

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

PROPOSITIONENS HUVUDSAKLIGA INNEHÅLL

I denna proposition föreslås det att skattetabellen i bilagan till lagen om punktskatt på flytande bränslen ändras så att värdet per ton koldioxid, som är beräkningsgrunden för koldioxidskatten på transportbränslen, sänks från 77 euro till 62 euro. Punktskatten på bensin och ersättande produkter sänks i genomsnitt 3,9 cent per liter och på diesel och ersättande bränslen i genomsnitt 3,8 cent per liter.

Genom den föreslagna ändringen genomförs en sänkning av punktskatten på transportbränslen, med vilken den genomsnittliga höjningen av pumppriserna till följd av den gradvisa höjningen av nivån på distributionsskyldigheten för förnybara drivmedel kompenseras.

Den föreslagna ändringen minskar intäkterna från energiskatten med cirka 168 miljoner euro på 2024 års nivå.

Propositionen hänför sig till budgetpropositionen för 2024 och avses bli behandlad i samband med den.

Lagen avses träda i kraft den 1 januari 2024.

INNEHÅLL

PROPOSITIONENS HUVUDSAKLIGA INNEHÅLL.....	1
MOTIVERING	3
1 Bakgrund och beredning.....	3
1.1 Bakgrund.....	3
1.2 Beredning.....	3
2 Nuläge och bedömning av nuläget.....	4
2.1 Lagstiftning	4
2.2 Bedömning av nuläget.....	6
3 Målsättning	10
4 Förslagen och deras konsekvenser.....	10
4.1 Förslag.....	10
4.2 De huvudsakliga konsekvenserna	11
5 Alternativa handlingsvägar	14
6 Remissvar	15
7 Ikraftträdande.....	15
8 Förhållande till andra propositioner.....	16
LAGFÖRSLAG	17
Lag om ändring av bilagan till lagen om punktskatt på flytande bränslen.....	17
BILAGA	18
BILAGA	20
PARALLELLTEXT	20
Lag om ändring av bilagan till lagen om punktskatt på flytande bränslen.....	20

MOTIVERING

1 Bakgrund och beredning

1.1 Bakgrund

Enligt en skrivning i regeringsprogrammet för statsminister Petteri Orpos regering stärks hushållens köpkraft genom att beskattningen av arbete och olika transportsätt lindras.

Enligt regeringsprogrammet stiger inte priset på transportbränslen till följd av regeringens åtgärder. Enligt regeringsprogrammet ändras distributionsskyldigheten för förnybart bränsle så att distributionsskyldigheten hålls på nuvarande 13,5 procent 2024. Åren 2025–2027 höjs distributionsskyldigheten mer måttfullt än enligt den gällande lagen och det görs stegvis så att nivån 2025 är 16,5 procent, 2026 19,5 procent och 2027 22,5 procent. Den ytterligare skyldigheten i fråga om de så kallade mest avancerade fraktionerna höjs från nuvarande två procent till tre procent 2025 och till fyra procent 2026.

Vidare enligt regeringsprogrammet graderas nivån på påföljdsavgiften för försummelse av distributionsskyldigheten i fråga om den höjning av distributionsskyldigheten som det avtalats om för de kommande åren. Regeringen beaktar och kompenserar den inverkan som beslutet om distributionsskyldigheten har på pumppriserna. Under 2025–2027 kompenseras den inverkan som höjningen av distributionsskyldigheten har på bränslepriset, och detta görs till exempel genom att en flexibilitetsmekanism i distributionsskyldigheten införs, genom att el för transport inkluderas i distributionsskyldigheten och genom att beskattningen av bränslen sänks, i möjligaste mån med betoning på en lindring av skatten på den förnybara fraktionen.

Genom denna regeringsproposition tidigareläggs den kompensation för höjningen av distributionsskyldigheten 2025–2027 som nämns i regeringsprogrammet genom en sänkning av bränslebeskattningen.

Lindringen av koldioxidkomponenten i bränslebeskattningen med 100 miljoner euro i enlighet med regeringsprogrammets bilaga till skattepolitiken genomförs genom en regeringsproposition som lämnas hösten 2025.

1.2 Beredning

Ärendet har beretts vid finansministeriet.

Ett utkast till propositionen var ute på remiss 30.8–13.9.2023. På grund av propositionens brådsakande natur var man tvungen att avvika från anvisningarna om hörande vid författningsberedning och remisstidens längd. Utlåtande begärdes av de ministerier och myndigheter som är centrala med tanke på propositionen samt av näringslivet och andra intressentgrupper, sammanlagt av 32 aktörer. Begäran om utlåtande publicerades också på finansministeriets offentliga webbplats.

Begäran om utlåtande, ett sammandrag av remissutlåtandena och de utlåtanden som kom in finns tillgängliga i den offentliga tjänsten på adressen valtioneuvosto.fi/sv/projekt med projektkoden VM092:00/2023.

Efter remissbehandlingen ändrades propositionen så att det föreslås att sänkningen av skatten på transportbränslen genomförs genom en sänkning av koldioxidskattekomponenten i stället för av energiinnehållsskattekomponenten. Dessutom har konsekvensbedömningarna preciserats.

2 Nuläge och bedömning av nuläget

2.1 Lagstiftning

Bränsleskattelagen

Enligt lagen om punktskatt på flytande bränslen (1472/1994), nedan *bränsleskattelagen*, består den literbaserade punktskatten på transportbränslen av en energiinnehållsskatt baserad på bränslets energiinnehåll, det vill säga värmevärdet, och en koldioxidskatt baserad på bränslets livscykelutsläpp. Energiinnehållsskatten är 0,01681 euro per megajoule och koldioxidskatten 77 euro per koldioxidton. I skattetabellen i bilagan till bränsleskattelagen har skattebeloppet för tydlighetens skull ändrats till skatt per beskattningsbar enhet för respektive bränsle. Exempelvis är energiinnehållsskatten på drivmedel på fossil bensin 53,79 cent per liter och koldioxidskatten 21,49 cent per liter.

Alla fossila och biobaserade drivmedel ska i regel ha samma energiinnehållsskatt som är bunden till skattenivån på bensin. Nivån på energiinnehållsskatten på fossil och biobaserad dieselolja, som huvudsakligen används i nyttotrafik, är dock inte lika hög som skatten på motorbensin som främst används i personbilstrafik och de biobaserade bränslen som ersätter den motorbensinen. Målet med den lindrigare beskattningen av dieselolja har varit att sänka kostnaderna för bland annat lastbilstrafiken och därigenom för exportindustrin samt för busstrafiken. Detta har genomförts så att energiinnehållsskatten på dieselolja och de bränslen som ersätter den har sänkts med cirka 0,0072085 euro per megajoule, vilket exempelvis per liter fossil dieselolja innebär en skattesänkning på 25,95 cent jämfört med den nivå som skattegrunden förutsätter. Energiinnehållsskatten på fossil dieselolja angiven i skattetabellen är 34,57 cent per liter och koldioxidskatten 24,56 cent per liter. Eftersom energiinnehållsskatten på dieselolja är lägre än skattens miljörelaterade grunder förutsätter och eftersom det inte finns miljörelaterade eller andra grunder för att gynna dieseldrivna personbilar, tas det för dieseldrivna personbilar ut en drivkraftsskatt i samband med fordonsskatten. På detta sätt balanseras de kostnadsskillnader för bilister med ett genomsnittligt antal körda kilometer per år som orsakas av att bensin och dieselolja beskattas på olika sätt samt säkerställs det krav på en neutral energibesättning som ställs i av olika bränslen som förutsätts i EU:s regler om statligt stöd.

Även när det gäller biobaserade bensin- och dieselkvaliteter bestäms energiinnehållsskatten på basis av deras värmevärde, och den literbaserade energiinnehållsskatten är därför lägre på dem än på motsvarande fossila bränslen.

Koldioxidskatten på förnybara drivmedel som uppfyller hållbarhetskriterierna har sänkts i proportion till skattenivån på ett motsvarande fossilt bränsle, eftersom man anser att man med hjälp av sådana drivmedel kan åstadkomma en minskning av koldioxidutsläppen under hela livscykeln jämfört med om motsvarande fossila bränslen används. Nationella bestämmelser om hållbarhetskriterierna för förnybara drivmedel och om visande av att hållbarhetskriterierna uppfylls finns i lagen om biodrivmedel, flytande biobränslen och biomassabränslen (393/2013), nedan *hållbarhetslagen*. Definitionerna av bränslets hållbarhet i hållbarhetslagstiftningen baserar sig på de hållbarhetskriterier som fastställts i Europaparlamentets och rådets direktiv (EU) 2018/2001 om främjande av användningen av energi från förnybara energikällor. I direktivet anges normalvärden för den minskning av växthusgasutsläpp från förnybara drivmedel som man kan uppnå under deras livscykel i relation till växthusgasutsläpp från fossila bränslen under deras livscykel.

För både fossila och förnybara drivmedel tas det i samband med punktskatten ut en försörjningsberedskapsavgift som intäktsförs till en fond utanför statsbudgeten.

Största delen av drivmedlen på den finländska marknaden är blandningar av flera olika komponenter, där skatt tas ut i enlighet med skattetabellen för varje komponent. På marknaden finns också höginblandade biodrivmedel som är framställda enbart av förnybara råvaror. För varje liter drivmedel som släpps ut på marknaden ska det dock tas ut skatt minst det minimibelopp som anges i EU-lagstiftningen. Om den enligt skattetabellen beräknade skatten på en enskild drivmedelskomponent som släpps ut på marknaden eller en drivmedelsblandning som består av flera drivmedelskomponenter och som släpps ut på marknaden stannar under den miniminivå som EU förutsätter, ska drivmedlet beskattas enligt miniminivån. Exempelvis är skatten på sådan paraffinisk biodiesel av klass T som säljs som höginblandat (hundraprocentigt) biodrivmedel, det vill säga biodiesel som framställts av avfall, restprodukter, cellulosa från icke-livsmedel eller material som innehåller både cellulosa och lignin, enligt produktgrupp 57 i skattetabellen 33,00 cent per liter, som är minimiskattenivån på alla bränslen av dieselskvalitet enligt energiskattedirektivet.

Energiskattedirektivet

Beskattningen av bränslen och elström har förenhetligats i rådets direktiv 2003/96/EG om en omstrukturering av gemenskapsramen för beskattning av energiprodukter och elektricitet, nedan *energiskattedirektivet*. Energiprodukter enligt energiskattedirektivet är bland annat motorbensin, dieselolja, flytande biodrivmedel, lätt och tung brännolja, naturgas, stenkol och elström. Europeiska kommissionen lade i juli 2021 fram ett förslag till rådets direktiv om en omstrukturering av unionsramen för beskattning av energiprodukter och elektricitet (omarbetning) COM(2021)563 final.¹ Förslaget och dess innehåll behandlas i statsrådets skrivelse till riksdagen (U 56/2021 rd)². Förhandlingarna om reformen av direktivet pågår fortfarande.

Enligt energiskattedirektivet ska energiprodukter påföras en minimiskatt, vilken medlemsstaterna får överskrida, om de så önskar. I energiskattedirektivet föreskrivs också om beskattningsstrukturen, och dessutom om att det är möjligt att bevilja skattenedsättning till exempel för bränslen som till sina miljömässiga egenskaper är bättre än andra produkter på marknaden eller för bränslen som används för särskilt föreskrivna ändamål, såsom inom industrin eller jordbruket. En förutsättning för att skattenedsättning ska beviljas är också att kvaliteten på den produkt som berättigar till nedsättning övervakas, så att skattemyndigheten kan försäkra sig om att förutsättningarna för nedsättningen uppfylls.

Enligt energiskattedirektivet ska även olika biobaserade bränslen, såsom alkohol och fetter, beskattas enligt samma principer som till exempel fossil motorbensin, dieselolja eller lätt brännolja. Enligt direktivet är det möjligt att under vissa förutsättningar bevilja skattefrihet eller skattesänkning för biobaserade bränslen. Skattesänkningen kan endast gälla den del av bränslet eller bränsleblandningen som är helt och hållet biobaserad. Om det är fråga om en bränsleblandning som består av biokomponenter och fossilt bränsle, ska normal skatt på bensin eller dieselolja betalas i fråga om det fossila bränslet.

¹ https://eur-lex.europa.eu/resource.html?uri=cellar:1b01af2a-e558-11eb-a1a5-01aa75ed71a1.0018.02/DOC_1&format=PDF

² https://www.eduskunta.fi/SV/vaski/Kasittelytiedot/Valtiopaivaasia/Sidor/U_56+2021.aspx

Trots att energiskattedirektivet möjliggör olika skattenedsättningar ska stödåtgärderna bedömas utifrån EU:s bestämmelser om statligt stöd och skattediskriminering.

Lagen om distributionsskyldighet

Enligt lagen om främjande av användningen av förnybara drivmedel för transport (446/2007), nedan *lagen om distributionsskyldighet*, är syftet med distributionsskyldigheten att främja användningen av förnybara drivmedel, såsom biodrivmedel, för att motorbensin, dieselolja och naturgas ska kunna ersättas i trafiken. Enligt lagen om distributionsskyldighet ska de förnybara drivmedlens andel av det totala energiinnehållet i de drivmedel som en drivmedelsdistributör levererar till konsumtion vara minst 13,5 procent 2023, 28 procent 2024, 29 procent 2025 och 2026 samt 30 procent 2027, varefter den stegvis stiger till 34 procent fram till utgången av 2030. För avancerade förnybara drivmedel föreskrivs det en gradvis stigande tillägsskyldighet.

På grund av högre kostnader för förnybara drivmedel stiger pumppriset på bensin och diesel när nivån på distributionsskyldigheten höjs. För att dämpa höjningen av pumppriserna på drivmedel ändras enligt regeringsprogrammet distributionsskyldigheten för förnybara drivmedel så att distributionsskyldigheten hålls på nuvarande 13,5 procent 2024. Åren 2025–2027 höjs distributionsskyldigheten stegvis så att nivån 2025 är 16,5 procent, 2026 är den 19,5 procent och 2027 är den 22,5 procent. Tillägsskyldigheten i fråga om de mest avancerade fraktionerna höjs från nuvarande två procent till tre procent 2025 och till fyra procent 2026. Vidare enligt regeringsprogrammet graderas nivån på påföljdsavgiften för försummelse av distributionsskyldigheten i fråga om den höjning av distributionsskyldigheten som det avtalats om för de kommande åren. I enlighet med riktlinjerna vid förhandlingarna om regeringsprogrammet föreslås nivåerna på påföljdsavgiften för distributionsskyldigheten vara fyra cent per megajoule upp till 13,5 procent, 2,5 cent per megajoule mellan 13,5 procent och 18 procent och 1,75 cent per megajoule för den del som överstiger 18 procent. Nivån på tillägsskyldigheten föreslås vara tre cent per megajoule upp till två procent och för den del som överstiger två procent 2,4 cent per megajoule.

2.2 Bedömning av nuläget

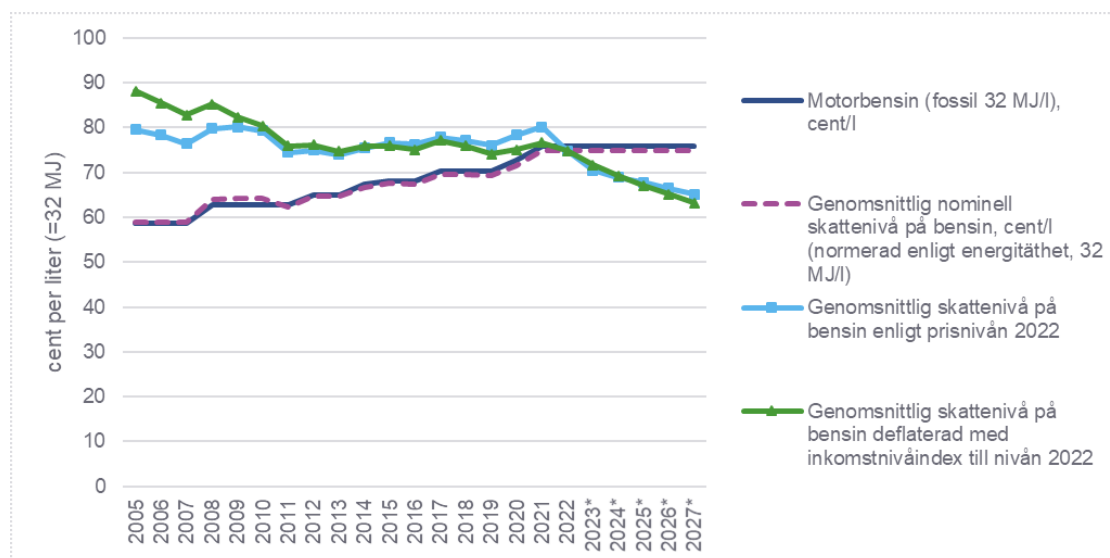
Utvecklingen av skattenivåerna på transportbränslen

De nominella punktskattenivåerna på transportbränslen har efter energiskattereformen 2011 höjts 2012, 2014, 2015, 2017 och i augusti 2020. Punktskattenivån på fossil bensin har i och med dessa höjningar stigit med sammanlagt 10,92 cent per liter till 75,96 cent per liter och punktskattenivån på traditionell fossil dieselolja har stigit med 12,53 cent per liter till 59,48 cent per liter. Dessutom slopades skattestödet för paraffinisk diesel stegvis 2021–2023, vilket höjde skattenivån på paraffinisk diesel med fem cent per liter och den genomsnittliga skattenivån på diesel med cirka fyra cent per liter.

De genomsnittliga punktskattenivåerna på bränslen har dock stigit mindre än så, för de har sänkts av att andelen biodrivmedel som beskattas lättare har ökat i skattebasen för drivmedel efter energiskattereformen 2011. Denna utveckling har varit synlig särskilt i den genomsnittliga nominella skattenivån på dieselolja, som har stigit från nivån efter energiskattereformen med cirka 7,7 cent per liter.

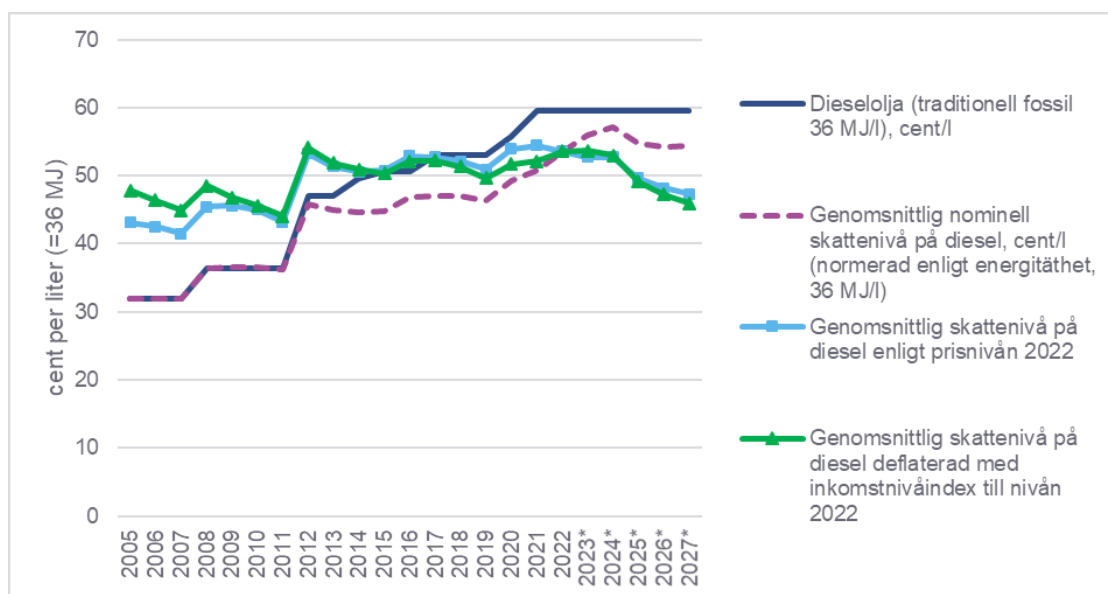
Som det framgår av figur 1 har, trots att de nominella punktskattenivåerna på transportbränslen har stigit, inte den reella punktskattenivån på bensin stigit på 2010-talet, eftersom konsumentpriserna och hushållens inkomster har ökat mer än den genomsnittliga punktskattenivån. År 2022 var den reella punktskattenivån på bensin i 2022 års priser cirka fem cent lägre per liter

och deflaterad med förtjänstnivåindex cirka sex cent lägre än 2010. Enligt den gällande lagen sjunker skattenivån på bensin fram till utgången av 2027 korrigerad enligt prognosen för konsumentpris- och inkomstnivåindex med cirka 10–12 cent per liter.



Figur 1. Utvecklingen av skattenivån på bensin. Källa: Statistikcentralen, finansministeriet.

I figur 2 presenteras utvecklingen av skattenivån på diesel. Den genomsnittliga skattenivån på diesel är med beaktande av den allmänna utvecklingen av pris- eller inkomstnivån ungefär på 2012 års nivå. När dessutom beaktar att ingen justering av nivån på drivkraftsskatten har gjorts efter 2012, kan det konstateras att beskattningen av både dieseldrivna personbilar och lastbilar som helhet för närvarande är reellt lindrigare än 2012. Skillnaden jämfört med den tidigare är inte betydande, eftersom användarna av personbilar vid den energiskattereform som genomfördes 2012 i genomsnitt kompenserades för höjningen av den literbaserade skatten genom en sänkning av drivkraftsskatten med 7,9 cent, medan lastbilar omfattades av både sänkt drivkraftsskatt och slopad FPA-avgift för arbetsgivarna. Enligt den gällande lagen sjunker skattenivån på diesel före utgången av 2027 korrigerad enligt prognosen för konsumentpris- och inkomstnivåindex med cirka 6–8 cent per liter.

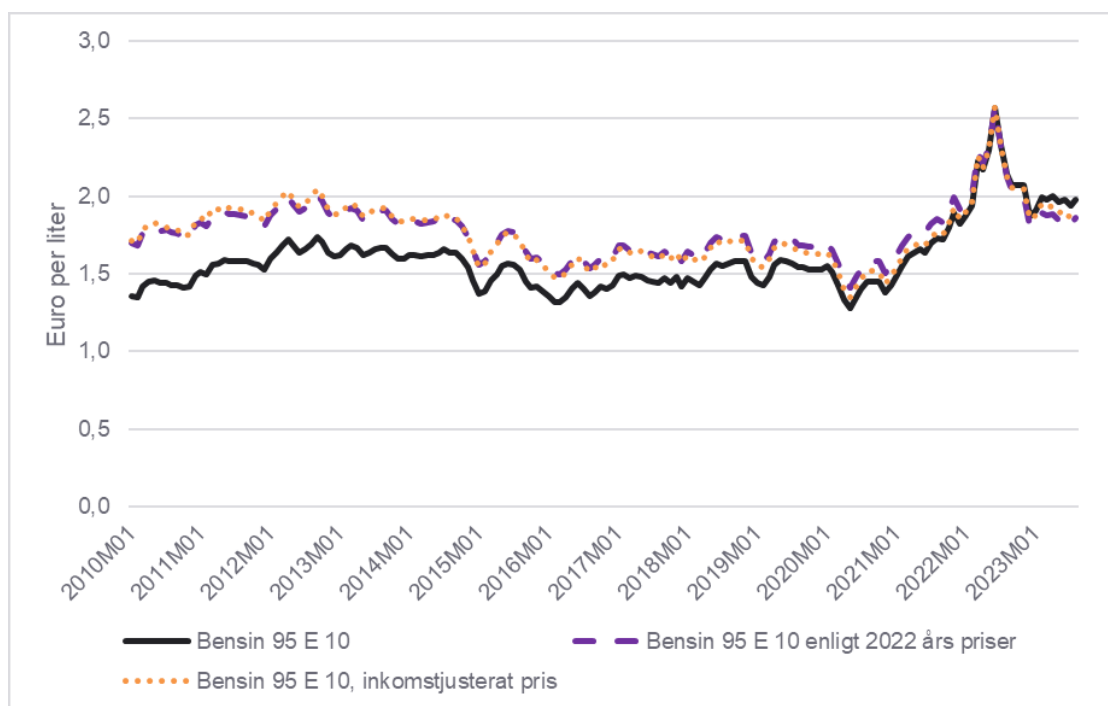


Figur 2. Utvecklingen av skattenivån på diesel. Källa: Statistikcentralen, finansministeriet.

Priser på drivmedel

Enligt Statistikcentralens konsumentprisindex var konsumentpriset på bensen i augusti 2023 i medeltal 1,98 euro per liter, som är cirka 0,16 euro lägre än för ett år sedan och 0,45 euro högre än 2019. Konsumentpriset på dieselolja var i augusti 2023 cirka 1,94 euro per liter, som är 0,15 euro lägre än för ett år sedan och 0,45 euro högre än 2019. Såsom framgår av figur 3 var bensenpriset nominellt 0,45 euro högre i augusti jämfört med medeltalet för 2010–2015, men bara cirka fem cent högre än medelnivån 2010–2015 när priset granskas justerat med konsumentprisindex eller inkomstnivåindex. Under 2022 steg bränslepriserna särskilt till följd av att priset på råolja och raffineringsmarginalerna steg till följd av Rysslands anfallskrig mot Ukraina. Priset på råolja samt raffineringsmarginalerna för bensen och dieselolja har sjunkit från toppnoteringen 2022, men är fortfarande klart högre än nivån 2019.

De nominella konsumentpriserna på bränslen har under de senaste åren påverkats förutom av ändringar i punktskatten samt priset på råolja och raffineringsmarginalerna också av ändringar i distributionsskyldigheten för förnybara drivmedel samt av prisutvecklingen för förnybara drivmedel jämfört med fossila bränslen.



Figur 3. Konsumentpriset på bensin nominellt samt deflaterat med konsumentprisindex och inkomstnivåindex till nivån 2022. Källa: Statistikcentralen, finansministeriet.

Bränsleförbrukning och skatteintäkter

Bensinens andel av förbrukningen av transportbränslen uppgår till cirka en tredjedel och dieselns andel till cirka två tredjedelar. Uppskattningsvis drygt hälften av förbrukningen av dieselolja gäller lastbilar, cirka en fjärdedel personbilar, en dryg tiondedel paketbilar och knappt en tiondedel bussar. Förbrukningen av bensin och dieselolja har minskat med sammanlagt cirka åtta procent från 2019 till 2022. Från 2022 till 2027 förutspås förbrukningen av bensin och dieselolja sjunka med nuvarande lagstiftning med i genomsnitt cirka tre procent per år.

År 2022 inflöt i intäkter från punktskatt på transportbränslen sammanlagt cirka 2,7 miljarder euro, varav andelen för bensin och ersättande biodrivmedel var cirka 1,2 miljarder euro och andelen för dieselolja och ersättande biodrivmedel cirka 1,5 miljarder euro. Intäkterna från drivkraftsskatten på personbilar som anknyter till drivmedelsbeskattningen var 2022 cirka 0,3 miljarder euro. Dessutom beräknas det inflyta cirka tre miljoner euro av den naturgas och biogas som används i vägtrafiken och cirka nio miljoner euro av den el som används i vägtrafiken. De nominella skatteintäkterna från punktskatter på transportbränslen och drivkraftsskatten på personbilar har ökat från 2015 till 2022 med sammanlagt cirka 0,2 miljarder euro. Dessa skatteintäkters förhållande till bruttonationalprodukten har dock sjunkit från cirka 1,35 procent 2015 till cirka 1,13 procent 2022.

Med den nuvarande punktskattelagstiftningen och den nuvarande lagstiftningen om distributionsskyldighet förutspås de nominella skatteintäkterna av skatter på transportbränslen och intäkterna av drivkraftsskatten minska med sammanlagt cirka 450 miljoner euro från 2022 till 2027. Utöver det att skattebasen för transportbränslen förutspås minska förklaras de minskade skatteintäkterna av att andelen biodrivmedel som beskattas lättare ökar i skattebasen. Med den nuvarande lagstiftningen om distributionsskyldighet förutspås det att den ökade andelen biodrivmedel minskar de årliga punktskatteintäkterna med cirka 150 miljoner euro på den nuvarande skattenivån. De ändringar i nivåerna på avgifter och påföljdsavgifter som ingår i regeringsprogrammet för statsminister Petteri Orpos regering höjer punktskatteintäkterna med uppskattningsvis cirka 70–150 miljoner euro på nivån för 2027. Intäkterna från skatter på transportbränslen och drivkraftsskatten i förhållande till bruttonationalprodukten beräknas med den nuvarande lagstiftningen minska med drygt 0,3 procentenheter, vilket på den prognostiserade nivån för bruttonationalprodukten 2027 motsvarar cirka 1,1 miljarder euro.

3 Målsättning

Genom propositionen genomförs föresatsen i regeringsprogrammet för statsminister Petteri Orpos regering enligt vilken regeringen beaktar och kompenserar den inverkan som beslutet om distributionsskyldigheten har på pumppriserna.

4 Förslagen och deras konsekvenser

4.1 Förslag

Genom propositionen genomförs en sänkning av punktskatten på transportbränslen genom vilken det, i enlighet med regeringsprogrammet, kompenseras för den genomsnittliga höjningen av pumppriserna 2024–2027 till följd av att nivåerna på distributionsskyldigheten höjs 2024–2027.

Den inverkan som höjningen av nivåerna på distributionsskyldigheten 2025–2027 har på pumppriserna bedöms i hög grad bero på den skattefria prisskillnaden mellan vätebehandlad vegetabilisk olja och fossil dieselolja, prisskillnaden mellan avancerade förnybara flytande drivmedel som uppfyller tilläggsskyldigheten och andra förnybara flytande drivmedel samt nivåerna på påföljdsavgiften. Prisskillnadens framtida utveckling är förenad med stor osäkerhet, men de riktlinjer som vid förhandlingarna om regeringsprogrammet drogs upp för de på energiinnehåll baserade nivåerna på påföljdsavgifterna begränsar inverkan på pumppriserna. Genom de graderingar av nivåerna på påföljdsavgifterna som överenskommits vid förhandlingarna om regeringsprogrammet kommer höjningen enligt regeringsprogrammet av nivåerna på distributionskyldigheten 2025–2027 att höja de mervärdesskattepliktiga pumppriserna på bränslen fram till och med 2027 med uppskattningsvis cirka 9,3 cent per liter och det genomsnittliga pumppriset stiger 2024–2027 med cirka 5,1 cent, när literpriserna beräknas i förhållande till energiinnehållet i fossil dieselolja. För den genomsnittliga bensinblandningen innebär detta en prisstegring på cirka 4,4 cent per liter och för den genomsnittliga dieseloljeblandningen cirka 4,9 cent per liter, eftersom det genomsnittliga energiinnehållet i blandningarna är lägre än i fossil diesel. I denna bedömning har inte beaktats eventuella konsekvenser för bränslepriserna av andra priskompensationsmetoder som nämns i regeringsprogrammet, det vill säga el för transport och en flexibilitetsmekanism i distributionsskyldigheten, eftersom det exakta sättet att genomföra dessa åtgärder ännu inte är känt. Det är möjligt att dessa andra åtgärder inte sänker bränslepriserna, eftersom de inte nödvändigtvis sänker bränsledistributörernas marginalkostnader.

I propositionen föreslås det att skattetabellen i bilagan till bränsleskattelagen ändras så att värdet per ton koldioxid, som är beräkningsgrunden för koldioxidskatten på transportbränslen, sänks

från 77 euro till 62 euro. De nya skattenivåerna föreskrivs i skattetabell 1 i bilagan. Skattetabell 2 i bilagan ändras inte.

I enlighet med de politiska riktlinjerna genomförs skattesänkningen tidigare från och med ingången av 2024 och den är permanent.

4.2 De huvudsakliga konsekvenserna

Ekonomiska konsekvenser

Skattesänkningen för transportbränslen minskar statens punktskatteinkomster med cirka 168 miljoner euro på 2024 års nivå. Punktskatteinkomsterna enligt budgetekonomin för 2024 uppskattas sjunka med cirka 140 miljoner euro, vilket förklaras av hur redovisningen av punktskattorna infaller. På 2027 års nivå minskar skattesänkningen statens punktskatteinkomster med cirka 137 miljoner euro till följd av minskad bränsleförbrukning och en ökning av andelen lindrigare beskattade förnybara drivmedel.

För 2024 uppskattas det inflyta cirka 2,7 miljarder euro punktskatteintäkter från transportbränslen. Intäkterna från skatt på transportbränslen sjunker till följd av propositionen med cirka sex procent.

De föreslagna skatteändringarna minskar de indexbundna utgifterna för inkomstöverföring med uppskattningsvis cirka 25 miljoner euro från och med 2025. Konsekvenser för intäkterna från andra skatter och avgifter av skattenatur inom den offentliga ekonomin bedöms som helhet vara liten. De föreslagna skatteändringarna beräknas försvaga den offentliga ekonomin med cirka 124 miljoner euro 2025. Den föreslagna skattesänkningen kan dessutom försämra statsfinanserna genom fullgörandet av skyldigheterna inom ansvarsfördelningssektorn, eftersom ändringen ökar utsläppen inom ansvarsfördelningssektorn. Denna inverkan bedöms i avsnittet miljökonsekvenser.

Skattesänkningen 2024–2027 för bensin och ersättande produkter föreslås i medeltal vara 3,9 cent per liter, det vill säga cirka 5,4 procent, och på dieselolja och ersättande bränslen 3,8 cent per liter, det vill säga cirka 7,2 procent. På grund av att skattestödet för dieselolja uppgår till 25,95 cent per liter är den procentuella skattesänkningen större för dieselolja än för motorbensin. Den genomsnittliga skattesänkningen har beräknats utifrån antagandet att andelen förnybara drivmedel av vägtrafikbränslena i genomsnitt är 15,6 procent 2024–2027. Detta baserar sig på antagandet att de nivåer för påföljdsavgifterna som överenskommits vid förhandlingarna om regeringsprogrammet kommer att begränsa andelen förnybara drivmedel till 18 procent 2026 och 2027 samt på antagandet att andelen förnybara drivmedel 2024 kommer att vara 10 procent i stället för 13,5 procent på grund av det förväntade överskridandet av distributionsskyldigheten för förnybara drivmedel 2023.

Skattesänkningarna sänker priset på motorbensin och ersättande biodrivmedel med beaktande av mervärdesskatten med i medeltal cirka 4,4 cent per liter 2024–2027. Priset på typisk E95-motorbensin sjunker med uppskattningsvis två procent. Priset inklusive mervärdesskatt på dieselolja och ersättande biodrivmedel sjunker i genomsnitt med cirka 4,9 cent per liter 2024–2027, det vill säga med cirka tre procent. Vid bedömningen av skattesänkningens effekt på priserna har man på grund av distributionsskyldigheten för förnybara drivmedel antagit att sänkningen av koldioxidskatten i förhållande till energiinnehållet påverkar priset på bensin och diesel lika kraftigt.

Som en följd av propositionen sjunker de årliga drivmedelskostnaderna för en lastbil med genomsnittlig dieselbränsleblandning med 2 400 euro, om den genomsnittliga bränsleförbrukningen är 48 liter per 100 kilometer och antalet körda kilometer är 100 000 kilometer. De genomsnittliga årliga drivmedelskostnaderna för en bensindriven personbil sjunker med beaktande av mervärdesskatten med cirka 48 euro och för en diesebil med 47 euro, om bådass antal körda kilometer är 17 000 kilometer om året och den bensindrivna personbilens förbrukning är 6,4 liter och den dieseldrivna bilens 5,6 liter per 100 kilometer.

De föreslagna sänkningarna av energiskatten beräknas ha en direkt inflationsverkan på sammanlagt -0,07 procent, det vill säga att ändringen i konsumentprisindex förutspås på grund av skattesänkningen bli 0,07 procentenheter lägre än den skulle vara utan sänkning.

Konsekvenser för företagen

Av skattesänkningen för transportbränsle riktas cirka en tredjedel till vägtransporttjänsterna, genom vilka den fördelas i större utsträckning till olika aktörer i samhället. Den mekaniska kostnadsminskningen för fabriksindustrin indirekt via vägtransporttjänsterna är uppskattningsvis cirka 20 miljoner euro, som är uppskattningsvis 0,01 procent i förhållande till fabriksindustrins totala kostnader och cirka 0,2 procent i förhållande till fabriksindustrins rörelseöverskott. De verkliga kostnadseffekterna kan dock vara mindre än de mekaniska kostnadseffekterna, eftersom skattesänkningen i någon mån kan höja priserna för de mellanprodukter som industrin använder och höja lönerna.

Konsekvenser för miljön

De föreslagna ändringarna förväntas ha negativa konsekvenser när det gäller att minska koldioxidutsläppen inom trafiksektorn utanför utsläppshandeln. På kort sikt uppskattas de föreslagna skattesänkningarna höja bränsleförbrukningen hos bensindrivna personbilar med cirka 0,6 procent och hos dieseldrivna personbilar med cirka 0,7 procent jämfört med om skattesänkningarna inte skulle genomföras. Förbrukningen av drivmedel inom nyttotrafiken beräknas öka med cirka 0,2 procent. Förbrukningen av transportbränsle beräknas således öka med sammanlagt cirka 0,4 procent på kort sikt. Uppskattningarna baserar sig på antagandet att skattehöjningen får fullt genomslag på priserna och på en priselasticitet på -0,27 för kortsiktig efterfrågan på bensin (Levin et al. 2017: High Frequency Evidence on the Demand for Gasoline). Priselasticiteten för efterfrågan på drivmedel inom nyttotrafiken har uppskattats vara -0,07 på kort sikt.

Konsekvensbedömningen i fråga om skattesänkningens konsekvenser på lång sikt för efterfrågan på drivmedel och därmed för trafiksektorns koldioxidutsläpp är förknippad med en betydligt större osäkerhet. Konsekvenserna på lång sikt kan dock antas vara större än konsekvenserna på kort sikt, eftersom konsumenterna och företagen har mera möjligheter att anpassa sig till skatteändringarna på lång sikt, bland annat genom valet av drivkraft. Om till exempel den långsiktiga priselasticiteten i efterfrågan på bränslen ligger mellan 0,4 och 1,5, ökar skattesänkningen efterfrågan på bränslen med cirka 1–4 procent på lång sikt.

Utöver att den föreslagna skatteändringen minskar incitamenten för minskad bränsleförbrukning sänker den föreslagna skattesänkningen något nivån inom den övergripande styrningen av övergången från fossila bränslen till biodrivmedel, som består av distributionsskyldigheten, dess påföljdsavgifter och koldioxidskatten. För de utsläpp från förbränning av fossila bränslen som beräknas för ansvarsfördelningssektorn är sänkningen av utsläppsstyrningen cirka 18 euro per ton koldioxid när enligt de nuvarande lagarna den totala nivån inom utsläppsstyrningen för övergången från fossila bränslen till förnybara bränslen som består av nivån på påföljdsavgifter och

koldioxidskatten är cirka 640 euro per ton koldioxid upp till nivån på distributionsskyldigheten och cirka 93 euro per ton koldioxid på den del som överskrider distributionsskyldigheten. Till sammans med graderingen av nivåerna på påföljdsavgifter, i enlighet med riktlinjerna vid förhandlingarna om regeringsprogrammet, ökar den föreslagna sänkningen av koldioxidskatten något sannolikheten för att andelen förnybara drivmedel i transportbränslena blir lägre än de föreskrivna nivåerna på distributionsskyldigheten för den del som överstiger 13,5 procent.

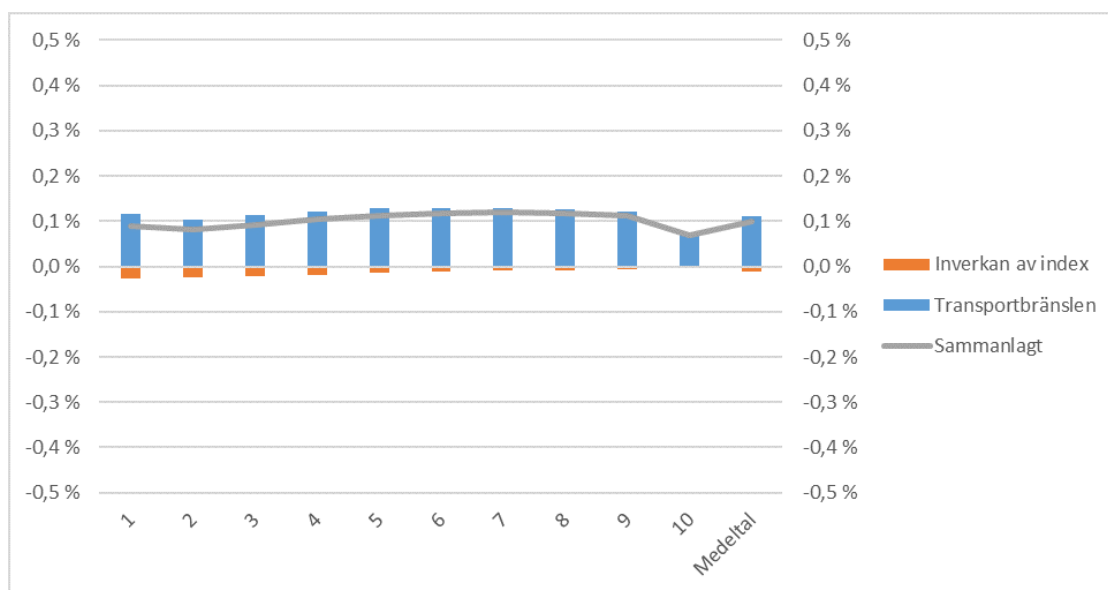
På grund av den ökade bränsleförbrukningen beräknas de kalkylerade utsläppen inom ansvarsfördelningssektorn öka 2024 med cirka 0,04 miljoner ton koldioxidekvivalenter, det vill säga med cirka 0,2 procent. Utan kompenserande åtgärder för att minska utsläppen kan en ökning av utsläppen inom ansvarsfördelningssektorn till följd av sänkningen av punktskatten på transportbränslen öka statens utgifter på grund av anskaffningen av utsläppsenheter inom ansvarsfördelningssektorn eller minska inkomsterna från försäljningen av utsläppsenheter. Omfattningen av konsekvensen beror på köpesumman för en utsläppsenhet inom ansvarsfördelningssektorn mellan EU:s medlemsländer, vilket för närvarande är förenat med mycket stora osäkerhetsfaktorer. Om priset på en utsläppsenhet till exempel ligger mellan 30 och 300 euro per ton koldioxid, kan en ökning av utsläppen inom ansvarsfördelningssektorn med 0,04 miljoner ton koldioxid på årsnivå öka statens utgifter eller minska statens inkomster med uppskattningsvis cirka 1–12 miljoner euro på årsnivå. Mot slutet av detta årtionde är effekten större, eftersom priselasticiteten för aktörernas bränsleförbrukning på längre sikt är större än på kort sikt.

Konsekvenser för myndigheternas verksamhet

De föreslagna ändringarna av skattenivåerna påverkar inte myndigheternas verksamhet på annat sätt än i form av engångskostnader för informationssystem.

Konsekvenser för medborgarnas ställning

Konsekvenserna av de föreslagna ändringarna för hushållen per inkomstdecil presenteras i figur 4. De föreslagna ändringarna ökar hushållens disponibla inkomster med i medeltal 0,10 procent, i den lägsta inkomstdecilen 0,09 procent och i den högsta inkomstdecilen 0,07 procent. Utöver dessa konsekvenser kan skattesänkningarna påverka hushållen indirekt bland annat via sänkta kostnader för vägtransporttjänster. Denna konsekvens bedöms dock vara liten. Vid granskningen har det beaktats att skattelättnaden minskar de indexbundna förmånerna, vilket minskar ökningen av disponibla inkomster särskilt i de lägsta inkomstdecilerna. Det finns skäl att betrakta kalkylen som riktgivande, eftersom kalkylen baserar sig på fordonsparken 2016 och på körprestationerna enligt besiktningsuppgifterna 2016 och inte beaktar den faktiska och framtida elektrifieringen.



Figur 4. Skattelättnadens inverkan på de disponibla inkomsterna per inkomstdecil. Källa: Statistikcentralen, finansministeriet.

5 Alternativa handlingsvägar

Utöver genom punktbeskattningen kan pumppriserna påverkas nationellt främst genom att ändra lagstiftningen om distributionsskyldighet. En effekt på pumppriserna som motsvarar den föreslagna sänkningen av punktskatten nås om nivåerna på distributionsskyldigheten hålls på 2023 års nivå. Detta skulle höja utsläppen inom ansvarsfördelningssektorn från de i regeringsprogrammet överenskomna nivåerna på distributionsskyldigheten statistiskt beräknat med cirka 1,2–1,8 megaton koldioxidekvivalenter fram till utgången av 2027, utan beaktande av de övriga kompensationsåtgärderna som föreslås i regeringsprogrammet, och skulle öka punktskatteinkomsterna kumulativt med cirka 110–170 miljoner euro fram till utgången av 2027. Eftersom de övriga kompensationsåtgärderna som nämns i regeringsprogrammet kan öka utsläppen inom ansvarsfördelningssektorn utan att påverka bränslepriserna, kan effekten av frysningen av distributionsskyldigheten för utsläpps- och punktskatteinkomsterna bli mindre än vad som framförts, om dessa övriga kompensationsåtgärder inte vidtas.

Alternativt skulle motsvarande effekt på pumppriserna nås genom att nivåerna på påföljdsavgifter begränsas mer än vad som överenskommits vid förhandlingarna om regeringsprogrammet och också de nuvarande nivåerna på distributionsskyldigheten. En kraftigare sänkning av nivåerna på påföljdsavgifter skulle sannolikt också leda till ökade utsläpp inom ansvarsfördelningssektorn samt ökade punktskatteinkomster och inkomster av påföljdsavgifter. En kraftigare begränsning av nivåerna på påföljdsavgifter kan å andra sidan förbättra kostnadseffektiviteten i utsläppsminskningarna inom ansvarsfördelningssektorn.

Punktskatten på bränslen består av energiinnehållsskatt och koldioxidskatt, och därför kan skattesänkningen genomföras genom att betona komponenterna på olika sätt. Det föreslås att skat-

tesänkningen för transportbränslen genomförs genom en sänkning av koldioxidskatten. Ett alternativ skulle vara att rikta skattesänkningen till energiinnehållsskatten. En fördel med en sänkning av koldioxidskatten jämfört med en sänkning av energiinnehållsskatten är en stabilare utveckling av skatteintäkterna på längre sikt. I och med att distributionsskyldigheten för förnybara drivmedel ökar på längre sikt leder en sänkning av koldioxidskatten till genomsnittligt högre skattenivåer är vid en sänkning av energiinnehållsskatten och därmed till lägre incitament för energisparande och energieffektivitet och till lägre sänkning av punktskatteinkomsterna. Jämfört med en sänkning av energiinnehållsskatten minskar sänkningen av koldioxidskatten också skillnaden mellan den totala nivån på styrningen av övergången från fossila bränslen till förnybara bränslen och nivån på den övriga utsläppsstyrningen inom ansvarsfördelningssektorn, vilket kan anses motiverat med tanke på kostnadseffektiviteten i utsläppsstyrningen inom ansvarsfördelningssektorn. En sänkning av energiinnehållsskatten, till skillnad från en sänkning av koldioxidskatten, skulle leda till att punktskattenivån på paraffinisk biodiesel som säljs höginblandad för att följa EU:s minimiskattenivå skulle vara högre än punktskattenivån på paraffinisk biodiesel som blandats med fossil dieselolja.

6 Remissvar

Det lämnades under remissbehandlingen in 31 utlåtanden om utkastet till proposition. De flesta av dem som gett ett utlåtande motsatte sig propositionen. I de utlåtanden där remissinstanserna motsatte sig propositionen betonades det att en sänkning av bränsleskatten ökar utsläppen från trafiken, försvårar Finlands möjligheter att nå EU:s utsläppsminskningsmål för ansvarsfördelningssektorn och riktar sig på ett socialt orättvist sätt till de höginkomsttagare som förbrukar mer bränsle. Flera remissinstanser fäste uppmärksamhet vid att den reella nivån på bränsleskatten har sjunkit under 2010-talet och att den enligt prognoserna kommer att sjunka före utgången av 2027 även utan skattenedsättning. I flera utlåtanden där remissinstanserna motsatte sig propositionen framfördes jämn återbäring och andra direkta stödåtgärder som effektivare sätt att kompensera kostnadsökningen för dem som lider mest av den. I en del utlåtanden påpekades den tidigare lagda skattesänkningen i relation till den skärpta distributionsskyldigheten och den förväntade kostnadsökningen samt möjligheten att skattesänkningen inte nödvändigtvis någonsin kommer att synas som lägre pumppriser på grund av andra orsaker som påverkar bränslepriset.

En remissinstans föreslog att den föreslagna skattesänkningen bör riktas till andelen koldioxidskatt i stället för till energiinnehållsskatten, medan det i flera utlåtanden ansågs att bränslebeskattningens struktur bör reformeras så att koldioxidskattens andel av den totala skatten ökas för att förnybara bränslen ska få en större skattefördel än för närvarande. I några utlåtanden föreslogs det att konsekvenserna av skattesänkningen och de övriga ändringarna som nämns i regeringsprogrammet bör granskas som en helhet för att också deras sammanlagda konsekvenser bättre ska kunna bedömas.

Propositionen understöddes av näringslivet och vissa bilistorganisationer. Propositionen ansågs vara en välkommen åtgärd för att underlätta konsumenternas och företagens ekonomiska situation.

Efter remissbehandlingen ändrades propositionen så att skattesänkningen i sin helhet riktas till koldioxidskattens andel av bränsleskatten. Propositionens konsekvensbedömningar har också preciserats. I övrigt har propositionen inte ändrats till följd av remissvaren.

7 Ikraftträdande

Lagen avses träda i kraft den 1 januari 2024.

8 Förhållande till andra propositioner

Propositionen hänför sig till budgetpropositionen för 2024 och avses bli behandlad i samband med den. Propositionen minskar statens punktskatteintäkter från och med 2024.

Kläm

Med stöd av vad som anförts ovan föreläggs riksdagen följande lagförslag:

Lagförslag

Lag

om ändring av bilagan till lagen om punktskatt på flytande bränslen

I enlighet med riksdagens beslut
ändras bilagan till lagen om punktskatt på flytande bränslen (1472/1994), sådan bilagan lyder
i lag 1032/2020, som följer:

Denna lag träder i kraft den 20 .

Helsingfors den 9 oktober 2023

Statsminister

Petteri Orpo

Finansminister Riikka Purra

SKATTETABELL 1					
Produkt	Produkt-grupp	Energiin-nehålls-skatt	Koldioxid-skatt	Försörjnings-beredskaps-avgift	Samman-lagt
Motorbensin cent/l	10	53,79	17,30	0,68	71,77
Bensin för små motorer cent/l	11	33,79	17,30	0,68	51,77
Bioetanol cent/l	20	35,30	11,35	0,68	47,33
Bioetanol R cent/l	21	35,30	5,68	0,68	41,66
Bioetanol T cent/l	22	35,30	0,00	0,68	35,98
MTBE cent/l	23	43,71	14,06	0,68	58,45
MTBE R cent/l	24	43,71	12,51	0,68	56,90
MTBE T cent/l	25	43,71	10,96	0,68	55,35
TAME cent/l	26	47,07	15,14	0,68	62,89
TAME R cent/l	27	47,07	13,78	0,68	61,53
TAME T cent/l	28	47,07	12,41	0,68	60,16
ETBE cent/l	29	45,39	14,60	0,68	60,67
ETBE R cent/l	30	45,39	11,90	0,68	57,97
ETBE T cent/l	31	45,39	9,20	0,68	55,27
TAAE cent/l	32	48,75	15,68	0,68	65,11
TAAE R cent/l	33	48,75	13,41	0,68	62,84
TAAE T cent/l	34	48,75	11,13	0,68	60,56
Biobensin cent/l	38	53,79	17,30	0,68	71,77
Biobensin R cent/l	39	53,79	8,65	0,68	63,12
Biobensin T cent/l	40	53,79	0,00	0,68	54,47
Etanoldiesel cent/l	47	20,23	11,58	0,35	32,16
Etanoldiesel R cent/l	48	20,23	6,36	0,35	26,94
Etanoldiesel T cent/l	49	20,23	1,14	0,35	21,72
Dieselolja cent/l	50	34,57	19,78	0,35	54,70
Dieselolja para cent/l	51	32,65	18,68	0,35	51,68
Biodieselolja cent/l	52	31,69	18,13	0,35	50,17
Biodieselolja R cent/l	53	31,69	9,06	0,35	41,10
Biodieselolja T cent/l	54	31,69	0,00	0,35	32,04
Biodieselolja P cent/l	55	32,65	18,68	0,35	51,68
Biodieselolja P R cent/l	56	32,65	9,34	0,35	42,34
Biodieselolja P T cent/l	57	32,65	0,00	0,35	33,00
Lätt brännolja cent/l	60	12,98	16,90	0,35	30,23
Lätt brännolja, svavelfri cent/l	61	10,33	16,90	0,35	27,58
Biobrännolja cent/l	62	10,33	16,90	0,35	27,58
Biobrännolja R cent/l	63	10,33	8,45	0,35	19,13

Biobrännolja T cent/l	64	10,33	0,00	0,35	10,68
Tung brännolja cent/kg	71	11,59	18,67	0,28	30,54
Flygpetroleum cent/l	81	57,49	18,79	0,35	76,63
Flygbensin cent/l	91	52,11	16,76	0,68	69,55
Metanol cent/l	100	26,90	8,65	0,68	36,23
Metanol R cent/l	101	26,90	4,33	0,68	31,91
Metanol T cent/l	102	26,90	0,00	0,68	27,58
Flytgas cent/kg	110	13,29	18,09	0,11	31,49
Bioflytgas cent/kg	111	13,29	18,09	0,11	31,49
Bioflytgas R cent/kg	112	13,29	9,04	0,11	22,44
Bioflytgas T cent/kg	113	13,29	0,00	0,11	13,40

SKATTETABELL 2 KOMBINERAD EL- OCH VÄRMEPRODUKTION					
Produkt	Produkt- grupp	Energiin- nehålls- skatt	Koldioxid- skatt	Försörjnings- beredskaps- avgift	Samman- lagt
Lätt brännolja cent/l	60a	5,35	16,90	0,35	22,60
Lätt brännolja, svavelfri cent/l	61a	2,70	16,90	0,35	19,95
Biobrännolja cent/l	62a	2,70	16,90	0,35	19,95
Biobrännolja R cent/l	63a	2,70	8,45	0,35	11,50
Biobrännolja T cent/l	64a	2,70	0,00	0,35	3,05
Tung brännolja cent/kg	71a	3,03	18,67	0,28	21,98
Flytgas cent/kg	110a	3,47	18,09	0,11	21,67
Bioflytgas cent/kg	111a	3,47	18,09	0,11	21,67
Bioflytgas R cent/kg	112a	3,47	9,04	0,11	12,62
Bioflytgas T cent/kg	113a	3,47	0,00	0,11	3,58

Lag

om ändring av bilagan till lagen om punktskatt på flytande bränslen

I enlighet med riksdagens beslut
ändras bilagan till lagen om punktskatt på flytande bränslen (1472/1994), sådan bilagan lyder
i lag 1032/2020, som följer:

Gällande lydelse

SKATTETABELL I A					
Tillämpas 1.1.–31.12.2021					
Produkt	Pro- duktgrupp	Energiin- nehållsskatt	Koldioxidskatt	Försörjningsbe- redskapsavgift	Samman- lagt
Motorbensin cent/l	10	53,79	21,49	0,68	75,96
Bensin för små motorer cent/l	11	33,79	21,49	0,68	55,96
Bioetanol cent/l	20	35,30	14,10	0,68	50,08
Bioetanol R cent/l	21	35,30	7,05	0,68	43,03
Bioetanol T cent/l	22	35,30	0,00	0,68	35,98
MTBE cent/l	23	43,71	17,46	0,68	61,85
MTBE R cent/l	24	43,71	15,54	0,68	59,93
MTBE T cent/l	25	43,71	13,62	0,68	58,01
TAME cent/l	26	47,07	18,80	0,68	66,55
TAME R cent/l	27	47,07	17,11	0,68	64,86
TAME T cent/l	28	47,07	15,42	0,68	63,17
ETBE cent/l	29	45,39	18,13	0,68	64,20

<i>ETBE R cent/l</i>	30	45,39	14,78	0,68	60,85
<i>ETBE T cent/l</i>	31	45,39	11,42	0,68	57,49
<i>TAE E cent/l</i>	32	48,75	19,47	0,68	68,90
<i>TAE E R cent/l</i>	33	48,75	16,65	0,68	66,08
<i>TAE E T cent/l</i>	34	48,75	13,82	0,68	63,25
<i>Biobensin cent/l</i>	38	53,79	21,49	0,68	75,96
<i>Biobensin R cent/l</i>	39	53,79	10,74	0,68	65,21
<i>Biobensin T cent/l</i>	40	53,79	0,00	0,68	54,47
<i>Etanoldiesel cent/l</i>	47	20,23	14,38	0,35	34,96
<i>Etanoldiesel R cent/l</i>	48	20,23	7,90	0,35	28,48
<i>Etanoldiesel T cent/l</i>	49	20,23	1,42	0,35	22,00
<i>Dieselolja cent/l</i>	50	34,57	24,56	0,35	59,48
<i>Dieselolja para cent/l</i>	51	28,65	23,20	0,35	52,20
<i>Biodieselolja cent/l</i>	52	31,69	22,51	0,35	54,55
<i>Biodiesel- olja R cent/l</i>	53	31,69	11,26	0,35	43,30
<i>Biodiesel- olja T cent/l</i>	54	31,69	0,00	0,35	32,04
<i>Biodieselolja P cent/l</i>	55	28,65	23,20	0,35	52,20
<i>Biodiesel- olja P R cent/l</i>	56	28,65	11,60	0,35	40,60

<i>Biodiesel- olja P T cent/l</i>	57	28,65	0,00	0,35	29,00
<i>Lätt brännolja cent/l</i>	60	12,98	16,90	0,35	30,23
<i>Lätt bränn- olja, svavel- fri cent/l</i>	61	10,33	16,90	0,35	27,58
<i>Biobrännolja cent/l</i>	62	10,33	16,90	0,35	27,58
<i>Biobrännolja R cent/l</i>	63	10,33	8,45	0,35	19,13
<i>Biobrännolja T cent/l</i>	64	10,33	0,00	0,35	10,68
<i>Tung brännolja cent/kg</i>	71	11,59	18,67	0,28	30,54
<i>Flygpetro- leum cent/l</i>	81	57,49	23,33	0,35	81,17
<i>Flygbensin cent/l</i>	91	52,11	20,81	0,68	73,60
<i>Metanol cent/l</i>	100	26,90	10,74	0,68	38,32
<i>Metanol R cent/l</i>	101	26,90	5,37	0,68	32,95
<i>Metanol T cent/l</i>	102	26,90	0,00	0,68	27,58
<i>Flytgas cent/kg</i>	110	13,29	18,09	0,11	31,49
<i>Bioflytgas cent/kg</i>	111	13,29	18,09	0,11	31,49
<i>Bioflytgas R cent/kg</i>	112	13,29	9,04	0,11	22,44
<i>Bioflytgas T cent/kg</i>	113	13,29	0,00	0,11	13,40

<i>SKATTETABELL I B</i>					
<i>Tillämpas 1.1.–31.12.2022</i>					
<i>Produkt</i>	<i>Pro- duktgrupp</i>	<i>Energiin- nehållsskatt</i>	<i>Koldioxidskatt</i>	<i>Försörjningsbe- redskapsavgift</i>	<i>Samman- lagt</i>
<i>Motorbensin cent/l</i>	<i>10</i>	<i>53,79</i>	<i>21,49</i>	<i>0,68</i>	<i>75,96</i>
<i>Bensin för små motorer cent/l</i>	<i>11</i>	<i>33,79</i>	<i>21,49</i>	<i>0,68</i>	<i>55,96</i>
<i>Bioetanol cent/l</i>	<i>20</i>	<i>35,30</i>	<i>14,10</i>	<i>0,68</i>	<i>50,08</i>
<i>Bioetanol R cent/l</i>	<i>21</i>	<i>35,30</i>	<i>7,05</i>	<i>0,68</i>	<i>43,03</i>
<i>Bioetanol T cent/l</i>	<i>22</i>	<i>35,30</i>	<i>0,00</i>	<i>0,68</i>	<i>35,98</i>
<i>MTBE cent/l</i>	<i>23</i>	<i>43,71</i>	<i>17,46</i>	<i>0,68</i>	<i>61,85</i>
<i>MTBE R cent/l</i>	<i>24</i>	<i>43,71</i>	<i>15,54</i>	<i>0,68</i>	<i>59,93</i>
<i>MTBE T cent/l</i>	<i>25</i>	<i>43,71</i>	<i>13,62</i>	<i>0,68</i>	<i>58,01</i>
<i>TAME cent/l</i>	<i>26</i>	<i>47,07</i>	<i>18,80</i>	<i>0,68</i>	<i>66,55</i>
<i>TAME R cent/l</i>	<i>27</i>	<i>47,07</i>	<i>17,11</i>	<i>0,68</i>	<i>64,86</i>
<i>TAME T cent/l</i>	<i>28</i>	<i>47,07</i>	<i>15,42</i>	<i>0,68</i>	<i>63,17</i>
<i>ETBE cent/l</i>	<i>29</i>	<i>45,39</i>	<i>18,13</i>	<i>0,68</i>	<i>64,20</i>
<i>ETBE R cent/l</i>	<i>30</i>	<i>45,39</i>	<i>14,78</i>	<i>0,68</i>	<i>60,85</i>
<i>ETBE T cent/l</i>	<i>31</i>	<i>45,39</i>	<i>11,42</i>	<i>0,68</i>	<i>57,49</i>
<i>TAEF cent/l</i>	<i>32</i>	<i>48,75</i>	<i>19,47</i>	<i>0,68</i>	<i>68,90</i>
<i>TAEF R cent/l</i>	<i>33</i>	<i>48,75</i>	<i>16,65</i>	<i>0,68</i>	<i>66,08</i>
<i>TAEF T cent/l</i>	<i>34</i>	<i>48,75</i>	<i>13,82</i>	<i>0,68</i>	<i>63,25</i>
<i>Biobensin cent/l</i>	<i>38</i>	<i>53,79</i>	<i>21,49</i>	<i>0,68</i>	<i>75,96</i>

<i>Biobensin R cent/l</i>	39	53,79	10,74	0,68	65,21
<i>Biobensin T cent/l</i>	40	53,79	0,00	0,68	54,47
<i>Etanoldiesel cent/l</i>	47	20,23	14,38	0,35	34,96
<i>Etanoldiesel R cent/l</i>	48	20,23	7,90	0,35	28,48
<i>Etanoldiesel T cent/l</i>	49	20,23	1,42	0,35	22,00
<i>Dieselolja cent/l</i>	50	34,57	24,56	0,35	59,48
<i>Dieselolja para cent/l</i>	51	30,65	23,20	0,35	54,20
<i>Biodiesel-olja cent/l</i>	52	31,69	22,51	0,35	54,55
<i>Biodiesel-olja R cent/l</i>	53	31,69	11,26	0,35	43,30
<i>Biodiesel-olja T cent/l</i>	54	31,69	0,00	0,35	32,04
<i>Biodiesel-olja P cent/l</i>	55	30,65	23,20	0,35	54,20
<i>Biodiesel-olja P R cent/l</i>	56	30,65	11,60	0,35	42,60
<i>Biodiesel-olja P T cent/l</i>	57	30,65	0,00	0,35	31,00
<i>Lätt brännolja cent/l</i>	60	12,98	16,90	0,35	30,23
<i>Lätt brännolja, svavelfri cent/l</i>	61	10,33	16,90	0,35	27,58
<i>Biobrännolja cent/l</i>	62	10,33	16,90	0,35	27,58
<i>Biobrännolja R cent/l</i>	63	10,33	8,45	0,35	19,13

<i>Biobrännolja T cent/l</i>	<i>64</i>	<i>10,33</i>	<i>0,00</i>	<i>0,35</i>	<i>10,68</i>
<i>Tung brännolja cent/kg</i>	<i>71</i>	<i>11,59</i>	<i>18,67</i>	<i>0,28</i>	<i>30,54</i>
<i>Flygpetro- leum cent/l</i>	<i>81</i>	<i>57,49</i>	<i>23,33</i>	<i>0,35</i>	<i>81,17</i>
<i>Flygbensin cent/l</i>	<i>91</i>	<i>52,11</i>	<i>20,81</i>	<i>0,68</i>	<i>73,60</i>
<i>Metanol cent/l</i>	<i>100</i>	<i>26,90</i>	<i>10,74</i>	<i>0,68</i>	<i>38,32</i>
<i>Metanol R cent/l</i>	<i>101</i>	<i>26,90</i>	<i>5,37</i>	<i>0,68</i>	<i>32,95</i>
<i>Metanol T cent/l</i>	<i>102</i>	<i>26,90</i>	<i>0,00</i>	<i>0,68</i>	<i>27,58</i>
<i>Flytgas cent/kg</i>	<i>110</i>	<i>13,29</i>	<i>18,09</i>	<i>0,11</i>	<i>31,49</i>
<i>Bioflytgas cent/kg</i>	<i>111</i>	<i>13,29</i>	<i>18,09</i>	<i>0,11</i>	<i>31,49</i>
<i>Bioflytgas R cent/kg</i>	<i>112</i>	<i>13,29</i>	<i>9,04</i>	<i>0,11</i>	<i>22,44</i>
<i>Bioflytgas T cent/kg</i>	<i>113</i>	<i>13,29</i>	<i>0,00</i>	<i>0,11</i>	<i>13,40</i>

SKATTETABELL 1 C					
<i>Tillämpas fr.o.m. 1.1.2023</i>					
Produkt	Pro- duktgrupp	Energiin- nehållsskatt	Koldioxidskatt	Försörjningsbe- redskapsavgift	Samman- lagt
Motorbensin cent/l	10	53,79	21,49	0,68	75,96
Bensin för små motorer cent/l	11	33,79	21,49	0,68	55,96
Bioetanol cent/l	20	35,30	14,10	0,68	50,08
Bioetanol R cent/l	21	35,30	7,05	0,68	43,03
Bioetanol T cent/l	22	35,30	0,00	0,68	35,98
MTBE cent/l	23	43,71	17,46	0,68	61,85
MTBE R cent/l	24	43,71	15,54	0,68	59,93
MTBE T cent/l	25	43,71	13,62	0,68	58,01
TAME cent/l	26	47,07	18,80	0,68	66,55
TAME R cent/l	27	47,07	17,11	0,68	64,86
TAME T cent/l	28	47,07	15,42	0,68	63,17
ETBE cent/l	29	45,39	18,13	0,68	64,20
ETBE R cent/l	30	45,39	14,78	0,68	60,85
ETBE T cent/l	31	45,39	11,42	0,68	57,49
TAAE cent/l	32	48,75	19,47	0,68	68,90
TAAE R cent/l	33	48,75	16,65	0,68	66,08
TAAE T cent/l	34	48,75	13,82	0,68	63,25
Biobensin cent/l	38	53,79	21,49	0,68	75,96

Biobensin R cent/l	39	53,79	10,74	0,68	65,21
Biobensin T cent/l	40	53,79	0,00	0,68	54,47
Etanoldiesel cent/l	47	20,23	14,38	0,35	34,96
Etanoldiesel R cent/l	48	20,23	7,90	0,35	28,48
Etanoldiesel T cent/l	49	20,23	1,42	0,35	22,00
Dieselolja cent/l	50	34,57	24,56	0,35	59,48
Dieselolja para cent/l	51	32,65	23,20	0,35	56,20
Biodiesel-olja cent/l	52	31,69	22,51	0,35	54,55
Biodiesel-olja R cent/l	53	31,69	11,26	0,35	43,30
Biodiesel-olja T cent/l	54	31,69	0,00	0,35	32,04
Biodiesel-olja P cent/l	55	32,65	23,20	0,35	56,20
Biodiesel-olja P R cent/l	56	32,65	11,60	0,35	44,60
Biodiesel-olja P T cent/l	57	32,65	0,00	0,35	33,00
Lätt brännolja cent/l	60	12,98	16,90	0,35	30,23
Lätt brännolja, svavelfri cent/l	61	10,33	16,90	0,35	27,58
Biobrännolja cent/l	62	10,33	16,90	0,35	27,58
Biobrännolja R cent/l	63	10,33	8,45	0,35	19,13

Biobrännolja T cent/l	64	10,33	0,00	0,35	10,68
Tung brännolja cent/kg	71	11,59	18,67	0,28	30,54
Flygpetro- leum cent/l	81	57,49	23,33	0,35	81,17
Flygbensin cent/l	91	52,11	20,81	0,68	73,60
Metanol cent/l	100	26,90	10,74	0,68	38,32
Metanol R cent/l	101	26,90	5,37	0,68	32,95
Metanol T cent/l	102	26,90	0,00	0,68	27,58
Flytgas cent/kg	110	13,29	18,09	0,11	31,49
Bioflytgas cent/kg	111	13,29	18,09	0,11	31,49
Bioflytgas R cent/kg	112	13,29	9,04	0,11	22,44
Bioflytgas T cent/kg	113	13,29	0,00	0,11	13,40

SKATTETABELL 2 KOMBINERAD EL- OCH VÄRMEPRODUKTION					
Produkt	Pro- duktgrupp	Energiin- nehållsskatt	Koldioxidskatt	Försörjningsbe- redskapsavgift	Samman- lagt
Lätt brännolja cent/l	60a	5,35	16,90	0,35	22,60
Lätt brännolja, svavelfri cent/l	61a	2,70	16,90	0,35	19,95
Biobrännolja cent/l	62a	2,70	16,90	0,35	19,95
Biobrännolja R cent/l	63a	2,70	8,45	0,35	11,50
Biobrännolja T cent/l	64a	2,70	0,00	0,35	3,05
Tung brännolja cent/kg	71a	3,03	18,67	0,28	21,98
Flytgas cent/kg	110a	3,47	18,09	0,11	21,67
Bioflytgas cent/kg	111a	3,47	18,09	0,11	21,67
Bioflytgas R cent/kg	112a	3,47	9,04	0,11	12,62
Bioflytgas T cent/kg	113a	3,47	0,00	0,11	3,58

Föreslagen lydelse

SKATTETABELL 1					
Produkt	Produkt-grupp	Energiin-nehålls-skatt	Koldioxid-skatt	Försörjnings-beredskaps-avgift	Samman-lagt
Motorbensin cent/l	10	53,79	17,30	0,68	71,77
Bensin för små motorer cent/l	11	33,79	17,30	0,68	51,77
Bioetanol cent/l	20	35,30	11,35	0,68	47,33
Bioetanol R cent/l	21	35,30	5,68	0,68	41,66
Bioetanol T cent/l	22	35,30	0,00	0,68	35,98
MTBE cent/l	23	43,71	14,06	0,68	58,45
MTBE R cent/l	24	43,71	12,51	0,68	56,90
MTBE T cent/l	25	43,71	10,96	0,68	55,35
TAME cent/l	26	47,07	15,14	0,68	62,89
TAME R cent/l	27	47,07	13,78	0,68	61,53
TAME T cent/l	28	47,07	12,41	0,68	60,16
ETBE cent/l	29	45,39	14,60	0,68	60,67
ETBE R cent/l	30	45,39	11,90	0,68	57,97
ETBE T cent/l	31	45,39	9,20	0,68	55,27
TAAE cent/l	32	48,75	15,68	0,68	65,11
TAAE R cent/l	33	48,75	13,41	0,68	62,84
TAAE T cent/l	34	48,75	11,13	0,68	60,56
Biobensin cent/l	38	53,79	17,30	0,68	71,77
Biobensin R cent/l	39	53,79	8,65	0,68	63,12
Biobensin T cent/l	40	53,79	0,00	0,68	54,47
Etanoldiesel cent/l	47	20,23	11,58	0,35	32,16
Etanoldiesel R cent/l	48	20,23	6,36	0,35	26,94
Etanoldiesel T cent/l	49	20,23	1,14	0,35	21,72
Dieselolja cent/l	50	34,57	19,78	0,35	54,70
Dieselolja para cent/l	51	32,65	18,68	0,35	51,68
Biodieselolja cent/l	52	31,69	18,13	0,35	50,17
Biodieselolja R cent/l	53	31,69	9,06	0,35	41,10
Biodieselolja T cent/l	54	31,69	0,00	0,35	32,04
Biodieselolja P cent/l	55	32,65	18,68	0,35	51,68
Biodieselolja P R cent/l	56	32,65	9,34	0,35	42,34
Biodieselolja P T cent/l	57	32,65	0,00	0,35	33,00
Lätt brännolja cent/l	60	12,98	16,90	0,35	30,23
Lätt brännolja, svavelfri cent/l	61	10,33	16,90	0,35	27,58
Biobrännolja cent/l	62	10,33	16,90	0,35	27,58

Biobrännolja R cent/l	63	10,33	8,45	0,35	19,13
Biobrännolja T cent/l	64	10,33	0,00	0,35	10,68
Tung brännolja cent/kg	71	11,59	18,67	0,28	30,54
Flygpetroleum cent/l	81	57,49	18,79	0,35	76,63
Flygbensin cent/l	91	52,11	16,76	0,68	69,55
Metanol cent/l	100	26,90	8,65	0,68	36,23
Metanol R cent/l	101	26,90	4,33	0,68	31,91
Metanol T cent/l	102	26,90	0,00	0,68	27,58
Flytgas cent/kg	110	13,29	18,09	0,11	31,49
Bioflytgas cent/kg	111	13,29	18,09	0,11	31,49
Bioflytgas R cent/kg	112	13,29	9,04	0,11	22,44
Bioflytgas T cent/kg	113	13,29	0,00	0,11	13,40

SKATTETABELL 2 KOMBINERAD EL- OCH VÄRMEPRODUKTION					
Produkt	Produkt- grupp	Energiin- nehålls- skatt	Koldioxid- skatt	Försörjnings- beredskaps- avgift	Samman- lagt
Lätt brännolja cent/l	60a	5,35	16,90	0,35	22,60
Lätt brännolja, svavelfri cent/l	61a	2,70	16,90	0,35	19,95
Biobrännolja cent/l	62a	2,70	16,90	0,35	19,95
Biobrännolja R cent/l	63a	2,70	8,45	0,35	11,50
Biobrännolja T cent/l	64a	2,70	0,00	0,35	3,05
Tung brännolja cent/kg	71a	3,03	18,67	0,28	21,98
Flytgas cent/kg	110a	3,47	18,09	0,11	21,67
Bioflytgas cent/kg	111a	3,47	18,09	0,11	21,67
Bioflytgas R cent/kg	112a	3,47	9,04	0,11	12,62
Bioflytgas T cent/kg	113a	3,47	0,00	0,11	3,58