

FINANSUTSKOTTETS BETÄNKANDE 22/2011 rd

Regeringens proposition till riksdagen med förslag till ändring av lagstiftningen om energibeskattnings

INLEDNING

Remiss

Riksdagen remitterade den 19 oktober 2011 regeringens proposition till riksdagen med förslag till ändring av lagstiftningen om energibeskattnings (RP 53/2011 rd) till finansutskottet för beredning.

Lagmotion

I samband med propositionen har utskottet behandlat följande motion:

— LM 42/2011 rd — Kimmo Tiilikainen /cent m.fl.: Lag om ändring av lagstiftningen om energibeskattnings (remitterades den 16 november 2011)

Utlåtande

I enlighet med riksdagens beslut har ekonomiutskottet lämnat utlåtande om ärendet. Utlåtandet (EkUU 15/2011 rd) återges efter betänkandet.

Beredning i delegation

Ärendet har beretts i finansutskottets skattedelegations.

Sakkunniga

Skattedelegationen har hört

- konsultativ tjänsteman Leo Parkkonen, finansministeriet

- energiingenjör Antti Saastamoinen, Tullstyrelsen
- expert Kati Ruohomäki, Finlands Näringsliv rf
- expert Antti Kohopää, Finsk Energiindustri rf
- programdirektör Tapio Laakso, Greenpeace Pohjola ry
- projektchef Esa Mannisenmäki, Bussförbundet
- energi- och klimatchef Ahti Fagerblom, Skogsindustri rf
- verkställande direktör Päivi Aaltonen, Suomen EFi Oy
- transportexpert Petri Murto, Finlands Transport och Logistik SKAL rf
- klimatansvarig Venla Virkamäki, Finlands naturskyddsförbund rf
- ekonomisk expert Sampo Seppänen, Företagarna i Finland rf
- gruppchef Martti Kähkö, Teknologiindustrin rf
- verkställande direktör Jaakko Silpola, Torvindustriförbundet rf.

Dessutom har skriftligt utlåtande lämnats av

- Autoalan Keskusliitto ry
- Automobilförbundet rf
- Bilimportörerna rf
- Handelsträdgårdsförbundet
- Kemiindustri rf
- Liikenneympäristöyhdistys ry
- jord- och skogsbruksministeriet

- Maa- ja metsätaloustuottajain Keskusliitto MTK ry
- Finlands Bensin- och Trafikservicehandlarförbund FBF rf
- Finlands Taxiförbund
- Svenska lantbruksproducenternas centralförbund SLC rf
- arbets- och näringsministeriet
- finansministeriet
- miljöministeriet
- Oljebranschens Centralförbund rf.

PROPOSITIONEN OCH LAGMOTIONEN

Regeringens proposition

I propositionen föreslås det att lagen om punktskatt på flytande bränslen ändras. Det föreslås att skattetabellen som bifogas lagen ändras så att koldioxidskatten på motorbensin höjs med 2,34 cent per liter och för dieselolja med 2,65 cent per liter. Den föreslagna höjningen är ca 5 procent. Skatteförhöjningen på dieselolja läggs enligt förslaget till den förhöjning på 7,9 cent som tidigare föreskrivits att träda i kraft vid ingången av 2012, vilket innebär att skatten på dieselolja stiger med 10,55 cent per liter. Förhöjningarna baserar sig på att det värde per ton koldioxid som är beräkningsgrund för skatten föreslås bli höjt från nuvarande 50 euro till 60 euro per ton.

Det föreslås vidare att också lagen om punktskatt på elström och vissa bränslen ändras. Det föreslås att skatten på bräntorv vid ingången av 2013 höjs med 3 euro per megawattimme i stället för med tidigare föreskrivna 1 euro, vilket innebär att skatten stiger från nuvarande 1,9 euro

till 4,9 euro per megawattimme. Till följd av en tidigare föreskriven förhöjning om 1 euro per megawattimme avses skatten på torv vid ingången av 2015 uppgå till 5,9 euro per megawattimme.

Dessutom föreslås det att lagen om återbäring av punktskatt på vissa energiprodukter som använts inom jordbruket ändras så att skatteåterbäringen till jordbruket begränsas att gälla endast energiinnehållsskatt. Återbäringens årliga belopp beräknas minska med ca 18 miljoner euro.

Förslaget hänför sig till budgetpropositionen för 2012 och avses bli behandlat i samband med den.

Lagmotion

LM 42/2011 rd. I lagmotionen föreslås lättnader i beskattningen av el och flytande bränslen samtidigt som den i en annan lagmotion föreslagna skärpningen av momsens med 2 procent.

UTSKOTTETS ÖVERVÄGANDEN

Motivering

Utskottet tillstyrker lagförslaget, men med ändringar.

Ändringsförslaget gäller lagen om återbäring av punktskatt på vissa energiprodukter som använts inom jordbruket (lagförslag 3). Utskottet föreslår att den föreslagna lagändringen träder i kraft först den 1 januari 2013. Ändringsförslaget motiveras i nedan.

Bakgrund. Syftet med propositionen är att genomföra en del av de åtgärder för beskattning av trafikdrivmedel och torv samt för energiskatteåterbäring till jordbruket som avtalats i regeringsprogrammet.

Propositionens förslag beräknas öka statens skatteintäkter med ca 165 miljoner euro per år. Beskattningen av trafikdrivmedel ger mest, 125 miljoner euro, efter en höjning av punktskatten. Utfallet av den höjda skatten på torv beräknas vara ca 20 miljoner euro. Energiskatteåterbä-

ringen kommer enligt förslaget att minska med ca 18 miljoner euro per år. Samtidigt minskar behovet av stöd för skogsflis i och med att skatten på torv stiger, vilket förbättrar konkurrensläget för flis.

Målen med propositionen är dels fiskala, dels starkt miljögrundade; skatteförhöjningen på bränsle gäller uteslutande koldioxidkomponenter enligt den reviderade skattemodellen, skatteförhöjningen på torv är moderat och från energiskatteåterbäringen slopas den del som motsvarar andelen av koldioxidkomponenter i bränslen. Propositionen är sålunda en fortsättning på miljöstyrningen av energibeskattningen i syfte att motverka klimatförändringen och utsträcks nu dessutom till att omfatta jordbruket. Dessutom förbättras den konkurrenskraft som de bio-bränslen som uppfyller hållbarhetskriterierna har i jämförelse med fossila bränslen samt manar till energisparande.

Propositionen är motiverad, anser utskottet. Höjningen är en del av det man kommit överens om i regeringsprogrammet för att med proaktiva åtgärder förbättra samhällsekonomins hållbarhet. De föreslagna ändringarna flyttar dessutom över tyngdpunkten i beskattningen till områden utanför utsläppshandeln, dvs. till trafiken och jordbruket. Det här är nödvändigt för att nå det ambitiösa nationella målet för utsläppsminskning. Enligt regeringsprogrammet ska tyngdpunkten inom beskattningen flyttas från en tillväxthämmande beskattning av arbete och företagande till beskattning baserad på miljö- och hälsoaspekter.

Beskattningen av torv. Utskottet har inget att invända när det gäller förslagen om beskattning av torv. Eftersom den emellertid är förknippad med betydande motstridiga intressen finns det skäl att noggrant följa effekterna av den ändrade beskattningen. På så sätt kan man försäkra sig om att torven inte ersätts med stenkol eller att skatten märks på ett negativt sätt i priset på massaved eller leder till att förädlingsbart virke börjar användas som energikälla.

Energiskattegiljotinen och den energiintensiva industrin. Utskottet behandlar inte heller i detta sammanhang frågan om den s.k. energiskattegiljotinen och den energiintensiva industrin. En särskild proposition om den frågan har nyss lämnats till riksdagen (RP 129/2011 rd) och avsikten är att den ska träda i kraft redan i början av nästa år. Den föreslagna ändringen innebär i praktiken att den skatt som den energiintensiva industrin betalar för el i överensstämmelse med regeringsprogrammet med en uppsnabbad tidtabell sänks till den minimiskattenivå som EU-normerna tillåter. Propositionen är en del av det ramavtal som arbetsmarknadsparterna har kommit överens om.

Återbäring av energiskatt inom jordbruket. Utskottet förordar propositionen också i fråga om den föreslagna ändringen av återbäringen av energiskatt inom jordbruket. Avsikten är att återbetalningen inte längre ska gälla koldioxidskattens andel utan endast energiinnehållsskatten. Ändringen gäller lätt och tung brännolja samt bio-brännolja som används inom jordbruket och växthusodlingen. I övrigt är innehållet i återbäringssystemet oförändrat.

Regeringen har i samband med ramavtalet också kommit överens om åtgärder för att säkerställa lönsamheten och sysselsättningen inom jordbruket. Överenskommelsen anses kräva att den föreslagna ändringen av återbäringssystemet träder i kraft först den 1 januari 2014.

Utskottet anser att förslaget är befogat. Då skulle jordbruksföretagarna ha en möjlighet att anpassa sig till förändringen och rättssäkerhetsaspekten skulle vara klar för alla parter. Dessutom skulle jordbruk på olika håll i landet beröras på lika grunder och i synnerhet de aktiva odlarnas villkor förbättras.

Utskottet föreslår därför att i 1 mom. i ikraftträdandebestämmelsen i lagförslag 3 uttryckligen nämns ikraftträdandetidpunkten, dvs. 1.1.2014. Lagen ska tillämpas på lätt och tung brännolja, biobränsle och el som används efter lagens ikraftträdande.

Nivån på skatten på dieselolja. Eftersom nivån höjs också på dieselskatten och främst på grund av den energiskattereform som godkändes i fjol (1399/2010) behandlar utskottet frågan i all korthet här. Det finns ändå ingen anledning att ändra innehållet i regeringens förslag.

Skattenivån på dieselolja.

Eftersom skattennivån på dieselolja stiger och med hänsyn till den energiskattereform som huvudsakligen godkändes i fjol (1399/2019) behandlar utskottet frågan kort här. Någon anledning att ändra innehållet i lagförslagen finns emellertid inte.

Skatten på dieselbilar

Personbilar. Skattenivån på dieselolja berörs av två ändringar som träder i kraft samtidigt, nämligen den höjning på 7,9 cent/l som godkändes redan i fjol i samband med energiskattereformen och den nu föreslagna höjningen på 2,65 cent/l. Både höjningarna träder i kraft från början av nästa år. Skatten på dieselolja stiger alltså med inalles 10,55 cent/liter den 1 januari 2012.

Den tidigare höjningen ökar emellertid inte de genomsnittliga kostnaderna för personbilar eftersom den balanseras med en samtidig sänkning på ca 18 procent av drivkraftsskatten.

Också i fortsättningen uppbärs drivkraftsskatt för dieselbilar, eftersom dess funktion är att balansera skatteskillnaden mellan personbilar som drivs med motorbensin respektive dieselolja. Skillnaden är en klar fördel för dieselolja och för närvarande skillnaden mer än 26 cent/liter och från början av nästa år är den ännu 18 cent/liter.¹

Skillnaden i skatt beror på att den höjning som beslutades i fjol endast gällde *koldioxidskatten* på dieselolja. Däremot höjdes inte alls

den andra delen i skattemodellen, dvs. den energiinnehållsskatt som baserar sig på bränslets energiinnehåll, eftersom en sådan höjning skulle ha inneburit en alltför stor kostnadsstegring inom transportbranschen och industrin.² Energiinnehållsskatten förblev alltså oförändrad vid 36,4 cent/liter och höjningen av koldioxidskatten på 7,9 cent/l genomfördes på ovan nämnt sätt 1.1.2012, varvid skattens belopp alltså skulle vara 44,3 cent/.

De nya skatteförhöjningar som nu föreslås - 2,34 cent/liter på bensin och 2,65 cent/liter på dieselolja - skulle höja skatten på trafikbränslen med ca fem procent från den ovan beskrivna nivån vid ingången av nästa år. Priset på fossil bensin skulle med beaktande av momsen därför stiga med 2,88 cent/l och dieseloljan med 3,26 cent/l. Höjningarna ökar de årliga driftsutgifterna för bensindrivna personbilar med i genomsnitt 38 euro och för dieseldrivna personbilar med 35 euro.

Utskottet anser att ändringarna inte är okontrollerade. Konsumenten kan dessutom själv i viss utsträckning påverka kostnaderna genom sitt val av bränsletyp, körkilometrar och körsätt. Därmed får den skattemodell man nu gått in för också en styreffekt som är positiv för miljön.

Lastbilar.

Den sänkta drivkraftsskatt som beslutades i fjol gällde också lastbilar. Skatten för dem sänktes med i genomsnitt 40 procent till den miniminivå som det s.k. vinjettdirektivet tillåter. Dessutom omfattades transportbranschen av den slopade Fpa-avgiften.

Branschen har alltså blivit kompenserad för den höjda dieselskatten. De föreslagna höjningarna beräknas öka de årliga kostnaderna med omkring 30 miljoner euro.

Utskottet anser att ändringarna är godtagbara. Utskottet stöder inte tanken på att skapa ett separat återbäringsystem för transportsektorn bl.a. för att det skulle bli en administrativ börda och dessutom kräva kontroll.

¹ Kompensationen gjordes eftersom energiskattereformen skulle förverkligas på ett trafikbränsleneutralt sätt. Målet var alltså endast att förnya skattestrukturen så att den blev miljöbaserad, inte att höja skattenivån. Utgångspunkten för skattemodellen var skattenivån på bensin, som bibehölls oförändrad och utifrån vilken skattenivåerna på andra trafikdrivmedel bestämdes.

² Den totala skattenivån enligt den nya skattemodellen skulle ha varit 70 cent/l.

Taxibilar. Skatteförhöjningen på trafikbränslen känns i snitt mer inom taxitrafiken. Sänkningen av drivkraftsskatten för dieslbilar fungerar delvis som kompensation. De höjda priserna kan delvis överföras på kundpriserna. Då man dessutom beaktar att taxibilarna kan skaffas till ned-satt bilskatt, anser utskottet att ändringsförslagen inte heller för taxibilarnas vidkommande blir ohanterliga.

Bussar. Det har inte gått att balansera de stegrade bränslekostnaderna för bussar på samma sätt som för de andra ovan nämnda fordonen, eftersom bussarna är befriade från fordonsskatt. Det uppbärs inte heller något drivkraftsskatt för bussar.

Bussarna är också befriade från bilskatt. Momsen för persontransporter uppbärs dessutom enligt lägsta möjliga skattesats, dvs. 9 procent. Busstrafiken kan alltså inte rimligen stödas mer genom fiskala åtgärder. Det är därför viktigt, anser utskottet, att kollektivtrafiken tryggas på annat sätt.

Uppföljning.

Ovan har konstaterats att det finns behov av uppföljning. Också i regeringsprogrammet sägs det att effekterna av energiskattepolitiken ska följas upp genom en utvärdering av hur reformen på-

verkar beskattningsutfallet, belastningen på miljö, hushållens köpkraft, inkomstfördelningen och näringslivets verksamhetsbetingelser. Utskottet ger sitt stöd för detta.

Lagmotion

Utskottet föreslår att lagmotionen förkastas.

Utskottets förslag till beslut

Riksdagen

godkänner lagförslag 1 och 2 utan ändringar,

godkänner lagförslag 3 enligt propositionen men 1 mom. i ikraftträdandebestämmelsen ändrad (Utskottets ändringsförslag) och

förkastar lagmotion LM 42/2011 rd.

Utskottets ändringsförslag

Lagförslag 3

Denna lag träder i kraft den 1 januari 2014.
(2 och 3 mom. som i RP)

Helsingfors den 1 december 2011

I den avgörande behandlingen deltog

ordf. Kimmo Sasi /saml
vordf. Pentti Kettunen /saf
medl. Leena Harkimo /saml
Pertti Hemmilä /saml
Jouko Jääskeläinen /kd
Timo Kalli /cent (delvis)
Sampsa Kataja /saml
Esko Kiviranta /cent
Mika Lintilä /cent
Heli Paasio /sd
Kari Rajamäki /sd

Markku Rossi /cent
Sari Sarkomaa /saml
Jouko Skinnari /sd
Astrid Thors /sv
Kauko Tuupainen /saf
Kari Uotila /vänst
Pia Viitanen /sd
Ville Vähämäki /saf
ers. Johanna Karimäki /gröna
Raimo Piirainen /sd
Eero Reijonen /cent (delvis).

Sekreterare i delegationen var

utskottsråd Maarit Pekkanen.

RESERVATION 1

Motivering

Ceterns godkänner inte propositionen eftersom den innebär en skärpning av skatten på motorbensin och dieselolja. Vi kan inte heller godkänna förslaget att skärpa beskattningen av torv eller att slopa systemet med återbäring av jordbrukets energiskatter.

Centern föreslår att momsen höjs med två procentenheter för alla andra kategorier än de som fått lägre skattesats. Men det är viktigt att mat, mediciner, mobilitet och värme, som alla människor behöver, inte omfattas av skatteskarpningsföreläggningen.

Därför föreslår vi i vår skuggbudget att punktskatten på el och flytande bränslen sänks med ett belopp som motsvarar momshöjningen på två procentenheter.

Eftersom vår lagmotion med förslag till sänkt moms har förkastats föreslår vi i detta sammanhang, i stället för lättnader som har samband med momshöjningar, att de skatteskarpningsförslag som regeringen Katainen nu kommer med ska förkastas.

Skatten på motorbensin och dieselolja

Statsminister Jyrki Katainen's regering föreslår att skatten på drivmedel höjs i två etapper med sammanlagt 10 procent. Initialt höjs skatten med i runt tal fem procent från och med 2012.

Med inräkning av momseffekten stiger priset på fossil motorbensin med 2,88 cent/liter efter de nu aktuella skattehöjningarna. Priset på fossil dieselolja stiger med 3,26 cent/liter.

Mobiliteten ger staten en extrainkomst på ca 125 miljoner euro extra per år.

Till följd av propositionen ökar bränslekostnaderna inklusive moms för en bensindriven personbil i snitt med ca 38 euro och för en dieselbil med 35 euro om man utgår från en årlig körsträcka på 17 000 kilometer.

Lastbilstrafikens skattebörda ökar med inemot 30 miljoner euro. Regeringen Katainen bry-

ter mot tidigare kutym och föreslår inga ändringar i den drivkraftsskatt som tas ut på dieselbilar som en balanserande skatt. Lastbilstrafikens skattebörda kommer därmed att belasta branschen.

Trafikbeskattningen slår särskilt mot glesbygden där avstånden är långa. En omdömeslös beskattning av trafiken drabbar sysselsättningen inom flera branscher.

Centern godkänner inte de föreslagna åtstramningarna. Vi anser tvärtom att regeringens proposition bör förkastas på denna punkt.

Vi påpekar dessutom att Katainen's regering åtminstone borde ha kompenserat den skärpta beskattningen av diesel med sänkt drivkraftsskatt, så som man gjort tidigare.

Regeringen Katainen har också underlåtit att ta fram ett system för återbetalning av bränsleskatt för nyttotrafik och godstrafik på landsväg, trots förslag från branschen.

Beskattningen av jordbruk

De som yrkesmässigt bedriver jordbruk får tillbaka den punktskatt som ingår i priset på energiprodukter. Även växthusodlare omfattas av återbetalningen.

För lätt brännolja som använts i jordbruk är skatteåterbetalningen 13,20 cent/liter och för tung brännolja 14,85 cent/kilogram. Inom jordbruket uppgår återbetalningen av elskatt till 1,0 cent/kilowattimme.

Skatten som ska betalas på el efter återbetalningen motsvarar den lägre skatt enligt skatteklass II som industrin betalar.

År 2010 uppgick återbetalningarna till ca 22 miljoner euro. I år räknar man att det kommer att röra sig kring 50 miljoner euro.

Regeringen Katainen föreslår en sådan ändring i återbetalningsbestämmelserna att återbetalningen inte längre ska gälla koldioxidskatten utan endast energiinnehållsskatten. Ändringen gäller lätt och tung brännolja samt biobrännolja

som används inom jordbruket och växthusodlingen. Däremot föreslås inga ändringar i återbetalningsbeloppen för elskatt.

För jordbruket innebär förslaget från regeringen en årlig extra skattebörda på ca 18 miljoner euro.

Det spelar ingen roll om man skjuter fram ikraftträdandet med ett år eller två enligt den ändring av det egna förslaget som regeringen nu kommer med.

Centern godkänner inte den föreslagna skattesärskärpningen. Policyn är ohållbar för branscher som befinner sig i en djup lönsamhetskris.

Skatten på bränntorv

I den energiskattereform som trädde i kraft vid årets ingång belades bränntorven med en gradvis stigande, låg energiskatt.

Torvskatten grundar sig inte på energiinnehåll eller koldioxidutsläpp som andra energiprodukter. Det finns många välgrundade skäl till detta.

För det första skulle en höjd torvskatt resultera i en märkbar höjning av priset på massaved. Det i sin tur skulle få negativa effekter för skogsindustrins konkurrenskraft och priset på träråvaror.

För det andra är torv ett viktigt blandbränsle vid förbränning av biomassa, vilket inte saknar betydelse om man vill öka användningen av förnybar energi.

För det tredje börjar torven undanträngas av stenkol, om torvpriset överstiger stenkolspriset.

Det påverkar inte bara samhällsekonomin utan också försörjningstryggheten. Det är inte heller miljöpolitiskt bra att öka användningen av stenkol.

Om skatt över huvud ska tas ut på torv, bör det ske försiktigt och ytterst behärskat. Effekterna kan bevakas bara om skattehöjningen är tillräckligt moderat.

Regeringen Katainen föreslår en avsevärt större höjning av torvskatten från början av 2013 än det ursprungligen var tänkt.

Skatten föreslås bli höjd med två euro per megawattimme utöver den tidigare beslutade höjningen på en euro från ingången av 2013 och stiger då från nuvarande 1,9 till 4,9 euro per megawattimme. Från ingången av 2015 är skatten 5,9 euro per megawattimme.

Det finns risk för att en så här snabb skattehöjning vars effekter inte följs upp slår hårt mot vår ekonomi.

Propositionen motsäger regeringens egna mål för hållbar utveckling och sysselsättning.

Centern godkänner inte den föreslagna skattesärskärpningen. Taktiken håller inte om man ser till en lång rad faktorer som äventyrar försörjningstryggheten, sysselsättningen och industrins konkurrenskraft.

Förslag

Vi föreslår följaktligen

att lagförslagen förkastas.

Helsingfors den 1 december 2011

Mika Lintilä /cent
Esko Kiviranta /cent

Timo Kalli /cent
Markku Rossi /cent

RESERVATION 2

*Motivering**Skatten på motorbensin och dieselolja*

Regering föreslår att skatten på drivmedel höjs i två etapper med sammanlagt 10 procent. Initialt höjs skatten med i runt tal fem procent från och med 2012. Med inräkning av momseffekten stiger priset på fossil motorbensin med 2,34 cent/liter efter de nu aktuella skattehöjningarna. Priset på fossil dieselolja stiger med 2,65 cent/liter. Skatten på dieselolja stiger alltså med inalles 10,55 cent/liter den 1 januari 2012 eftersom den tidigare beslutade höjningen på 7,9 cent också måste räknas in. Beaktar man dessutom momsen blir priset 12,98 cent/liter.

Till följd av propositionen ökar bränslekostnaderna inklusive moms för en bensindriven personbil i snitt med ca 38 euro och för en dieselbil med 176,53 euro om man utgår från en årlig körsträcka på 17 000 kilometer och en förbrukning på 8 l/100 km. Lastbilstrafikens skattebörda ökar med inemot 30 miljoner euro. Regeringen bryter mot tidigare kutym och föreslår inga ändringar i den drivkraftsskatt som tas ut på dieselbilar som en balanserande skatt. Lastbilstrafikens skattebörda kommer därmed att belastas branschen.

Regeringen Katainen har också underlåtit att ta fram ett system för återbetalning av bränsleskatt för nyttotrafik och godstrafik på landsväg, trots förslag från branschen. Trafikbeskattningen slår särskilt mot glesbygden där avstånden är långa. En omdömeslös beskattning av trafiken äventyrar transportföretagarnas verksamhet och försvagar sysselsättningen inom flera branscher.

Skatten på bräntorv

Skatten föreslås bli höjd med två euro per megawattimme utöver den tidigare beslutade höjningen på en euro från ingången av 2013 och stiger då från nuvarande 1,90 till 4,90 euro per megawattimme. Från ingången av 2015 skulle torvskatten vara 5,90 euro per megawattimme.

En höjd torvskatt kommer att resultera i en märkbar höjning av priset på massaved. Det i sin tur skulle få negativa effekter för skogsindustrins konkurrenskraft och priset på träråvara. För det andra är torv ett viktigt blandbränsle vid förbränning av biomassa, vilket inte saknar betydelse om man vill öka användningen av förnybar energi. För det tredje börjar torven undanträngas av stenkolk, om torvpriset överstiger stenkolspriset. Det påverkar inte bara samhällsekonomi utan också försörjningstryggheten. Det är inte heller miljöpolitiskt bra att öka användningen av stenkolk. Det finns risk för att en så här snabb skattehöjning slår hårt mot vår ekonomi om man inte följer effekterna noggrant.

Propositionen motsäger regeringens egna mål för hållbar utveckling och sysselsättning. Sannfinländarna godkänner inte den föreslagna skattekärpningen. De äventyrar den finländska industrins försörjningstrygghet och industrins konkurrenskraft.

Förslag

Vi föreslår följaktligen

att lagförslagen förkastas.

Helsingfors den 1 december 2011

Pentti Kettunen /saf
Ville Vähämäki /saf
Kauko Tuupainen /saf