

Finansutskottet

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

INLEDNING

Remiss

Regeringens proposition till riksdagen med förslag till lag om ändring av bilagan till lagen om punktskatt på flytande bränslen (RP 36/2023 rd): Ärendet har remitterats till finansutskottet för betänkande.

Beredning i delegation

Ärendet har beretts i finansutskottets skattedelegation.

Sakkunniga

Skattedelegationen har hört

- skattesakkunnig Heini Hollman, finansministeriet
- finansexpert Jussi Kiviluoto, finansministeriet
- planerare Johanna Hiltunen, kommunikationsministeriet
- specialsakkunnig Harri Haavisto, arbets- och näringsministeriet
- miljöråd Outi Honkatukia, miljöministeriet
- överinspektör Antti Saastamoinen, Skatteförvaltningen
- ordförande Markku Ollikainen, Klimatpanelen
- ekonomisk expert Jussi Ahokas, forskningsenheten BIOS
- verkställande direktör Tero Lausala, Autoalan Keskusliitto ry
- specialsakkunnig Hanna Kalenoja, Bilimportörerna och -industrin rf
- direktör Petri Murto, Finlands Transport och Logistik SKAL rf.

Skriftligt yttrande har lämnats av

- Automobilförbundet rf
- Bioenergia ry
- Finlands näringsliv rf
- Etanoliautoilijat ry
- Kemiindustrin KI rf
- Centralhandelskammaren
- Turism- och Restaurangförbundet rf
- Neste Abp.

Betänkande FiUB 11/2023 rd

PROPOSITIONEN

I propositionen 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.

UTSKOTTETS ÖVERVÄGANDEN

Utskottet tillstyrker propositionen utan ändringar.

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 2025—2027.

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

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 till 62 euro. De nya skattenivåerna föreskrivs i skattetabell 1 i bilagan.

I enlighet med de politiska linjevalen genomförs skattesänkningen snabbast i början från och med ingången av 2024 och den är permanent.

Skattesänkningen för transportbränslen minskar enligt propositionen statens punktskatteinkomster med cirka 168 miljoner euro på 2024 års nivå. På 2027 års nivå minskar skattesänkningen sta-

Betänkande FiUB 11/2023 rd

tens punktskatteinkomster med cirka 137 miljoner euro till följd av minskad bränsleförbrukning och en ökning av andelen lindrigare beskattade förnybara drivmedel. 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.

Vid utskottets sakkunnigutfrågning understödde många i princip en sänkning av bränslebeskattningen. Många påpekade dock att sänkningen ökar bränsleförbrukningen och försvagar incitamenten att övergå till elbilism och att utsläppen från trafiken och ansvarsfördelningssektorn ökar, vilket försvårar uppnåendet av målen för minskning av utsläppen från trafiken. Särskilt kritiserades sänkningen av koldioxidskatten i stället för energiinnehållsskatten, eftersom detta ansågs ge fossila bränslen bättre konkurrenskraft jämfört med förnybara bränslen.

En fördel med en sänkning av koldioxidskatten jämfört med en sänkning av energiinnehållsskatten är enligt propositionen 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.

Enligt uppgift är det med hänsyn till drivmedelsbeskattningens samlade styreffekt på utsläppen också viktigt att beakta distributionsskyldigheten för förnybara drivmedel, som är det primära styrmedlet för användningen av förnybara drivmedel och som för närvarande i verkligheten bestämmer andelen förnybara drivmedel i trafiken, eftersom prisskillnaden mellan förnybara och fossila drivmedel är betydligt högre än koldioxidskatten.

Sammantaget sett anser utskottet att propositionen behövs och är angelägen. Genom propositionen tidigare läggs den kompensation för höjningen av distributionsskyldigheten 2025—2027 som nämns i regeringsprogrammet genom en sänkning av bränslebeskattningen.

FÖRSLAG TILL BESLUT

Finansutskottets förslag till beslut:

Riksdagen godkänner lagförslaget i proposition RP 36/2023 rd utan ändringar.

Betänkande FiUB 11/2023 rd

Helsingfors 28.11.2023

I den avgörande behandlingen deltog

ordförande Markus Lohi cent
vice ordförande Saara Hyrkkö gröna
medlem Otto Andersson sv
medlem Markku Eestilä saml
medlem Seppo Eskelinen sd
medlem Timo Heinonen saml
medlem Marko Kilpi saml
medlem Jari Koskela saf
medlem Suna Kymäläinen sd
medlem Aki Lindén sd
medlem Minna Reijonen saf (delvis)
medlem Joona Räsänen sd (delvis)
medlem Hanna Sarkkinen vänst
medlem Sari Sarkomaa saml
medlem Sami Savio saf
medlem Ville Valkonen saml
medlem Pia Viitanen sd
medlem Timo Vornanen saf
medlem Ville Vähämäki saf
ersättare Hannu Hoskonen cent
ersättare Jukka Kopra saml
ersättare Lauri Lyly sd (delvis)
ersättare Jari Ronkainen saf (delvis).

Sekreterare var

utskottsråd Tarja Järvinen.

Betänkande FiUB 11/2023 rd Reservation 1

Reservation 1 /sd

Motivering

Huvudprincipen i det finska skattesystemet är att beskattningen ska vara fiskal: skatt tas ut för att finansiera det allmännas åtgärder. Skatterna ska samlas in så långt som möjligt i enlighet med allmänt accepterade egenskaper hos ett bra skattesystem, av vilka de viktigaste är neutralitet, rättvisa, förutsägbarhet och ekonomisk effektivitet. Det centrala syftet med neutralitetsprincipen är att i så liten utsträckning som möjligt påverka de ekonomiska besluten av skatteskal. Då skulle snedvridningen på marknaden bli så liten som möjligt. Neutralitet uppnås bäst genom en bred skattebas, där olika delar av samma företeelse beskattas jämnt jämfört med att beskattningen utgår från en enda del, vilket skulle innebära en extra tung skattebörda för denna prestation.

Beskattningen av trafiken är en av de största källorna till skatteinkomster för finska staten och bör granskas som en helhet där man beskattar anskaffning av bilar med bilskatt, ägande med fordonsskatt och drivkraftsskatt samt körsträckor med punktskatter på bränslen. En av de viktigaste trenderna i trafikbeskattningen under 2020-talet är att skattebasen för trafiken försvagas i och med elbilarnas inträde. Även utan särskilda beslut sjunker skatteinkomsterna från trafiken med hundratal miljoner euro per år 2023—2027. Propositionerna om att sänka fordonsskatten och punktskatten på bränsle främjar denna skattebaserosion ytterligare, vilket uppenbart strider mot regeringens anpassningsmål. Enligt forskningslitteraturen överförs endast en del av sänkningen av bränsleskatterna till det pris slutförbrukaren betalar, och den föreslagna sänkningen på 3,7—3,8 cent blir eventuellt ofullständig på grund av detta.

Socialdemokraterna anser att arbetsreseavdraget för förvärvsarbetande är det effektivaste sättet att stödja behövlig pendling. I forskningslitteraturen är det osäkert om sänkningen av punktskatten på bränsle överförs till bränslepriserna. Dessutom övergår en betydande del av förbrukningen av billigare bränsle till annan trafik än pendlingstrafik. Åtgärden riktar sig inte särskilt noggrant till den förvärvsarbetande befolkningen och är därför inte en effektiv åtgärd som uppmuntrar till arbete. Det bör noteras att den reella bränslebeskattningen redan har sjunkit betydligt eftersom punktskatterna inte har indexerats.

Socialdemokraternas uttalade ståndpunkt är att vi ska ha ett klimatneutralt Finland 2035 och halvera utsläppen från trafiken fram till 2030 jämfört med 2005 års nivå. För att detta mål ska nås är ökningen av elbilsbeståndet en nyckelfaktor. Propositionen fördröjer elektrifieringen av bilbeståndet i Finland och gör det väsentligt svårare att minska utsläppen från trafiken, vilket i framtiden innebär sanktioner mot Finland på grund av försummade utsläppsminskningar.

Vi vill sänka skatten på arbete så att det blir ett incitament att ta emot arbete. Den modell för trafikbeskattning som socialdemokraterna föreslår minskar i högre grad hindren för att arbeta och med mindre totala skatteförluster jämfört med regeringens skattenedsättning. Regeringen bör dra tillbaka sin proposition om sänkning av punktskatten på flytande bränslen genom att ha kvar skatten på 2023 års nivå.

Betänkande FiUB 11/2023 rd
Reservation 1

Förslag

Vi föreslår

att riksdagen förkastar lagförslaget.

Helsingfors 28.11.2023

Pia Viitanen sd
Seppo Eskelinen sd
Joona Räsänen sd
Aki Lindén sd
Lauri Lyly sd
Suna Kymäläinen sd

Betänkande FiUB 11/2023 rd

Reservation 2

Reservation 2 /gröna, vänst

Motivering

Trafiken är den största utsläppskällan inom ansvarsfördelningssektorn i Finland. År 2022 var växthusgasutsläppen från vägtrafiken cirka 9,2 miljoner ton koldioxid och de stod för cirka 37 procent av utsläppen inom ansvarsfördelningssektorn och cirka 21 procent av de totala utsläppen.

I och med EU:s paket Fit for 55 är skyldigheten att minska utsläppen inom ansvarsfördelningssektorn i Finland 50 procent fram till 2030. Minimimålet är att Finland ska halvera trafikutsläppen fram till 2030 jämfört med 2005 års nivå. Om utsläppen från trafiken inte minskar snabbt, är det uppenbart att Finland inte kommer att nå målet. Det är sannolikt att Finland i denna situation blir tvunget att köpa utsläppsminskningsenheter av andra medlemsstater.

Energibeskattningen är ett av de effektivaste och viktigaste sätten att styra utsläppen inom transportsektorn. I propositionen riktas skattesänkningen till koldioxidskatten, vilket minskar klimatstyrningen och samtidigt ökar de fossila bränslenas konkurrenskraft. Den skattelättnad som föreslås i propositionen ligger alltså inte i linje med målen för att minska utsläppen, eftersom den kommer att öka bränsleförbrukningen och utsläppen från vägtrafiken. Samtidigt ökar Finlands beroende av instabila och odemokratiska producentstater för fossila bränslen.

Beskattningen av bränslen har inte blivit reellt stramare under de senaste åren, vilket särskilt framhäver att propositionen är problematisk. De föregående regeringarna har höjt punktskatten på bränslen nominellt för att förhindra att den reella skattenivån försämrats. Propositionen avviker från den långvariga riktlinjen för vårt lands energibeskattnings och urvattnar den viktigaste styrmekanismen för minskning av utsläppen inom transportsektorn.

Skattesänkningen för transportbränslen minskar statens punktskatteinkomster med cirka 168 miljoner euro på 2024 års nivå, står det i propositionen. I en krävande ekonomisk situation är en sådan skattelättnad inte heller motiverad med tanke på de offentliga finanserna.

Den skattesänkning som föreslås i propositionen riktar sig inte heller särskilt väl till låginkomsttagare. Statens ekonomiska forskningscentral VATT har bedömt att den sänkta bränslebeskattningen leder till ökad bilism framför allt bland höginkomsttagare. Transportfattigdom och transportkostnader är ett verkligt problem som måste bemötas. En sänkning av skatten på bränsle är dock varken ekonomiskt eller klimatmässigt motiverad.

Förslag

Vi föreslår

att riksdagen förkastar lagförslaget.

Betänkande FiUB 11/2023 rd
Reservation 2

Helsingfors 28.11.2023

Saara Hyrkkö gröna
Hanna Sarkkinen vänst