

Finansutskottet

Regeringens proposition till riksdagen med förslag till lag om ändring av bilagan till lagen om punktskatt på flytande bränslen

INLEDNING

Remiss

Regeringens proposition till riksdagen med förslag till lag om ändring av bilagan till lagen om punktskatt på flytande bränslen (RP 132/2025 rd): Ärendet har remitterats till finansutskottet för betänkande.

Beredning i delegation

Ärendet har beretts i finansutskottets skattedelegation.

Sakkunniga

Delegationen har hört

- regeringsråd Merja Sandell, finansministeriet
- finansexpert Jussi Kiviluoto, finansministeriet
- trafikråd Saara Jääskeläinen, kommunikationsministeriet
- industriråd Pekka Grönlund, arbets- och näringsministeriet
- miljöråd Magnus Cederlöf, miljöministeriet
- ledande sakkunnig Anne Kaleva, Skatteförvaltningen
- ledande analytiker Asta Hinds, Autoalan Keskusliitto ry
- intressebevakningsdirektör Ari Herrala, Finlands Transport och Logistik SKAL rf
- ekonomisk expert Janne Kalluinen, Skattebetalarnas Centralförbund rf.

Skriftligt yttrande har lämnats av

- Statens ekonomiska forskningscentral
- Finlands klimatpanel
- Automobilförbundet rf
- Bilimportörerna och -industrin rf
- Finlands näringsliv rf
- Centralhandelskammaren
- Koneyrittäjät ry
- Konsumentförbundet rf
- Turism- och Restaurangförbundet rf
- Finlands naturskyddsförbund rf.

Betänkande FiUB 14/2025 rd

PROPOSITIONEN

Regeringen föreslår att skattetabellen i lagen om punktskatt på flytande bränslen ändras så att värdet per ton koldioxid, som utgör grunden för beräkning av koldioxidskatten på transportbränslen, sänks i två steg från 62 till 51,3 euro. Det föreslås att punktskatten på bensin och på produkter som ersätter den sänks med i genomsnitt totalt 2,7 cent per liter och punktskatten på diesel och på produkter som ersätter den sänks med i genomsnitt totalt 2,4 cent per liter.

Genom de föreslagna ändringarna genomförs föresatsen i regeringsprogrammet för regeringen Orpo om en sänkning av punktskatten på transportbränslen, som syftar till att stärka hushållens köpkraft.

De föreslagna ändringarna förväntas minska statens skatteintäkter från energiskatter med cirka 50 miljoner euro på 2026 års nivå och med 96 miljoner euro på 2027 års nivå.

Propositionen hänför sig till budgetpropositionen för 2026 och avses bli behandlad i samband med den.

Lagen avses träda i kraft den 1 januari 2026.

UTSKOTTETS ÖVERVÄGANDEN

Utskottet tillstyrker propositionen utan ändringar.

Sammantaget anser utskottet att de föreslagna ändringarna behövs och är ändamålsenliga. Syftet med skattesänkningen är att stärka hushållens köpkraft genom att lindra beskattningen av olika transportsätt. Sänkningen av bränsleskatten sänker också logistikkostnaderna.

Enligt regeringen Orpos regeringsprogram ska hushållens köpkraft stärkas genom att beskattningen av arbete och rörlighet lindras. Genom propositionen genomförs den lindring av koldioxidskattekomponenten i bränslebeskattningen som anges i regeringsprogrammets bilaga C, som gäller skattepolitiken, med sammanlagt 100 miljoner euro åren 2026 och 2027.

Skattesänkningen i fråga om transportbränslen från och med början av 2026 kommer enligt propositionen att minska statens skatteintäkter från punktskatten med cirka 50 miljoner euro på 2026 års nivå. Punktskatteintäkterna enligt budgetekonomin för 2026 uppskattas sjunka med cirka 42 miljoner euro, vilket förklaras av tidpunkten för när punktskatterna redovisas. Den skattesänkning som genomförs vid ingången av 2027 minskar punktskatteintäkterna med cirka 50 miljoner euro på 2027 års nivå. Sammanlagt kommer ändringarna att minska punktskatteintäkterna med cirka 96 miljoner euro, det vill säga cirka fyra procent på 2027 års nivå. På grund av den beräknade minskningen av bränsleförbrukningen och ökningen av andelen förnybara bränslen minskar de föreslagna ändringarna punktskatteinkomsterna med cirka 80 miljoner euro på 2029 års nivå.

Sammantaget sjunker skatten på bensin och produkter som ersätter bensin med i genomsnitt totalt 2,7 cent per liter och på diesel och produkter som ersätter diesel med i genomsnitt totalt 2,4

Betänkande FiUB 14/2025 rd

cent per liter. Skattejusteringen kan anses vara en förhandskompensation för att utsläppshandeln för trafik, som inleds 2028, kommer att höja bränslepriserna.

Vid utskottets sakkunnigutfrågning har många i princip understött en sänkning av bränslebeskattningen, även om det också har föreslagits att skattesänkningen ska gälla energiinnehållet i stället för koldioxidmängden. Å andra sidan ansågs sänkningen av bränsleskatten öka bränsleförbrukningen och försvaga incitamenten att övergå till elbilism och på så sätt öka utsläppen från trafiken och ansvarsfördelningssektorn, vilket gör det svårare att nå målen om minskade utsläpp från trafiken. Dessutom har det framhållits att hushållens köpkraft kan påverkas effektivare på något annat sätt. Vid utfrågningen har det också framförts att priselasticiteten kan leda till att utsläppseffekten av sänkningen av bränslebeskattningen blir större än vad som uppskattas i propositionen.

FÖRSLAG TILL BESLUT

Finansutskottets förslag till beslut:

Riksdagen godkänner lagförslaget i proposition RP 132/2025 rd utan ändringar.

Helsingfors 7.11.2025

I den avgörande behandlingen deltog

ordförande Markus Lohi cent
vice ordförande Saara Hyrkkö gröna
medlem Otto Andersson sv
medlem Markku Eestilä saml
medlem Seppo Eskelinen sd
medlem Janne Heikkinen saml
medlem Timo Heinonen saml
medlem Marko Kilpi saml
medlem Jari Koskela saf
medlem Mika Lintilä cent
medlem Minna Reijonen saf
medlem Jari Ronkainen saf
medlem Joona Räsänen sd
medlem Hanna Sarkkinen vänst
medlem Sari Sarkomaa saml
medlem Sami Savio saf
medlem Ville Valkonen saml
medlem Pia Viitanen sd
medlem Ville Vähämäki saf
ersättare Riitta Kaarisalo sd
ersättare Saku Nikkanen sd.

Betänkande FiUB 14/2025 rd

Sekreterare var

utskottsråd Tarja Järvinen.

Betänkande FiUB 14/2025 rd
Reservation 1 /sd

Reservation 1 /sd

Motivering

Regeringen föreslår att skattetabellen i lagen om punktskatt på flytande bränslen ändras så att värdet per ton koldioxid, som utgör grunden för beräkning av koldioxidskatten på transportbränslen, sänks i två steg från 62 till 51,3 euro. Det föreslås att punktskatten på bensin och på produkter som ersätter den sänks med i genomsnitt totalt 2,7 cent per liter och punktskatten på diesel och på produkter som ersätter den sänks med i genomsnitt totalt 2,4 cent per liter.

De föreslagna ändringarna förväntas minska statens skatteintäkter från energiskatter med cirka 50 miljoner euro på 2026 års nivå och med 96 miljoner euro på 2027 års nivå.

Trots att de nominella punktskattenivåerna i fråga om transportbränslen har stigit, har den reella punktskattenivån i fråga om bensin sjunkit klart från och med 2010, eftersom konsumentpriserna och hushållens inkomster har ökat mer än den genomsnittliga punktskattenivån.

Vi stöder inte propositionen. Propositionen uppvisar underskott och försvagar allvarligt de offentliga finanserna, och det försvårar uppnåendet av klimatmålen i ett läge där utsläppen inom ansvarsfördelningssektorn har ökat genom flera regeringsbeslut, bland annat på grund av sänkningen av distributionsskyldigheten. Denna typ av skattesänkningar är också oändamålsenliga, och den beräknade sänkningen av pumppriserna är liten, medan den fiskala effekten på statens skatteinkomster är betydande.

Det är mer motiverat att stödja köpkraften på andra sätt, till exempel genom att stödja kollektivtrafiken, utvidga avdraget för arbetsresor eller rikta sänkningen av förvärvsinkomstskatten i sin helhet till låg- och medelinkomsttagare. Dessa åtgärder skulle också ge finländare som använder bil större nytta än vad propositionen kommer att medföra.

Ändringarna i punktskatten på drivmedel är alltså inte det bästa sättet att sänka medborgarnas vardagskostnader, eftersom sänkningarna riktas oändamålsenligt till olika inkomstgrupper.

Utan kompensande åtgärder för att minska utsläppen kan en ökning av utsläppen inom ansvarsfördelningssektorn på grund av sänkningen av punktskatten på transportbränslen dessutom öka statens utgifter på grund av anskaffningen av utsläppsenheter inom ansvarsfördelningssektorn eller minska inkomsterna från försäljningen av utsläppsenheter. Dessutom finns det en risk för att RFF-pengarna måste återbetalas, om Finland inte strävar efter att främja åtgärderna i färdplanen för fossilfria transporter, vilket är ett villkor för finansieringen.

I beskattningen av transporter behövs det en övergripande reform som beaktar de olika inkomstgrupperna och människor som bor i olika områden och deras transportbehov samtidigt som målet är att fordonsparken i ökande grad blir eldriven. Även konsekvenserna för statsfinanserna och klimatet måste beaktas. Kostnaderna för bilar med förbränningsmotor kommer att öka betydligt fram till 2030 i och med utsläppshandeln inom vägtrafiken och den ökade distributionsskyldigheten i Finland.

Betänkande FiUB 14/2025 rd
Reservation 1 /sd

Förslag

Vi föreslår

att riksdagen förkastar lagförslaget.

Helsingfors 7.11.2025

Joona Räsänen sd
Seppo Eskelinen sd
Pia Viitanen sd
Saku Nikkanen sd

Betänkande FiUB 14/2025 rd
Reservation 2 /gröna, vänst

Reservation 2 /gröna, vänst

Motivering

Regeringen föreslår i proposition RP 132/2025 rd att skattetabellen i lagen om punktskatt på flytande bränslen ändras så att värdet per ton koldioxid, som utgör grunden för beräkning av koldioxidskatten på transportbränslen, sänks i två steg från 62 till 51,3 euro. Det föreslås att punktskatten på bensin och på produkter som ersätter den sänks med i genomsnitt totalt 2,7 cent per liter och punktskatten på diesel och på produkter som ersätter den sänks med i genomsnitt totalt 2,4 cent per liter. Skattesänkningen minskar statens skatteintäkter med cirka 96 miljoner euro på 2027 års nivå.

Trafiken är en betydande utsläppskälla i Finland, och transportutsläppen har inte minskat nämnvärt under de senaste åren. Enligt snabbestimatet för 2024 var transportutsläppen 9,7 miljoner ton CO₂-ekvivalenter år 2024. Finlands mål för klimatneutralitet 2035 förutsätter att transportutsläppen sänks till cirka 3—3,5 miljoner ton CO₂-ekvivalenter senast 2035.

Finland har också förbundit sig att halvera transportutsläppen senast 2030. Målet att halvera utsläppen (färdplanen för fossilfria transporter) har införlivats i Finlands plan för återhämtning och resiliens. Om det ser ut som om transportutsläppen inte kommer att halveras fram till 2030, finns det risk för att Europeiska kommissionen tolkar det som att färdplanen för fossilfria transporter har övergivits. Om reformen anses vara helt slopad, kan följden enligt finansministeriets tidigare bedömning bli ett inkomstbortfall på upp till 80 miljoner euro i RRF-finansiering för Finland.

Genom regeringens beslut blir det allt svårare att nå målen för transportutsläpp. Regeringen Orpo har sänkt nivån på distributionsskyldigheten, höjt beskattningen av elbilar, höjt beskattningen av och skurit ned stöden för kollektivtrafiken, sänkt anslagen för främjande av gång och cykling samt redan tidigare sänkt beskattningen av fossila importbränslen. Den nu föreslagna ytterligare sänkningen av punktskatten på flytande bränslen är åter ett steg i fel riktning.

Energibeskattningen är ett av de effektivaste och viktigaste sätten att styra utsläppen inom transportsektorn. Den skattelättnad som föreslås i propositionen ligger alltså inte i linje med målen för minskning av utsläppen, eftersom den kommer att öka bränsleförbrukningen och öka utsläppen från vägtrafiken. Samtidigt ökar Finlands beroende av en instabil och odemokratisk producentstat för fossila bränslen.

Beskattningen av bränslen har inte blivit reellt stramare under de senaste åren, vilket särskilt framhäver att propositionen är problematisk. Tidigare regeringar har höjt punktskatten på bränslen nominellt för att förhindra att den reella skattenivån försämras. Propositionen avviker från den långvariga riktlinjen för vårt lands energibeskattnings och urvattnar den viktigaste styrmekanismen för minskning av utsläppen inom transportsektorn.

Skattesänkningen är omotiverad också med tanke på de offentliga finanserna. Finlands ekonomi kommer under de kommande åren att vara utsatt för ett betydande anpassningsstryck. I detta läge är regeringens beslut att under regeringsperioden lindra beskattningen av fossila importbränslen

Betänkande FiUB 14/2025 rd
Reservation 2 /gröna, vänst

med sammanlagt en kvarts miljard ohållbart. Ökade utsläpp kan också öka statens utgifter på grund av anskaffningen av utsläppsenheter inom ansvarsfördelningssektorn eller minska inkomsterna från försäljningen av utsläppsenheter.

Förslag

Vi föreslår

att riksdagen förkastar lagförslaget och

att riksdagen godkänner ett uttalande. (Reservationens förslag till uttalande)

Reservationens förslag till uttalande

Riksdagen förutsätter att regeringen lämnar riksdagen de propositioner som behövs för att binda energiskatterna till konsumentprisindex.

Helsingfors 7.11.2025

Saara Hyrkkö gröna
Hanna Sarkkinen vänst