utländsk olja,

varför försöker regeringen inte öka användningen av RE85-etanol med hjälp av stöd och beskattningsmetoder för att förbättra Finlands försörjningsberedskap i fråga om bränslen och

varför stöder regeringen inte RE85-ändringsbesiktningarna på samma sätt som elbilar och eventuell utsläppssnål transport även för personer med medel- och lägre inkomster?

Som svar på detta spørgsmål anför jag följande:

I Finland beskattas bränslen utifrån en miljöbaserad, objektiv och teknikneutral energiskattemodell, där skatten på varje bränslekomponent bestäms enligt dess energiinnehåll och koldioxidutsläppen under livscykeln. Dessutom uppbärs en försörjningsberedskapsavgift för bränslen. Den nuvarande energiskattemodellen togs i bruk 2011.

Bestämmelser om skattenivån för flytande bränslen inom trafiken finns i lagen om punktskatt på flytande bränslen (1472/1994). Det finns inga egentliga sänkta skattesatser för biobränslen, men enligt vår skattemodell är de literbaserade skattenivåerna för flytande biobränslen, till exempel biobränslen som ersätter motorbensin, betydligt lägre än för fossil bensin. Till exempel har koldioxidskatten för hållbar bioetanol halverats och om den är tillverkad av råvaror utanför livsmedelskedjan tas koldioxidskatten inte alls ut.

EU:s lagstiftning tillåter inte att användningen av biobränslen främjas samtidigt med hjälp av både skattestöd och distributionsskyldighet. Skattestrukturen enligt Finlands energiskattemodell är dock unik på EU-nivå och har inte ansetts omfatta statligt stöd, utan skillnaderna i beskattningen av bränslekomponenter per liter är en följd av strukturen i vår energiskattemodell. Detta har gjort det möjligt att använda skyldigheten att distribuera biobränslen som ett sätt att främja biodrivmedel i Finland utan att biobränslen som ersätter fossila bränslen behöver beskattas på skattenivåerna för fossila bränslen, vilket vore särskilt ofördelaktigt för bioetanol på grund av dess betydligt lägre energiinnehåll än motorbensin.

Bestämmelser om skyldigheten att distribuera biodrivmedel finns i lagen om främjande av användningen av förnybara drivmedel för transport (446/2007). I enlighet med distributionsskyldigheten ska bränsledistributörerna årligen leverera en viss andel biobränsle till konsumtion som drivmedel. Den höga påföljdsavgiften för försummelse av skyldigheten att distribuera biodrivmedel utgör ett betydande incitament för distribution av biodrivmedel och på grund av de höga marknadspriserna på biodrivmedel bestämmer distributionsskyldigheten i praktiken också biodrivmedlens andel av den totala bränsleförbrukningen. Därför uppmuntrar distributionsskyldigheten bränsledistributörer att prissätta etanolbränsle (RE85) på ett konkurrenskraftigt sätt, om bioetanol som uppfyller hållbarhetskriterierna är det förmånligaste sättet för distributören att uppfylla distributionsskyldigheten för biobränsle.

Bestämmelser om fordonsbeskattningen finns i fordonsskattelagen (1281/2003). Fordonsskatten för personbilar består av en grundskatt och en eventuell drivkraftsskatt. Grundskatten bestäms i första hand enligt det koldioxidutsläpp som tillverkaren meddelat. Om en sådan utsläppsinformation inte finns att tillgå, bestäms grundskatten på basis av bilens totalmassa. För en personbil som använder bensin eller ersättande bränslen såsom bioetanol uppbärs endast grundskatt. Drivkraftsskatt uppbärs utöver grundskatten för sådana personbilar som använder annan drivkraft eller bränsle än bensin. Syftet med drivkraftsskatten är att säkerställa att man även i fråga om dessa uppfyller den objektiva och neutrala beskattning av drivkrafter som förutsätts i EU:s regler om statligt stöd och som följer energiskattemodellens karaktär.

Etanolkonverteringen har ingen betydelse för fordonsbeskattningen av en bensindriven personbil, eftersom det uppmätta koldioxidutsläpp som tillverkaren uppgett som grund för fordonsskatten inte ändras i och med konverteringen. Dessutom bör man observera att bilens uppmätta koldioxidutsläpp, oberoende av om det är en bensinbil som använder fossil motorbensin eller etanol som bränsle, är nästan lika stora. Den egentliga nyttan av att använda bioetanol är att dess livscykelutsläpp är mindre än det fossila bränslet. Som beskrivits ovan beaktas bränslets livscykelutsläpp i koldioxidskatten för bränsle och därmed riktas skatteförmånen på rätt sätt för varje liter till bilister som faktiskt använder bränsle med lägre utsläpp.

En gammal bensindriven personbil får ekonomiskt stöd för att omvandlas till etanoldriven. Bestämmelser om konverteringsstöd finns i lagen om tidsbegränsat stöd för anskaffning av fordon

som drivs med alternativa drivkrafter och för konvertering av fordon så att de drivs med alternativa drivkrafter (1289/2021). Med hjälp av konverteringsstöd kan man också underlätta för människor och hushåll som annars inte skulle ha möjlighet eller vilja skaffa en ny bil som använder ett alternativt bränsle att avstå från fossila bränslen. Ursprungligen infördes konverteringsstödet 2018.

För närvarande uppgår konverteringsstödet till 200 euro när en bensindriven personbil omvandlas till etanoldriven. Konverteringsstöd kan beviljas endast en gång för samma personbil. Ett villkor för beviljande av konverteringsstöd är att det anslag som i statsbudgeten reserverats för utbetalning av konverteringsstöd står till förfogande.

En etanolkonvertering kostar i genomsnitt cirka 500–600 euro inklusive kostnaderna för både utrustningen och arbetet. Med ett konverteringsstöd på 200 euro kan således cirka 30–40 procent av kostnaderna för etanolkonverteringen täckas. För jämförelsens skull kan man konstatera att anskaffningsstödet för elbilar är 2 000 euro, vilket innebär att anskaffningsstödet andel av anskaffningen av till exempel en helt eldriven bil för 40 000 euro är cirka 5 procent.

Ministerarbetsgruppen för beredskap drog den 7 april 2022 upp riktlinjer för ett helhetspaket gällande den gröna övergången för åren 2022–2023. Som en del av detta paket anvisades finansiering för åtgärder enligt färdplanen för fossilfria transporter. För stöd för anskaffning av elbilar reserveras tilläggsfinansiering på sammanlagt 13 miljoner euro. I beloppet ingår också finansiering av konverteringsstöd. Avsikten är att besluta om tilläggen som en del av den andra tilläggsbudgeten för 2022. Transport- och kommunikationsverket (Traficom) tar emot ansökningar som uppfyller förutsättningarna för ansökan och avgör dem när anslaget är tillgängligt.

Dessutom främjas utvecklingen och produktionen av biobränslen i Finland på ett mångsidigt sätt med hjälp av ett energistödssystem.

Som helhet betraktat använder Finland ett fungerande och omfattande styr- och incitamentsystem som påverkar olika aktörer och bilister i olika ekonomiska situationer för att öka användningen av alternativa bränslen och fordon.

Helsingfors 3.5.2022

Finansminister Annika Saarikko