

Finansutskottet

Regeringens proposition till riksdagen med förslag till lagar om ändring av bilagan till lagen om punktskatt på flytande bränslen och av 5 § i punktskattelagen

INLEDNING

Remiss

Regeringens proposition till riksdagen med förslag till lagar om ändring av bilagan till lagen om punktskatt på flytande bränslen och av 5 § i punktskattelagen (RP 66/2019 rd): Ärendet har remitterats till finansutskottet för betänkande.

Motion

I samband med propositionen har utskottet behandlat följande motion:

- åtgärdsmotion AM 34/2019 rd Sari Tanus kd m.fl. Åtgärdsmotion om indragning av höjningen av punktskatten på bränslen.

Beredning i delegation

Ärendet har beretts i finansutskottets skattedelegation.

Sakkunniga

Delegationen har hört

- lagstiftningsråd Leo Parkkonen, finansministeriet
- specialsakkunnig Atro Andersson, kommunikationsministeriet
- verkställande direktör Pekka Rissa, Autoalan Keskusliitto ry
- direktör Petri Murto, Finlands Transport och Logistik SKAL rf
- ledande expert Tiina Haapasalo, Finlands näringsliv rf
- ekonomisk expert Sampo Seppänen, Företagarna i Finland rf
- projektchef Oskari Nokso-Koivisto, Aalto-universitetet.

Skriftligt yttrande har lämnats av

- arbets- och näringsministeriet
- miljöministeriet
- Statens ekonomiska forskningscentral
- Kuluttajaliitto – Konsumentförbundet rf.

Betänkande FiUB 13/2019 rd

PROPOSITIONEN OCH MOTIONEN

Propositionen

Regeringen föreslår att lagen om punktskatt på flytande bränslen och punktskattelagen ändras.

Skattetabellen i bilagan till lagen om punktskatt på flytande bränslen ändras, vilket innebär att punktskatten på drivmedel såsom motorbensin, dieselloolja och ersättande biobaserade drivmedel höjs. Höjningen avser skatten både på energiinnehåll och på koldioxid. Vidare uppdateras grunden för beräkning av koldioxidskatt för att motsvara de nya värden för livscykelutsläpp som infördes den 1 januari 2019 när beskattningen av arbetsmaskin- och uppvärmningsbränslen ändrades. Skatten på fossil motorbensin höjs med 5,71 cent per liter och skatten på fossil dieselloolja med 6,46 cent per liter. Höjningen per liter för biodrivmedel från förnybara råvaror föreslås vara lägre än för dessa drivmedel. Ändringen ökar de årliga skatteintäkterna från drivmedel med 254 miljoner euro.

I punktskattelagen föreslås en teknisk ändring. Med den genomförs en ändring i EU-lagstiftningen som innebär att Campione d'Italia och de italienska delarna av Luganosjön inkluderades i EU:s tull- och punktskatteområde.

Propositionen hänför sig till budgetpropositionen för 2020 och avses bli behandlad i samband med den.

Ändringen av lagen om punktskatt på flytande bränslen avses träda i kraft den 1 augusti 2020 och ändringen av punktskattelagen den 1 januari 2020.

Åtgärdsmotionen

I åtgärdsmotion AM 34/2019 rd om indragen höjning av punktskatten på bränslen föreslås det att regeringen vidtar åtgärder för att återkalla förslaget om höjning av punktskatten på flytande bränslen.

UTSKOTTETS ÖVERVÄGANDEN

Utskottet tillstyrker lagförslagen utan ändringar.

Propositionen ingår i de åtgärder för att se över beskattningen inom transportområdet som ingår i regeringen Rinnes regeringsprogram. Målet är att höja skatten på bränslen med 250 miljoner euro i överensstämmelse med hur mycket konsumentpriserna enligt prognoserna förväntas stiga. Syftet med propositionen är att öka skatteintäkterna, att ha kvar den nuvarande nivån på miljöstyrningen av skatterna på drivmedel och att anpassa beskattningen till att skatteutgiften för paraffinisk dieselloolja slopas.

De föreslagna skattehöjningarna fokuserar på fossila drivmedel. Skattehöjningen på bensin och ersättande produkter föreslås vara i genomsnitt 5,3 cent per liter, vilket är cirka 8,0 procent, och

Betänkande FiUB 13/2019 rd

på diesel och ersättande bränslen i genomsnitt 5,6 cent per liter, vilket är i snitt 12,7 procent. Beskattningen på dubbelt räknad paraffinisk biodiesel som säljs som hundraprocentig skärps inte, eftersom det på den fortfarande tas ut en skatt på 33 cent per liter i och med att nivån enligt skattemodellen fortfarande ligger under EU:s miniminivå.

Priset på motorbensin och ersättande biodrivmedel kommer att stiga med cirka 6,6 cent per liter inklusive moms. Priset på typisk E95-motorbensin stiger då med uppskattningsvis 4 procent. Priset inklusive moms på dieselolja och ersättande biodrivmedel stiger med omkring 6,9 cent per liter. Priset på dieselolja stiger med omkring 5 procent, med undantag för priset på hundraprocentig dubbelt räknad paraffinisk biodiesel, som alltså inte stiger.

Vid utfrågningen av sakkunniga uttrycktes det en viss oro för att de stigande kostnaderna för yrkestrafik försämrar företagens konkurrenskraft. Till följd av förslagen ökar de årliga drivmedelskostnaderna för en lastbil med genomsnittlig dieselbränsleblandning med 2 127 euro, om den genomsnittliga bränsleförbrukningen är 38 liter per 100 kilometer och körsträckan är 100 000 kilometer. För en bensindriven personbil ökar de genomsnittliga årliga drivmedelskostnaderna inklusive moms med omkring 72 euro och för en dieselbil med 66 euro, om körsträckan per år för båda är 17 000 kilometer och den bensindrivna personbilens förbrukning är 6,4 liter och den dieseldrivna bilens 5,6 liter per 100 kilometer.

Den nuvarande miljörelaterade energiskattemodellen infördes 2011 och i den bestäms skatten på varje bränslekomponent utifrån dels dess energi- och koldioxidinnehåll, dels egenskaperna hos dess lokala utsläpp. På fossil bensin är skatten på energiinnehåll 52,19 cent per liter och koldioxidskatten 17,38 cent per liter. Tanken med modellen är att alla fossila och biobaserade drivmedel ska ha samma skatt på energiinnehåll och att den är bunden till skattenivån på bensin, det vill säga 1,631 cent per megajoule.

För att stödja yrkestrafiken har det redan gjorts avsteg från målet, och dieselolja beskattas inte fullt ut enligt energiskattemodellen. Sänkningen har gjorts så att skatten på energiinnehållet i dieselolja och ersättande drivmedel har sänkts med ett fast belopp, 25,95 cent per liter, trots att sänkningen inte kan anses vara förenlig med miljömålet i energiskattemodellen.

Syftet med skatteutgiften för dieselolja är att hålla drivmedelskostnaderna för nyttotrafiken på en lägre nivå än för övriga transporter. På dieseldrivna personbilar tas en drivkraftsskatt ut på fordonsskatten för att jämna ut kostnads- och skatteskillnaderna eftersom bensin och dieselolja behandlas olika i skattehänseende. För paketbilar beräknas drivkraftsskatten på lindrigare grunder än för personbilar.

Den direkta årliga skatteutgiften för dieselolja i form av lägre skattesats uppgår till cirka 770 miljoner euro. När man drar av drivkraftsskatten för personbilar och paketbilar, som betraktas som skattesanktion, blir nettostödet till dieselolja cirka 440 miljoner euro. Av förbrukningen av dieselbränsle står lastbilar för omkring 45 procent, bussar för 7 procent, paketbilar för 14 procent och personbilar för 34 procent.

För närvarande står yrkestrafiken för omkring 44 procent av CO₂-utsläppen från vägtransporter samtidigt som lastbilarnas andel av utsläppen fortfarande ökar. Det finns således ingen anledning

Betänkande FiUB 13/2019 rd

att ha kvar ett miljöskadligt stöd, och i synnerhet inte att höja stödet, om man beaktar att målet i energi- och klimatstrategin och den klimatpolitiska planen på medellång sikt är att minska utsläppen från vägtransporter med 50 procent och att regeringens ambition är att uppnå klimatneutralitet fram till 2035. Sammanfattningsvis kan det sägas att dieselbränsle för yrkestrafik redan nu får ett betydande skatterelaterat stöd i Finland. Stödet bör enligt utskottet inte utökas med beaktande av de skärpta målen för utsläppsminskning och det allt ambitiösare målet att främja förnybar energi.

Skattehöjningarna i propositionen kan anses vara måttliga om man ser till de inflationsjusteringar som behövs i skatterna. Utan regelbundna höjningar sjunker punktskatterna relativt sett eftersom de tas ut per enhet. Samtidigt kan det tilläggas att de nominella punktskatterna på transportbränslen efter energiskattereformen 2011 har höjts 2012, 2014, 2015 och 2017. Utöver att propositionen medverkar till att den reella nivån på skatten kan bibehållas säkerställer den enligt utskottet på rätt sätt att miljöstyrningen av bränsleskatten kan ligga kvar på samma nivå som nu.

Därutöver anser utskottet det vara viktigt att regeringen i överensstämmelse med sitt program bereder en färdplan för hållbar beskattning och att den första delen blir klar senast till ramförhandlingarna 2020. Färdplanen ska backa upp regeringens klimatmål. Här ingår en reform av energiskatten, en reform av beskattningen inom transportområdet på längre sikt än en regeringsperiod, åtgärder för att främja cirkulär ekonomi och utredning av utsläppsrelaterade konsumtionsskatter.

Utskottet understryker att både arbetsgruppen för skatter inom transportområdet¹ och arbetsgruppen för energiskatter² har ett viktigt uppdrag. Utöver klimatneutralitet är det enligt utskottet viktigt att ta hänsyn till företagets konkurrenskraft och kontrollerbara transportkostnader, men också sociala och regionalpolitiska aspekter. Vi behöver finna lösningar som främjar regeringens klimatmål optimalt ur ett ekonomiskt perspektiv, påskyndar utfasningen av fossila bränslen och samtidigt uppfyller kraven på social rättvisa och regional jämlikhet.

Motionen

Utskottet föreslår att åtgärdsmotionen avvisas.

FÖRSLAG TILL BESLUT

Finansutskottets förslag till beslut:

Riksdagen godkänner lagförslag 1 och 2 i proposition RP 66/2019 rd utan ändringar.

Riksdagen förkastar åtgärdsmotion AM 34/2019 rd.

1 Arbetsgruppen för en reform av fordonsbeskattningen (VM/1321/00.01.00.01/2019).

2 Arbetsgruppen för en reform av energibeskattningen (VM148:00/2019).

Betänkande FiUB 13/2019 rd

Helsingfors 26.11.2019

I den avgörande behandlingen deltog

ordförande Johannes Koskinen sd
medlem Anders Adlercreutz sv
medlem Tarja Filatov sd
medlem Sanni Grahn-Laasonen saml
medlem Timo Heinonen saml (delvis)
medlem Vilhelm Junnila saf
medlem Heli Järvinen gröna
medlem Anneli Kiljunen sd (delvis)
medlem Esko Kiviranta cent
medlem Jari Koskela saf
medlem Elina Lepomäki saml
medlem Markus Lohi cent
medlem Pia Lohikoski vänst
medlem Raimo Piirainen sd
medlem Jussi Saramo vänst
medlem Sari Sarkomaa saml
medlem Sami Savio saf
medlem Iris Suomela gröna
medlem Pia Viitanen sd
medlem Ville Vähämäki saf
ersättare Markku Eestilä saml (delvis)
ersättare Kalle Jokinen saml (delvis)
ersättare Jukka Kopra saml (delvis)
ersättare Merja Kyllönen vänst (delvis).

Sekreterare var

utskottsråd Ilkka Lahti.

Betänkande FiUB 13/2019 rd
Reservation 1 /saf

RESERVATION 1 /saf

Motivering

Regeringen har för avsikt att årligen höja drivmedelsskatterna med 250 miljoner euro bland annat av klimatskäl. Detta innebär en höjning av pumppriserna på bränsle med cirka 5,3–5,6 cent. Procentuellt sett är höjningen cirka 8 procent för bensin och omkring 12,7 procent för dieselolja. Det är dock vilseledande att bara tala om stigande pumppriser eller ta en vanlig liten personbil som exempel.

Lastbilar förbrukar med lätthet 30—40 liter på 100 kilometer. Omkring 90 procent av godstrafiken i Finland går på hjul. Förslaget betyder att transportkostnaderna för 90 procent av alla varor kommer att stiga. Det här är rena giftet för vanliga knegare, företagen och industrin. Alla prishöjningar läggs på produktpriserna och det blir allt dyrare att jobba. Dessutom minskar köpkraften särskilt för låg- och medelinkomsttagare.

Finlands Transport och Logistik SKAL har föreslagit att en utredning om dieselolja i yrkestrafiken startar med en gång. De stigande kostnaderna inom yrkestrafiken måste kompenseras. Ett alternativ kunde vara att ta fram en modell för utsläppsnål biodiesel för yrkestrafiken. Samtidigt kunde man minska klimatutsläppen och sänka betalningsbördan för transportområdet. I det sammanhanget är det lämpligt att utreda möjligheterna att införa eurovinjetten och om den är förenlig med EU:s konkurrenslagstiftning.

Finland är redan nu en europeisk föregångare i utsläppsfrågor, och finländarna slutar inte köra bil för att skatterna höjs. Vill vi verkligen påverka klimatet kan vi nå resultat genom omfattande användning av biodiesel och förnyring av bilparken. Vårt sannfinländska alternativ stöder finländska arbetare, finländskt företagande och finländsk köpkraft. Bland de klimatåtgärder som vi föreslagit märks klimattullar på EU-nivå.

Finland är ett land med långa avstånd där förutsättningarna för mobilitet måste tryggas oberoende av inkomstnivå och bostadsort. Kostnaderna för mobiliteten inverkar också på hur lönsamt arbetet är om kostnaderna för arbetsresor ökar i och med regeringens åtgärder.

Förslag

Vi föreslår

- att riksdagen godkänner lagförslag 2 enligt betänkandet,
- att riksdagen förkastar lagförslag 1,
- att riksdagen godkänner ett uttalande. (*Reservationens förslag till uttalande*)

Betänkande FiUB 13/2019 rd
Reservation 1 /saf

Reservationens förslag till uttalande

Riksdagen förutsätter att regeringen startar en utredning om dieselloja för yrkestrafik och samtidigt utreder möjligheterna att på bred front införa utsläppsnål biodiesel för yrkestrafik.

Helsingfors 26.11.2019

Ville Vähämäki saf
Sami Savio saf
Jari Koskela saf
Vilhelm Junnila ps

Betänkande FiUB 13/2019 rd Reservation 2 /saml

Reservation 2 /saml

Motivering

Statsminister Antti Rinnes regering föreslår skattehöjningar på 250 miljoner euro för transportbränslen och riktar in höjningarna på skatten på energiinnehåll och på koldioxid. Den höjning som träder i kraft i augusti 2020 skärper skatterna nästa år, på fem månader med upp till 83 miljoner euro. Höjningarna får mycket skadliga konsekvenser för företagets verksamhet och hushållens köpkraft.

Fokus i bränslebeskattningen lades för åtta år sedan på koldioxidskatten. I praktiken innebär detta att ju mindre utsläpp en komponent i bränslet orsakar, desto mindre beskattas den.

Regeringen medger i propositionen att beskattningen har ett fiskalt mål. Där understryker regeringen att en skärpning av distributionsskyldigheten för biodrivmedel på 2020-talet skulle minska höjningens långsiktiga effekt på intäkterna från bränslebeskattningen, om skattehöjningen fokuseras på koldioxidskatt. Också miljöministern har konstaterat att höjningarna inte har någon större effekt på utsläppen inom vägtrafiksektorn. Dessutom har regeringen planer på att skärpa beskattningen av paraffinisk dieselolja 2021 och det kommer ytterligare att skärpa beskattningen av förnybar dieselolja. Med andra ord backar regeringen i klimatåtgärderna.

Dessa fakta talar för uppfattningen att bränsleskatten höjs enligt finanspolitiska mål och inte på klimatpolitiska villkor. Därför kan man dra slutsatsen att lägre trafikutsläpp i ljuset av tillgängliga uppgifter inte främjas med tillräckligt effektiva åtgärder.

Beskattningen inom transportområdet ska styra konsumenterna att välja mer utsläppssnåla alternativ. För att minska utsläppen från trafiken behövs det allt mer verkningfulla åtgärder, och några sådana går inte att skönja i regeringens strategier. Frågorna går att lösa på ett sätt som gör att de inte oskäligt försvårar människors möjligheter att röra sig i ett land med långa avstånd.

Bilparken i Finland måste förnyas snabbare. Nya bilar är klimatvänligare och säkrare. Vår höga bilskatt får människor att köpa äldre begagnade bilar från utlandet. Då betalar vi moms till utlandet och finska staten går miste om skatten.

Vi i Samlingspartiet har föreslagit att bilskatten sänks med 100 miljoner euro från och med nästa år. Det är en ändring av den genomsnittliga skatten med cirka 900 euro, vilket sänker bilpriset med 2,7 procent. Det föryngrar bilparken avsevärt eftersom efterfrågan på bilar ökar med uppskattningsvis 5 000 bilar per år. Underskottet kan täckas genom att fordonsskatten i stället höjs med i genomsnitt 2,5 euro i månaden, med fokus på bilar med högre utsläpp. Det är en klart lägre höjning än till exempel höjningen av bränsleskatten.

Också snabba och smidiga tågförbindelser mellan städerna förbättrar konkurrenskraften i hela Finland och gynnar hållbar rörlighet för varor och människor. I stället för att sälja statlig egendom och sprida pengarna på fler objekt bör regeringen använda statens aktieinnehav till att förse

Betänkande FiUB 13/2019 rd
Reservation 2 /saml

projektbolagen för banförbindelser med kapital. Då kan bolagen snabbt starta projekten och ägna sig åt flexibel projektering.

Vi anser att höjningarna av bränsleskatten måste återtogs. Regeringen bör också bereda nya propositioner som på riktigt minskar utsläppen från vägtrafiken.

Förslag

Vi föreslår

att riksdagen godkänner lagförslag 2 enligt betänkandet,

att riksdagen förkastar lagförslag 1.

Helsingfors 26.11.2019

Timo Heinonen saml
Elina Lepomäki saml
Sanni Grahn-Laasonen saml
Kalle Jokinen saml
Markku Eestilä saml
Jukka Kopra saml
Sari Sarkomaa saml