

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 144/2020 rd): Ärendet har remitterats till finansutskottet för betänkande.

Beredning i delegation

Ärendet har beretts i finansutskottets skattedelegation.

Sakkunniga

Delegationen har hört (distanskontakt)

- lagstiftningsråd Leo Parkkonen, finansministeriet
- skatteexpert Jussi Kiviluoto, finansministeriet
- specialsakkunnig Atro Andersson, kommunikationsministeriet
- verkställande direktör Pekka Rissa, Autoalan Keskusliitto ry
- ledande trafik- och näringslivspolitisk expert Päivi Wood, Centralhandelskammaren
- direktör Petri Murto, Finlands Transport och Logistik SKAL rf.

Skriftligt yttrande har lämnats av

- jord- och skogsbruksministeriet
- arbets- och näringsministeriet
- miljöministeriet
- Ålands landskapsregering
- Linja-autoliitto
- Skogsindustrin rf
- Finlands Speditions- och Logistikförbund rf
- Företagarna i Finland rf
- Skattebetalarnas Centralförbund rf.

Betänkande FiUB 18/2020 rd

PROPOSITIONEN

I propositionen föreslås det att bilagan till lagen om punktskatt på flytande bränslen ändras.

Skattetabellen i bilagan till lagen ändras så att den skattesänkning enligt kvalitetsgradering för paraffinisk dieselolja som så småningom har blivit ogrundad slopas stegvis. Ändringen gäller energiinnehållsskatten. Det kommer inte längre att beviljas en skattesänkning på 5 cent per liter för nämnda slag av bränsle. Sänkningen i fråga ska slopas för såväl fossil som förnybar paraffinisk dieselolja, eftersom det inte är av betydelse om det paraffiniska drivmedlets råvara är fossil eller förnybar när behovet av skattesänkning enligt kvalitetsgradering bedöms. Ändringen ökar de årliga skatteinkomsterna från transportbränsle med 115 miljoner euro efter det att skattesänkningen har slopats.

Dessutom föreslås det i propositionen att en motsvarande skattesänkning enligt kvalitetsgradering för etanoldiesel slopas. Skattesänkningen är 4 cent per liter, vilket i praktiken inte har någon betydelse för bränslepriset eller skatteintäkterna, eftersom all etanoldiesel för närvarande beskattas enligt energiskattedirektivets minimiskattenivå på 33 cent per liter dieselolja. Även den nya skattenivån på hållbara etanoldieselskvaliteter kommer att ligga under den förpliktande miniminivå som föreskrivs i energiskattedirektivet. Denna ändring genomförs på en gång.

Propositionen hänför sig till budgetpropositionen för 2021 och avses bli behandlad i samband med den.

Lagen avses träda i kraft den 1 januari 2021. Den första etappen i fråga om skattesänkningen genomförs den 1 januari 2021 då skattesänkningen för paraffinisk dieselolja minskar till 4 cent per liter och skatteutgiften för etanoldiesel helt avskaffas. Bestämmelser om de nya skattenivåerna finns i bilagans skattetablell A, som tillämpas från och med den 1 januari 2021. Skatteutgiften för paraffinisk dieselolja minskar till 2 cent den 1 januari 2022. Från och med då kommer skattetablell B att tillämpas. Återstoden av skatteutgiften avskaffas den 1 januari 2023, varefter skattetablell C i bilagan tillämpas.

UTSKOTTETS ÖVERVÄGANDEN

Utskottet tillstyrker propositionen utan ändringar.

Bakgrund

I regeringsprogrammet för statsminister Sanna Marins regering har det avtalats om tillsättande av en arbetsgrupp med uppgift att utarbeta ett förslag till minskning av företagsstöden med 100 miljoner euro på 2023 års nivå före höstens budgetförhandlingar. Utifrån arbetsgruppens förslag beslutade regeringen hösten 2019 i samband med budget- och ramförhandlingarna att nedskärningen av företagsstöden genomförs genom att skattesänkningen för paraffinisk dieselolja minskas med 120 miljoner euro.

Betänkande FiUB 18/2020 rd

I propositionen föreslås det att skatteutgiften för paraffinisk dieselolja slopas stegvis i tre faser och att motsvarande skattesänkning på basis av lokala utsläpp för etanoldiesel också slopas. Inga andra ändringar i bränslebeskattningen föreslås i propositionen. Utskottet ser det som viktigt att skatteutgiften slopas stegvis, eftersom det ger aktörerna den anpassningsperiod som behövs.

Energiskattedirektivet, bestämmelserna om statligt stöd och skattesänkningen på basis av lokala utsläpp

Utskottet anser att förslaget behövs och fyller sitt syfte, även om en del av de sakkunniga som utskottet har hört inte anser det motiverat att slopa skatteutgiften i det nuvarande ekonomiska läget.

Beskattningen av bränslen har förenhetligats i rådets direktiv 2003/96/EG om en omstrukturering av gemenskapsramen för beskattning av energiprodukter och elektricitet. Direktivet innehåller bestämmelser om minimiskattenivåer och skattestrukturer som gör det möjligt att bevilja skattenedsättning för bränslen som har bättre miljöegenskaper än andra produkter på marknaden.

Skattenedsättningen ska också bedömas utifrån EU:s bestämmelser om statligt stöd och skattediskriminering. Bestämmelserna i fördraget om Europeiska unionens funktionssätt begränsar användningen av statligt stöd som instrument i den ekonomiska politiken. Enligt artikel 107 i fördraget är stöd som ges av en medlemsstat eller med hjälp av statliga medel, av vilket slag det än är, som snedvrider eller hotar att snedvrida konkurrensen genom att gynna vissa företag eller viss produktion, oförenligt med den inre marknaden i den utsträckning det påverkar handeln mellan medlemsstaterna.

En beskattningsmässig åtgärd ska inte betraktas som statligt stöd om åtgärden är förenlig med skattesystemets karaktär och uppbyggnad och om den tillämpas konsekvent till exempel på alla energiprodukter. Ett exempel på en sådan åtgärd är att skatten graderas på grundval av en produkts skadliga egenskaper. En produkt som orsakar mindre skada än andra kan beskattas lindrigare utan att detta betraktas som statligt stöd. Skattegrunden ska emellertid vara objektiv och den ska tillämpas konsekvent på alla konkurrerande produkter.

En av utgångspunkterna för den miljörelaterade energiskattereformen var att i bränslebeskattningen förbättra miljöstyrningen inte bara i fråga om koldioxidutsläpp utan också i fråga om hälsovådliga lokala utsläpp, om det finns objektiva grunder för det. Skattesänkningen på basis av de lokala utsläppen gäller i nuläget paraffinisk dieselolja som tidigare har påvisats medföra fördelar i fråga om de lokala utsläppen jämfört med sedvanliga dieselkvaliteter.

Storleken på skattesänkningen för paraffinisk dieselolja grundar sig på en utredning som Teknologiska forskningscentralen VTT Ab genomförde 2010 om den beräknade miljönytta som det skulle vara möjligt att uppnå med paraffinisk dieselolja i busstrafiken i tätorter med den dåvarande vagnparken. Undersökningarna visade att den paraffiniska dieseln i genomsnitt minskar kväveoxidutsläppen med cirka 10 procent och partikelutsläppen med cirka 30 procent.

Kvalitetsgraderingen av paraffinisk dieselolja har 2019 bedömts på nytt i flera olika sammanhang, såsom i rapporten från arbetsgruppen för minskning av företagsstöd¹, finansministeriets styrgrupp för skatteutgiftsrapportering² och Teknologiska forskningscentralen VTT Ab:s prome-

Betänkande FiUB 18/2020 rd

moria³. Det konstateras i dem alla att det med beaktande av den utveckling av tekniken för rening av utsläpp (euroutsläppsklasser) som skett i fordonsparken och fördelningen av körprestationer efter fordonskategori (gatuprestation) i och utanför tätorter inte längre finns någon grund för en skattesänkning på basis av lokala utsläpp.

Enligt dessa analyser är kvalitetsgraderingen omotiverad eller åtminstone avsevärt överkompenserande. Utskottet lägger vikt vid aspekterna ovan och anser att skatteutgiften för paraffinisk dieselolja har blivit omotiverad. Det finns inte längre objektiva grunder för skattenedsättningen. Utskottet betonar också propositionens fiskala mål. Syftet är att öka de årliga skatteinkomsterna från transportbränsle med 115 miljoner euro efter det att skatteutgiften har slopats.

Den slopade skatteutgiften

Sakkunniga har föreslagit att slopandet av skatteutgiften ska gälla endast fossila bränslen. Men utskottet anser att den modell som valts i propositionen är motiverad, eftersom de lokala utsläppen inte påverkas av huruvida det paraffiniska bränslets råvara är fossil eller förnybar, vilket också varit en bidragande faktor till att skattesänkningen på basis av de lokala utsläppen ursprungligen gjordes i energiinnehållsskatten. Dessutom påpekar utskottet att skatten på varje bränslekomponent enligt den miljörelaterade energiskattemodellen ska bestämmas utifrån dess energiinnehåll och koldioxidutsläpp under livscykeln och att det således inte är möjligt att ändra skattenivån på ett enskilt bränsle.

Med hållbara biobränslen har koldioxidskatten halverats, och biobränslen som tillverkats av råvaror som inte lämpar sig för livsmedelsproduktion har helt och hållet befriats från koldioxidskatt. Principen för skattemodellen är att bränslena ska behandlas objektivt och neutralt. Skattemodellen ska på ett kostnadseffektivt sätt uppnå de miljömål som uppställts för den, och tillsammans med distributionsskyldigheten för biodrivmedel ska den uppfylla de EU-rättsliga kraven. Den nytta som skattemodellen för biodrivmedel medför jämfört med fossila bränslen är alltså att koldioxidskatten är lägre. Dessutom bör det beaktas att skattestrukturen är sådan att en sänkning av koldioxidskatten skulle inverka fullt ut bara på fossila bränslen. Utskottet anser därför att det varken är motiverat eller annars möjligt att ändra beloppet på energiinnehållsskatten eller koldioxidskatten på ett enskilt bränsle eller en enskild bränslekomponent så som sakkunniga föreslagit.

Ikraftträdandet i etapper

Skatteutgiften för paraffinisk dieselolja kommer att avskaffas i tre etapper, så att skatteutgiften minskar med 1 cent per liter från ingången av 2021, med 2 cent per liter från ingången av 2022 och med 2 cent per liter från ingången av 2023. Utskottet anser att det är motiverat att gradera avskaffandet av skatteutgiften. När bestämmelsen träder i kraft stegvis får aktörerna tid att anpassa sig och på så sätt lindras propositionens konsekvenser.

1 Arbets- och näringsministeriets publikationer, Företag, 2019:55 (på finska).

2 Ändringar i skatteutgifterna inom energibeskattningen 19.8.2019.

3 Kvalitetsgradering av transportbränsle – bedömning av aktualiteten (på finska), 2.10.2019.

Betänkande FiUB 18/2020 rd

FÖRSLAG TILL BESLUT

Finansutskottets förslag till beslut:

Riksdagen godkänner lagförslaget i proposition RP 144/2020 rd utan ändringar.

Helsingfors 6.11.2020

I den avgörande behandlingen deltog

ordförande Johannes Koskinen sd
vice ordförande Arto Pirttilahti cent
medlem Anders Adlercreutz sv (delvis)
medlem Tarja Filatov sd
medlem Timo Heinonen saml
medlem Heli Järvinen gröna
medlem Anneli Kiljunen sd
medlem Esko Kiviranta cent
medlem Jari Koskela saf
medlem Katri Kulmuni cent
medlem Pia Lohikoski vänst
medlem Matias Marttinen saml
medlem Sari Sarkomaa saml
medlem Sami Savio saf
medlem Pia Viitanen sd
medlem Ville Vähämäki saf
ersättare Sari Essayah kd
ersättare Saara Hyrkkö gröna
ersättare Katja Hänninen vänst
ersättare Lulu Ranne saf
ersättare Veronica Rehn-Kivi sv
ersättare Jussi Wihonen saf.

Sekreterare var

utskottsråd Ilkka Lahti.

Betänkande FiUB 18/2020 rd
Reservation 2 /saml och kd

RESERVATION 2 /saml och kd

Motivering

Vi ställer oss inte bakom regeringens proposition med förslag om nedskärning av skatteutgiften för paraffinisk diesel. Den ekonomiska kris som orsakats av coronapandemin har lett till betydande förluster i näringslivet och hotar fortfarande tusentals företags verksamhetsmöjligheter och hundratusentals arbetstillfällen. Kostnaderna för vår industri som bedriver varuexport och internationell handel med insatsprodukter kommer att stiga betydligt till följd av de skärpta skatterna. Regeringen försvagar medvetet verksamhetsmöjligheterna för industrin som redan nu befinner sig i en svår situation samt de finska produkternas relativa konkurrenskraft på världsmarknaden. Den ekonomiska krisen är inte förbi, och därför är en skärpning av beskattningen av exportindustrins värdekedja i denna situation en samhällsekonomiskt dålig lösning.

Slopandet av skatteutgiften kommer att höja pumppriserna på dieselbränsle. Skattehöjningens fiskala effekt på uppskattningsvis 115 miljoner euro per år är en extra kostnad för betalarna. En betydande del av denna merkostnad drabbar vägtransporttjänsterna. Efterfrågan på drivmedel inom nyttotrafiken är statisk på kort sikt. Största delen av kostnaderna för slopandet av skatteutgiften drabbar alltså landtransporttjänsterna.

Det blir en extra kostnad för näringslivet när priset på paraffinisk diesel stiger i och med att skatteförmånen slopas. Detta utöver den skattehöjning med cirka 250 miljoner euro som skrivits in i regeringsprogrammet och som trädde i kraft i början av augusti. Slopandet av skatteutgiften för paraffinisk dieselolja bör behandlas som en del av totalreformen av beskattningen inom transportområdet, som för närvarande utreds. Då går det att planera slopandet på ett kostnadsneutralt sätt och undvika att transportkostnaderna stiger så att man genom beskattningens styrande effekt åstadkommer genuina miljöpositiva effekter som minskar utsläppen.

Ursprungligen är skattelättnaden för paraffinisk diesel avsedd att minska utsläppen från dieselbilar som försämrar luftkvaliteten, i första hand kväveoxider och partiklar. Den lägre skattesatsen har stött användningen av paraffinisk diesel, eftersom konsumentpriset på produkten på grund av den lägre skattesatsen har varit lägre än på den vanliga dieseln. Enligt VTT:s bedömning minskar den paraffiniska dieseln avsevärt utsläppen av NOx och partiklar från dieseldrivna personbilar och pakettbilar i utsläppsklass Euro 4 eller äldre samt från lastbilar och bussar i utsläppsklass Euro III eller äldre. I den takt som bilbeståndet förnyas vore det ur miljösynpunkt motiverat att slopa den lägre skattesatsen för paraffinisk diesel först efter 5–6 år.

Förslag

Vi föreslår

att riksdagen förkastar lagförslaget.

Betänkande FiUB 18/2020 rd
Reservation 2 /saml och kd

Helsingfors 6.11.2020

Matias Marttinen saml
Sari Essayah kd
Timo Heinonen saml
Sari Sarkomaa saml

Betänkande FiUB 18/2020 rd
Reservation 1 /saf

RESERVATION 1 /saf

Motivering

Av klimatpolitiska skäl föreslår regeringen att bränsleskatterna höjs i så stor omfattning att vi sannfinländare inte kan acceptera förslaget. Skattehöjningarna leder till regional ojämlikhet, höjer transportkostnaderna och försämrar både företagens konkurrenskraft och möjligheterna att ta emot jobb längre hemifrån i vårt land med långa avstånd. Om skattehöjningarna återtogs ger det positiva hävstångseffekter genom att de finländska företagens konkurrenskraft förbättras, arbetskraftens rörlighet inom landet främjas och den regionala jämlikheten ökar. I det ytterst svåra ekonomiska läget är det inte ens av miljöskäl godtagbart att öka kostnadsbelastningen på transporter på det sätt som föreslås i propositionen.

Förslag

Vi föreslår

att riksdagen godkänner lagförslaget enligt betänkandet, men skattetabellerna A, B och C i bilagan till lagförslaget med följande ändringar. (*Reservationens ändringsförslag*)

Helsingfors 6.11.2020

Ville Vähämäki saf
Sami Savio saf
Jari Koskela saf
Lulu Ranne saf

Betänkande FiUB 18/2020 rd

Reservationens ändringsförslag

Bilaga

SKATTETABELL A, B och C

Produkt	Pro- dukt- grupp	Energiin- nehållsskatt	Koldioxid- skatt	Försörjningsbe- redskapsavgift	Sam- manlagt
Motorbensin cent/l	10	52,19	17,38	0,68	70,25
Bensin för små motorer cent/ l	11	32,19	17,38	0,68	50,25
Bioetanol cent/l	20	34,25	11,40	0,68	46,33
Bioetanol R cent/l	21	34,25	5,70	0,68	40,63
Bioetanol T cent/l	22	34,25	0,00	0,68	34,93
MTBE cent/l	23	42,41	14,12	0,68	57,21
MTBE R cent/l	24	42,41	12,56	0,68	55,65
MTBE T cent/l	25	42,41	11,01	0,68	54,10
TAME cent/l	26	45,67	15,20	0,68	61,55
TAME R cent/l	27	45,67	13,84	0,68	60,19
TAME T cent/l	28	45,67	12,47	0,68	58,82
ETBE cent/l	29	44,04	14,66	0,68	59,38
ETBE R cent/l	30	44,04	11,95	0,68	56,67
ETBE T cent/l	31	44,04	9,24	0,68	53,96
TAAE cent/l	32	47,30	15,75	0,68	63,73
TAAE R cent/l	33	47,30	13,46	0,68	61,44
TAAE T cent/l	34	47,30	11,18	0,68	59,16
Biobensin cent/l	38	52,19	17,38	0,68	70,25
Biobensin R cent/l	39	52,19	8,69	0,68	61,56
Biobensin T cent/l	40	52,19	0,00	0,68	52,87
Etanoldiesel cent/l	47	15,18	11,65	0,35	27,18
Etanoldiesel R cent/l	48	15,18	6,40	0,35	21,93
Etanoldiesel T cent/l	49	15,18	1,15	0,35	16,68
Dieselolja cent/l	50	32,77	19,90	0,35	53,02
Dieselolja para cent/l	51	25,95	18,79	0,35	45,09
Biodieselolja cent/l	52	30,04	18,24	0,35	48,63
Biodieselolja R cent/l	53	30,04	9,12	0,35	39,51

Betänkande FiUB 18/2020 rd

Biodieselolja T cent/l	54	30,04	0,00	0,35	30,39
Biodieselolja P cent/l	55	25,95	18,79	0,35	45,09
Biodieselolja P R cent/l	56	25,95	9,40	0,35	35,70
Biodieselolja P T cent/l	57	25,95	0,00	0,35	26,30
Lätt brännolja cent/l	60	10,28	16,90	0,35	27,53
Lätt brännolja svavelfri cent/l	61	7,63	16,90	0,35	24,88
Biobrännolja cent/l	62	7,63	16,90	0,35	24,88
Biobrännolja R cent/l	63	7,63	8,45	0,35	16,43
Biobrännolja T cent/l	64	7,63	0,00	0,35	7,98
Tung brännolja cent/kg	71	8,56	18,67	0,28	27,51
Flygpetroleum cent/l	81	56,76	19,24	0,35	76,35
Flygbensin cent/l	91	51,70	17,21	0,68	69,59
Metanol cent/l	100	26,10	8,69	0,68	35,47
Metanol R cent/l	101	26,10	4,34	0,68	31,12
Metanol T cent/l	102	26,10	0,00	0,68	26,78
Flytgas cent/kg	110	9,81	18,09	0,11	28,01
Bioflytgas cent/kg	111	9,81	18,09	0,11	28,01
Bioflytgas R cent/kg	112	9,81	9,04	0,11	18,96
Bioflytgas T cent/kg	113	9,81	0,00	0,11	9,92