

## AVSKAFFA DRIVKRAFTSSKATTEN PÅ DIESEL OCH SKAPA STÖD FÖR DISTRIBUTIONSSKYLDIGHETEN FÖR BIODRIVMEDEL FÖR DIESEL

Datering av initiativet

14.3.2022

Initiativets form

Förslag om att lagberedning ska inledas

Innehållet i initiativet

Vi föreslår att lagberedning inleds för att slopa drivkraftsskatten på diesel och för att göra om det tidigare skattestödet för diesel till stöd för distributionsskyldighet för biodrivmedel, så att det lämpar sig bättre för nuläget.

Stödet för distributionsskyldigheten bör fastställas till samma belopp som det nuvarande skattestödet för diesel. Stödet för distributionsskyldigheten bör i fortsättningen ses över och höjas i enlighet med priset av höjningen av distributionsskyldigheten för biodrivmedel. Genom att justera stödet för distributionsskyldighet säkerställs det att priset på diesel inte stiger när den procentuella mängden av distributionsskyldigheten blir högre än priset på bensen.

Motiveringar

Botten har gått ur den grundläggande idén med drivkraftsskatten och därför måste drivkraftsskatten slopas. Samtidigt måste man säkerställa att dieselpriiset förblir konkurrenskraftigt i förhållande till bensen genom att göra om det nuvarande skattestödet för diesel till ett stöd för distributionsskyldighet för diesel.

Även om grunden för drivkraftsskatten på dieslbilar fortfarande finns medan skattestödet för dieselbränsle och därmed den lägre skattesatsen är i kraft, har drivkraftsskattens grundtanke skrotats när priset på diesel har stigit till bensinprisets nivå och över. Bakom höjningen av priset på diesel ligger delvis höjningen av världsmarknadspriserna på olja, men höjningarna av punktskatterna på diesel jämfört med bensen och i synnerhet den prishöjande effekten av skyldigheten att distribuera biobränsle som riktas mot dieselbränslen har i betydande grad bidragit till utvecklingen.

Ursprungligen var tanken att stödja nyttotrafik och exportindustri med skattestöd för diesel. Drivkraftsskatten har skapats vid sidan av detta för att jämna ut den nytta som skattestödet ger dieseldrivna bilar i förhållande till bensindrivna bilar inom privatbilismen. Denna grundläggande tanke har urholkats genom såväl politiska åtgärder som andra faktorer. Drivkraftsskatten måste slopas, samtidigt som den lägre punktskatten på diesel bibehålls genom att det tidigare skattestödet för diesel görs om till ett stöd för distributionsskyldighet för biodrivmedel som bättre lämpar sig för nuläget.

## MI 2/2023 rd

Stödet för distributionsskyldigheten ska till en början vara lika stort som det nuvarande skattestödet för diesel. Stödets belopp ska i fortsättningen ses över och justeras i enlighet med biodrivmedlens priseffekter så att priset på diesel inte stiger när den procentuella mängden distributionsskyldighet blir högre än priset på bensin. Slopandet av drivkraftsskatten är ett sätt att stödja mobilitet till rimligt pris i vårt land, där avstånden är långa.

Ett konkurrenskraftigt pris på diesel i förhållande till bensin och diesebilarnas energieffektivitet är för en stor del av befolkningen ett villkor för att det ska vara lönsamt att arbeta. Diesebilar med lägre bränsleförbrukning gör det också lättare för många mindre bemedlade att röra sig oberoende av trafikbehov. Varutransporterna i vårt land bygger på dieseldrift och de höga driftskostnaderna för fordon som drivs med diesel påverkar när transportkostnaderna stiger också priserna på nyttigheter och kostnaderna för tjänster, vilket försvagar medborgarnas köpkraft och företagets konkurrenskraft.

Nivån på kostnaderna för användning av diesebilar inverkar i hög grad också på kostnaderna för persontransporter då exempelvis taxi och bussar i huvudsak är dieseldrivna. Effekterna av de höga driftskostnaderna för diesebilar omfattar hela samhället och är avgjort negativa. Därför måste en förmånligare kostnadsstruktur för användningen av diesebilar stödjas genom avskaffandet av drivkraftsskatten och genom stödet för distributionsskyldighet för att upprätthålla dieselprisets konkurrenskraft i förhållande till bensin när priseffekten av biodistributionsskyldigheten ökar.

Vårt land behöver dieseldrivna fordon också för att minska utsläppen från trafiken. I diesebilar kan man använda biobaserade bränslen i obegränsad utsträckning, medan den tekniska gränsen i fråga om bensinbilar i allmänhet nås redan vid 10 procent. En diesebil är också energieffektiv och har lägre koldioxidutsläpp än en lika stor bensinbil.

Av de orsaker som nämns ovan är det på många sätt viktigt att trygga förutsättningarna för användning av diesebilar.

Ekonomiskt bidrag för initiativet

Inget

Insamlingskanaler för stödförklaringar

Medborgarinitiativ.fi

Länkar till andra webbplatser

Stop autoilijoiden kuritukselle - kansanliike

Ansvarspersoner

Leevi Ruotsalainen

MI 2/2023 rd

Hannele Hatanpää

Klaus Kannistola

Tomi Piminäinen

Jani Hellman

Aatu Karjalainen