

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 lagen om punktskatt på flytande bränslen ändras så att värdet per ton koldioxid, som utgör grunden för beräkning av koldioxidskatten på transportbränslen, sänks i två steg från 62 euro till 51,3 euro. Det föreslås att punktskatten på bensin och på produkter som ersätter den sänks med i genomsnitt totalt 2,7 cent per liter och punktskatten på diesel och på produkter som ersätter den sänks med i genomsnitt totalt 2,4 cent per liter.

Genom de föreslagna ändringarna genomförs föresatsen i regeringsprogrammet för statsminister Orpos regering om en sänkning av punktskatten på transportbränslen, som syftar till att stärka hushållens köpkraft.

De föreslagna ändringarna förväntas minska statens skatteintäkter från energiskatter med cirka 50 miljoner euro på 2026 års nivå och med 96 miljoner euro på 2027 års nivå.

Propositionen hänför sig till budgetpropositionen för 2026 och avses bli behandlad i samband med den.

Lagen avses träda i kraft den 1 januari 2026.

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	3
2.1 Lagstiftning	3
2.2 Bedömning av nuläget	6
3 Målsättning	10
4 Förslagen och deras konsekvenser	10
4.1 Förslag	10
4.2 De huvudsakliga konsekvenserna.....	10
5 Alternativa handlingsvägar.....	14
6 Remissvar	15
7 Ikraftträdande	16
8 Förhållande till budgetpropositionen.....	16
LAGFÖRSLAG.....	17
Lag om ändring av bilagan till lagen om punktskatt på flytande bränslen.....	17
BILAGA	18
BILAGA	22
PARALLELLTEXT	22
Lag om ändring av bilagan till lagen om punktskatt på flytande bränslen.....	22

MOTIVERING

1 Bakgrund och beredning

1.1 Bakgrund

Enligt regeringsprogrammet för statsminister Petteri Orpos regering (Statsrådets publikationer 2023:59) stärks hushållens köpkraft genom att beskattningen av arbete och olika transportsätt lindras. Genom denna regeringsproposition genomförs den lindring av koldioxidskattekomponenten i skatten på transportbränslen som anges i bilaga C till regeringsprogrammet som gäller skattepolitiken med sammanlagt 100 miljoner euro åren 2026 och 2027.

1.2 Beredning

Ärendet har beretts vid finansministeriet.

Propositionen var på remiss i utlåtandetjänsten under perioden 3.–22.9.2025. På grund av propositionens brådskande natur har det varit nödvändigt att göra undantag från anvisningarna om hörande vid lagberedning i fråga om remisstidens längd. Av samma orsak hann utkastet till proposition inte föras till rådet för bedömning av lagstiftningen för bedömning.

Utlåtanden begärdes av de ministerier som är centrala med tanke på propositionen, av myndigheter samt av näringslivet, forskningsinstitut och andra berörda grupper. Sammanlagt begärdes utlåtanden av 35 aktörer. Begäran om utlåtande publicerades också på finansministeriets offentliga webbplats.

Begäran om utlåtande, ett sammandrag av remissyttrandena och de yttranden som kom in finns tillgängliga i den offentliga tjänsten på adressen <https://vm.fi/sv/projekt> med projektkoden [VM039:00/2024](#).

2 Nuläge och bedömning av nuläget

2.1 Lagstiftning

Punktskatt på transportbränslen

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 62 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 17,30 cent per liter.

Alla fossila och biobaserade transportbränslen 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 den 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 19,78 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 energibeskattnings 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 bränslens hållbarhet i hållbarhetslagen 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 transportbränslen 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 dieselkvalitet enligt energiskattedirektivet.

Energiskattedirektivet

Beskattningen av drivmedel 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, stenkolk 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 rd² och kompletterande skrivelsen UJ 23/2024 rd³). Förhandlingarna om reformen av direktivet pågår fortfarande.

Enligt energiskattedirektivet ska det på energiprodukter som släpps för förbrukning tas ut en minimiskatt som medlemsstaterna, om de så önskar, får överskrida. 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 att kvaliteten på eller användningen av 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.

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 och förnybar el för att motorbensin, dieselolja och naturgas ska kunna ersättas i trafiken. Enligt lagen om distributionsskyldighet ska de förnybara drivmedlens och den förnybara elens andel av det totala energiinnehållet i de drivmedel och el som en bränsledistributör levererar till konsumtion vara minst 16,5 procent 2025, 19,5 procent 2026, 22,5 procent 2027 och 31 procent 2028, varefter den stegvis stiger till 34 procent fram till utgången av 2030. För avancerade förnybara drivmedel föreskrivs det en ytterligare skyldighet vars nivå gradvis stiger. En del bränsledistributörer omfattas också av en egen gradvis ökande nivå på skyldigheten beträffande minimiandelen förnybara drivmedel av annat än biologiskt ursprung. Den ytterligare skyldigheten och skyldigheten att uppfylla minimiandelen kan dessutom fullgöras i begränsad utsträckning också med förnybara drivmedel av icke-biologiskt ursprung som vid ett raffinaderi i Finland används som mellanprodukt (*väte som mellanprodukt*) för produktion av konventionella drivmedel eller biodrivmedel. I lagen om distributionsskyldighet föreskrivs dessutom om bestämmelser om en så kallad flexibilitetsmekanism, inom ramen för vilken bränsledistributören kan fullgöra distributionsskyldigheten genom att finansiera andra alternativa utsläppsminskande åtgärder

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/KasittelytiedotValtiopaivaasia/Sidor/U_56+2021.aspx

³ https://www.eduskunta.fi/FI/vaski/Kirjelma/Documents/UJ_23+2024.pdf

som genomförs i Finland. För underlåtenhet att fullgöra distributionsskyldigheten har föreskrivits en påföljdsavgift.

Handel med utsläppsrätter för bränsledistribution

Bestämmelser om handel med utsläppsrätter för bränsledistribution finns i utsläppshandelsdirektivet (2003/87/EG). Enligt det uppdaterade utsläppshandelsdirektivet (EU) 2023/959 inrättas en ny handel med utsläppsrätter för distribution av fossila bränslen, som omfattar bland annat fossila bränslen inom vägtrafiken. Det här direktivet har genomförts i Finland genom lagen om handel med utsläppsrätter för distribution av fossila bränslen (1066/2024), som trädde i kraft den 1 januari 2025. Enligt lagen ska en punktskatteskyldig som frisläpper bränsle för konsumtion, en i lagen reglerad enhet, från och med 2025 hos Energimyndigheten ansöka om godkännande av en plan för övervakning av utsläpp samt om utsläppstillstånd. Den reglerade enheten ska övervaka utsläppen i enlighet med planen och årligen rapportera dem till Energimyndigheten. Från och med 2027 ska den reglerade enheten årligen skaffa och överlämna det antal utsläppsrätter som motsvarar utsläppen från fossila bränslen som distribuerats under föregående år. I praktiken kommer utsläppsrätter att överlämnas första gången våren 2028.

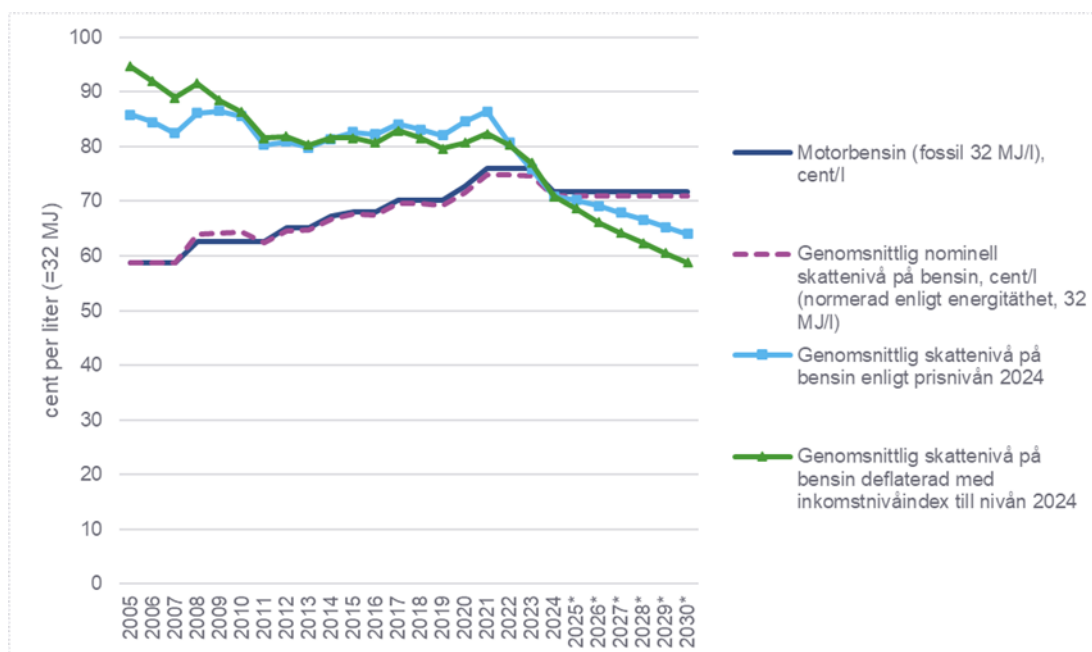
2.2 Bedömning av nuläget

Utvecklingen av skattenivåerna på transportbränslen

De nominella punktskattenivåerna i fråga om transportbränslen ändrades senast 2024, då skattenivåerna sänktes i enlighet med regeringsprogrammet för statsminister Petteri Orpos regering i syfte att kompensera den prisstegring som förorsakades av höjningen av nivån på den distributionsskyldighet som gäller förnybara drivmedel. De tidigare ändringarna av skattenivåerna har varit skattehöjningar. Efter energiskattereformen 2011 har punktskattenivån i fråga om fossil bensin stigit med sammanlagt 6,73 cent per liter till 71,77 cent per liter och punktskattenivån i fråga om konventionell fossil dieselolja har stigit med 7,75 cent per liter till 54,70 cent per liter. Dessutom slopades skattesubventionen för paraffinisk diesel stegvis 2021–2023, vilket höjde skattenivån på paraffinisk diesel med 5 cent per liter och den genomsnittliga skattenivån på diesel med cirka 4 cent per liter.

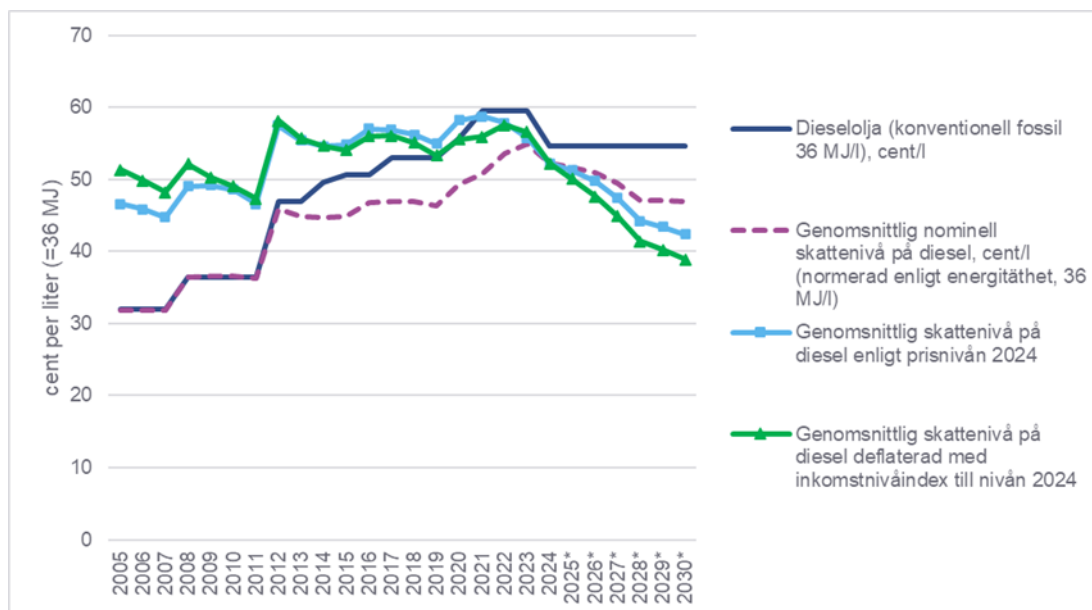
De genomsnittliga punktskattenivåerna i fråga om bränslen har dock stigit mindre än så, eftersom de har sänkts genom att andelen lågbeskattade biodrivmedel i skattebasen för drivmedel har ökat efter energiskattereformen 2011. Denna utveckling har varit synlig särskilt i den genomsnittliga nominella skattenivån på dieselolja, som har stigit från nivån efter energiskattereformen med cirka 5,8 cent per liter.

Som det framgår av figur 1 har, trots att de nominella punktskattenivåerna i fråga om transportbränslen har stigit, har den reella punktskattenivån i fråga om bensin sjunkit klart från och med 2010, eftersom konsumentpriserna och hushållens inkomster har ökat mer än den genomsnittliga punktskattenivån. År 2024 var den reella punktskattenivån i fråga om bensin i 2024 års priser cirka 15 cent lägre per liter och deflaterad med förtjänstnivåindex cirka 15 cent lägre än 2010. Enligt den gällande lagen sjunker skattenivån på bensin fram till utgången av 2030 korrigerad enligt prognosen för konsumentpris- och inkomstnivåindex med cirka 7 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 nivå åren 2008–2010. Av figuren kan det konstateras att beskattningen av såväl dieseldrivna personbilar som lastbilar som helhet för närvarande är reellt lindrigare än 2012. Skillnaden jämfört med den tidigare är inte heller betydande, eftersom användarna av personbilar vid den energiskattereform som genomfördes 2012 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 kommer den genomsnittliga skattenivån på diesel, korrigerad enligt prognosen för konsumentpris- och inkomstnivåindex, att sjunka med cirka 10 cent per liter före utgången av 2030. Att den genomsnittliga skattenivån sjunker förklaras delvis av att andelen lågbeskattade förnybara drivmedel kommer att öka i och med att nivån på distributionsskyldigheten progressivt stiger fram till 2030.

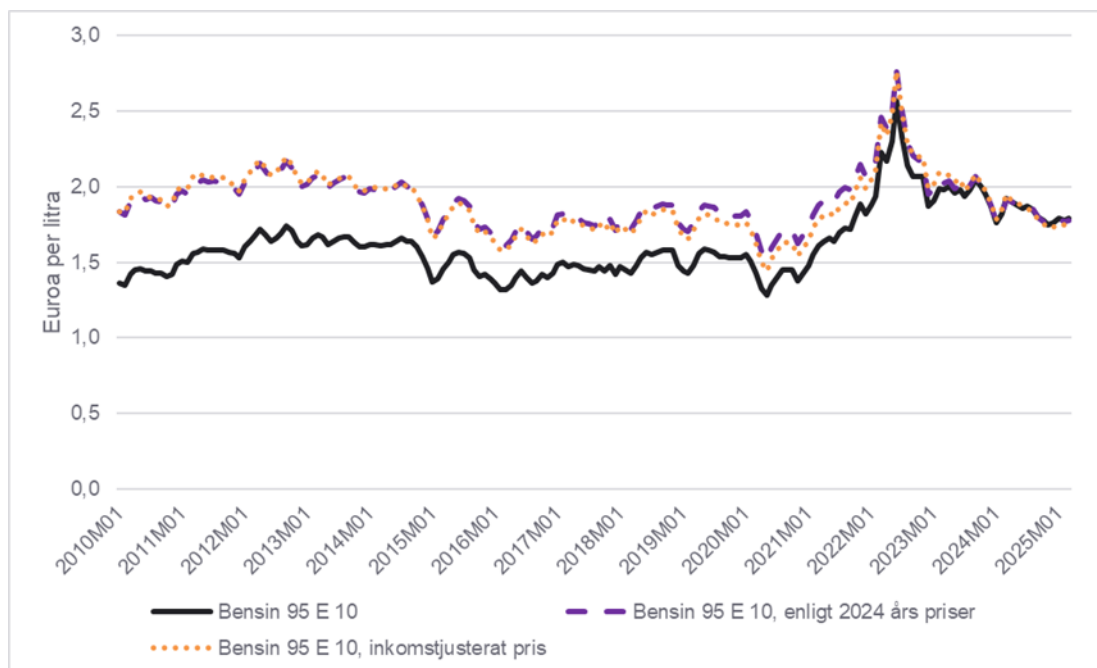


Figur 2. Utvecklingen av skattenivån på diesel. Källa: Statistikcentralen, finansministeriet.

Priser på drivmedel

Enligt Statistikcentralens konsumentprisindex var konsumentpriset på bensen i början av 2025 i medeltal 1,79 euro per liter, som är cirka 0,06 euro lägre än för ett år sedan och 0,22 euro högre än i början av 2021. Konsumentpriset på dieselolja var i början av 2025 cirka 1,78 euro per liter, som är 0,11 euro lägre än för ett år sedan och 0,32 euro högre än i början av 2021. Såsom framgår av figur 3 var bensenpriset per liter nominellt cirka 0,29 euro högre i början av 2025 jämfört med medeltalet för 2015–2021, men ungefär på medelnivån för 2015–2021 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 har sjunkit betydligt jämfört med toppnoteringen 2022 och de senaste åren har priset per fat för råolja varit cirka 70–90 dollar. I mars 2025 sjönk priset per fat för råolja till cirka 65 dollar. Också raffineringsmarginalerna för bensen och dieselolja har sjunkit från toppnoteringarna 2022, men under de senaste åren har i synnerhet raffineringsmarginalen för diesel fortfarande varit högre än 2019 års nivå.

De nominella konsumentpriserna på drivmedel har under de senaste åren påverkats förutom av ändringar i punktskatten, råoljepriset i dollar, valutakursförändringar och raffineringsmarginalerna också av ändringar i distributionsskyldigheten avseende förnybara drivmedel samt av prisutvecklingen i fråga om förnybara drivmedel jämfört med fossila bränslen. Den uppskattade genomsnittliga priseffekten av den gradvisa höjningen av nivåerna för distributionsskyldigheten 2025–2027 för åren 2024–2027 kompenseras genom en sänkning av koldioxidskatten på transportbränslen vid ingången av 2024. Sänkningen är permanent.



Figur 3. Konsumentpriset på bensin nominellt samt deflaterat med konsumentprisindex och inkomstnivåindex till nivån 2024. Källa: Statistikcentralen, finansministeriet.

Utsläppshandeln för bränsledistributörer inleddes sannolikt vid ingången av 2027, men senast 2028. I maj 2025 har futurer inom handeln med utsläppsrätter för bränslen ETS2 för 2028 handlats till ett pris av cirka 80 euro per ton koldioxid, men handelsvolymerna har varit små. Det här priset på en utsläppsrätt kommer enligt prisnivån 2024 att motsvara en höjning av priset per liter i fråga om bensin och diesel inklusive mervärdesskatt med cirka 20 cent år 2027. Det kommande priset på en utsläppsrätt är förenat med stor osäkerhet, eftersom priset på en utsläppsrätt påverkas av osäkerhetsfaktorer i utvecklingen av EU:s klimatarbete och utsläppshandelsdirektiv efter 2030 samt osäkerhetsfaktorer i medlemsstaternas nationella åtgärder för fullgörande av ansvarsfördelningssektorns åtaganden om utsläppsminskning på 2020-talet.

Bränsleförbrukning och skatteintäkter

Bensinens andel av förbrukningen av transportbränslen var år 2024 cirka 37 procent och dieselns andel cirka 63 procent. Lastbilar och bussar stod för uppskattningsvis cirka hälften, personbilar för cirka en tredjedel och skåpbilar för 20 procent av förbrukningen av dieselolja. Den sammanlagda förbrukningen av bensin och dieselolja har minskat med cirka 12 procent från 2019 till 2024. Från 2024 till 2030 förutspås den sammanlagda förbrukningen av bensin och dieselolja med nuvarande lagstiftning ytterligare sjunka med i genomsnitt cirka fyra procent per år. Den gas som används i trafiken utgjorde cirka en procent jämfört med den totala förbrukningen av bensin och diesel i trafiken. Den el som används i trafiken var knappt två procent år 2024 jämfört med den totala förbrukningen av bensin och dieselolja.

År 2024 inflöt i intäkter från punktskatt på transportbränslen sammanlagt cirka 2,6 miljarder euro, varav andelen för bensin och ersättande biodrivmedel var cirka 1,2 miljarder euro och

andelen för dieselolja och ersättande biodrivmedel cirka 1,4 miljarder euro. Intäkterna från den drivkraftsskatt på personbilar som anknyter till punktbeskattningen av flytande bränslen var cirka 0,3 miljarder euro 2024. Dessutom beräknas det inflyta cirka 4 miljoner euro från naturgas och biogas som används i vägtrafiken och cirka 22 miljoner euro från el som används i vägtrafiken. De nominella skatteintäkterna från punktskatter på transportbränslen och drivkraftsskatten på personbilar har ökat från 2015 till 2024 med sammanlagt knappt 0,1 miljarder euro. Dessa skatteintäkters förhållande till bruttonationalprodukten har dock sjunkit från cirka 1,35 procent 2015 till cirka 1,06 procent 2024.

Med nuvarande lagstiftning förutspås de nominella skatteintäkterna från skatter på transportbränslen och intäkterna från drivkraftsskatten på personbilar minska med cirka 0,5 miljarder euro från 2024 till 2029. Utöver att skattebaserna för transportbränslen förutspås minska förklaras de minskade skatteintäkterna av att andelen lågbeskattade förnybara drivmedel ökar i skattebasen då nivån på distributionsskyldigheten stiger. Intäkterna från skatter på transportbränslen och drivkraftsskatten i förhållande till bruttonationalprodukten beräknas med den nuvarande lagstiftningen minska med drygt 0,7 procentenheter, vilket på den prognostiserade nivån för bruttonationalprodukten 2029 motsvarar cirka 2,5 miljarder euro.

3 Målsättning

Genom propositionen genomförs den lindring av koldioxidskattekomponenten i bränslebeskattningen som anges i regeringsprogrammets bilaga C som gäller skattepolitiken med sammanlagt 100 miljoner euro. Syftet med skattesänkningen är att stärka hushållens köpkraft genom att lindra beskattningen av olika transportsätt.

4 Förslagen och deras konsekvenser

4.1 Förslag

I propositionen föreslås det att koldioxidskattekomponenten i transportbränslen lindras. Det föreslås att den i regeringsprogrammet fastställda effekten på 100 miljoner euro på intäkterna från punktskatt under regeringsperioden genomförs så att den skattesänkning som genomförs vid ingången av 2026 minskar intäkterna från punktskatt med cirka 50 miljoner euro och den skattesänkning som genomförs 2027 med cirka 50 miljoner euro.

I propositionen föreslås det att bilagan till bränsleskattelagen ändras så att värdet per ton koldioxid, som utgör grunden för beräkning av koldioxidskatten på transportbränslen, sänks i två steg. Det föreslås att värdet av ett ton koldioxid sänks från 62 euro till 56,8 euro år 2026 och ytterligare till 51,3 euro år 2027. Bestämmelser om de skattenivåer som ska tillämpas 2026 föreslås i skattetabell 1 A i bilagan till lagen och bestämmelser om de skattenivåer som ska tillämpas från och med början av 2027 i skattetabell 1 B i bilagan. Det föreslås inga ändringar i skattenivåerna för den kombinerade produktion som ingår i skattetabell 2 i bilagan.

4.2 De huvudsakliga konsekvenserna

Ekonomiska konsekvenser

Skattesänkningen i fråga om transportbränslen från och med början av 2026 kommer att minska statens skatteintäkter från punktskatten med cirka 50 miljoner euro på 2026 års nivå. Punktskatteintäkterna enligt budgetekonomin för 2026 uppskattas sjunka med cirka 42 miljoner euro, vilket förklaras av tidpunkten för när punktskatterna redovisas. Den skattesänkning som

genomförs vid ingången av 2027 förväntas minska punktskatteintäkterna med cirka 50 miljoner euro på 2027 års nivå. Sammanlagt kommer ändringarna av minska punktskatteintäkterna med cirka 96 miljoner euro, det vill säga cirka fyra procent på 2027 års nivå. På grund av den uppskattade minskningen av bränsleförbrukningen och ökningen av andelen förnybara bränslen kommer ändringarna att sänka punktskatteintäkter med cirka 80 miljoner euro på 2029 års nivå.

De föreslagna skattesänkningarna kommer att minska de indexbundna utgifterna för inkomstöverföring med uppskattningsvis cirka tio miljoner euro 2027 och från och med 2028 med cirka 20 miljoner euro. Den offentliga ekonomins utgifter för bränslen kommer att minska med cirka tre miljoner euro. Konsekvenserna för intäkterna från andra skatter och avgifter av skattenatur inom den offentliga ekonomin bedöms som helhet vara små. De föreslagna skattesänkningarna beräknas försvaga den offentliga ekonomin med cirka 57 miljoner euro på 2029 års nivå. De föreslagna skattesänkningarna kan dessutom försämra statsfinanserna genom fullgörandet av skyldigheterna inom ansvarsfördelningssektorn, eftersom ändringen kommer att öka utsläppen inom ansvarsfördelningssektorn. Dessa effekter bedöms i avsnittet om miljökonsekvenser.

De sammanlagda skattesänkningarna på 2027 års nivå i fråga om bensin och produkter som ersätter bensin kommer att vara 2,7 cent per liter, det vill säga cirka 3,9 procent, och i fråga om dieselolja och bränslen som ersätter dieselolja 2,4 cent per liter, det vill säga cirka 5,4 procent. På grund av att skattesubventionen 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 kommer att utgöra 20,4 procent av vägtrafikbränslena 2027.

Det genomsnittliga priset inklusive mervärdesskatt på motorbensin och biodrivmedel som ersätter bensin kommer i och med skattesänkningarna att sjunka med sammanlagt cirka tre cent per liter, det vill säga cirka två procent. Det genomsnittliga priset inklusive mervärdesskatt på dieselolja och biodrivmedel som ersätter dieselolja kommer att sjunka med cirka 3,3 cent per liter, det vill säga med cirka två procent. Vid bedömningen av skattesänkningarnas effekt på priserna har man på grund av distributionsskyldigheten i fråga om förnybara drivmedel antagit att sänkningen av koldioxidskatten i förhållande till energiinnehållet kommer att ha lika stora effekter på priset på bensin och på priset på diesel. Man har i kalkylerna gjort ett antagande om att skattesänkningen kommer att överföras fullt ut till pumppriserna på bränslena, men detta antagande är förenat med osäkerhet. I fråga om huruvida skatteändringarna kommer att överföras fullt ut till priserna finns det forskningsresultat som bekräftar detta, men det finns också motsatta forskningsresultat.

Som en följd av skattesänkningarna kommer de årliga drivmedelskostnaderna för en lastbil med genomsnittlig dieselbränsleblandning att sjunka med 1 600 euro, under antagandet att den genomsnittliga bränsleförbrukningen är 48 liter per 100 kilometer och det årliga antalet körda kilometer är 125 000 kilometer. De genomsnittliga årliga drivmedelskostnaderna för en bensindriven personbil kommer med beaktande av mervärdesskatten att sjunka med cirka 32 euro och för en diesebil med 32 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 skattesänkningarna beräknas ha en direkt inflationseffekt på sammanlagt -0,04 procent. Ändringen i konsumentprisindex förutspås således år 2027 vara 0,04 procentenheter lägre än vad den skulle vara utan sänkningarna.

Konsekvenser för företagen

Av skattesänkningen för transportbränslen kommer cirka en tredjedel att gälla vägtransporttjänster, genom vilka den kommer att ha spridningseffekter på olika aktörer i samhället. Den mekaniska kostnadsminskningen för fabriksindustrin indirekt via vägtransporttjänsterna kommer att vara uppskattningsvis cirka sju miljoner euro, vilket är uppskattningsvis mindre än 0,01 procent i förhållande till fabriksindustrins totala kostnader och cirka 0,06 procent i förhållande till fabriksindustrins rörelseöverskott.

De kostnadseffekter som realiserats 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. De kostnadseffekter som realiserats kommer sannolikt att vara mindre än de mekaniska kostnadseffekterna särskilt inom skogsindustrin, där rotpriserna på virke torde reagera snabbt på förändringar i efterfrågan på virke.

Miljökonsekvenser

Den föreslagna skattesänkningen förväntas ha negativa konsekvenser när det gäller ambitionen att minska koldioxidutsläppen inom trafiksektorn, som inte omfattas av utsläppshandeln. På kort sikt uppskattas de föreslagna skattesänkningarna höja bränsleförbrukningen hos bensindrivna personbilar med cirka 0,4 procent och hos dieseldrivna personbilar med cirka 0,4 procent jämfört med om skattesänkningen inte skulle genomföras. Förbrukningen av drivmedel inom nyttotrafiken beräknas öka med cirka 0,1 procent. Förbrukningen av transportbränslen beräknas således öka med sammanlagt cirka 0,3 procent på kort sikt. Uppskattningarna baserar sig på antagandet att skattesänkningen 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.

Den konsekvensbedömning som gäller skattesänkningens långsiktiga konsekvenser för efterfrågan på drivmedel 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 0,6–2,4 procent på lång sikt.

På grund av det utsläppstak som gäller utsläppshandeln för bränsledistributörerna kommer den ökade förbrukningen av transportbränslen i Finland inte, med hänsyn till de nuvarande priserna på ETS2-futurer, att höja de kalkylerade utsläppen från 2027 inom de sektorer i Europa som omfattas av utsläppshandeln. En ökad förbrukning av transportbränslen i Finland kommer dock att öka de globala växthusgasutsläppen, eftersom den ökade bränsleförbrukningen kommer att leda till en ökad användning av sådana hållbara, flytande förnybara drivmedel som inte omfattas av utsläppshandeln. En ökad användning av flytande biodrivmedel kan antas orsaka

växthusgasutsläpp när man beaktar det begränsade utbudet av avfallsbaserade råvaror för biodrivmedel⁴ och effekterna av icke avfallsbaserade råvaror inom markanvändningssektorn⁵.

Den föreslagna skattesänkningen kommer i viss mån att sänka nivån på den totala styrningen av utsläppshandeln för bränsledistributörerna, distributionsskyldigheten och dess påföljdsavgifter samt koldioxidskatten, till att övergå från fossila bränslen till förnybara bränslen. I fråga om de utsläpp från förbränning av fossila bränslen som beräknas inom ansvarsfördelningssektorn kommer sänkningen av nivån på utsläppsstyrningen att vara cirka 13 euro per ton koldioxid, när från och med 2028 den totala nivån på den utsläppsstyrning som genom påföljdsavgiftsnivåer, utsläppshandel och koldioxidskatt enligt den gällande lagen syftar till att driva övergången från fossila bränslen till förnybara bränslen är cirka 800 euro per ton koldioxid upp till nivån för den allmänna distributionsskyldigheten och cirka 150 euro per ton koldioxid för den del som överskrider den allmänna distributionsskyldigheten. På grund av de tidsbegränsade sänkningar av nivåerna på påföljdsavgifterna som gäller åren 2026 och 2027 kommer den föreslagna sänkningen av koldioxidskatten att i någon mån öka sannolikheten för att andelen förnybara drivmedel i transportbränslena blir lägre än de föreskrivna nivåerna för distributionsskyldigheten i fråga om den del som överstiger 13,5 procent.

På grund av den ökade bränsleförbrukning som följer av skattesänkningen beräknas de kalkylerade utsläppen inom ansvarsfördelningssektorn öka 2027 med cirka 0,02 miljoner ton koldioxidekvivalenter, det vill säga med cirka 0,2 procent. Mot slutet av årtiondet kommer effekten att vara större på grund av den högre priselasticiteten för bränslen på längre sikt. Under antagandet att priselasticiteten i förbrukningen av transportbränslen är -0,7 på 2030 års nivå kommer den kalkylerade utsläppsökningen att vara cirka 0,05 miljoner ton koldioxid, då hänsyn tas till nivån på distributionsskyldigheten 2030.

Utan kompensande åtgärder för att minska utsläppen kan en ökning av utsläppen inom ansvarsfördelningssektorn på grund av sänkningen av punktskatten på transportbränslen öka statens utgifter på grund av anskaffningen av utsläppsenheter inom ansvarsfördelningssektorn eller minska inkomsterna från försäljningen av utsläppsenheter. Hur stora konsekvenserna blir beror på priset på 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 0,02–0,05 miljoner ton koldioxid på årsnivå öka statens utgifter eller minska statens inkomster med uppskattningsvis cirka 1–15 miljoner euro.

Konsekvenser för myndigheterna

Den föreslagna ändringen av skattenivån påverkar inte myndigheternas verksamhet på annat sätt än i form av engångskostnader för informationssystem.

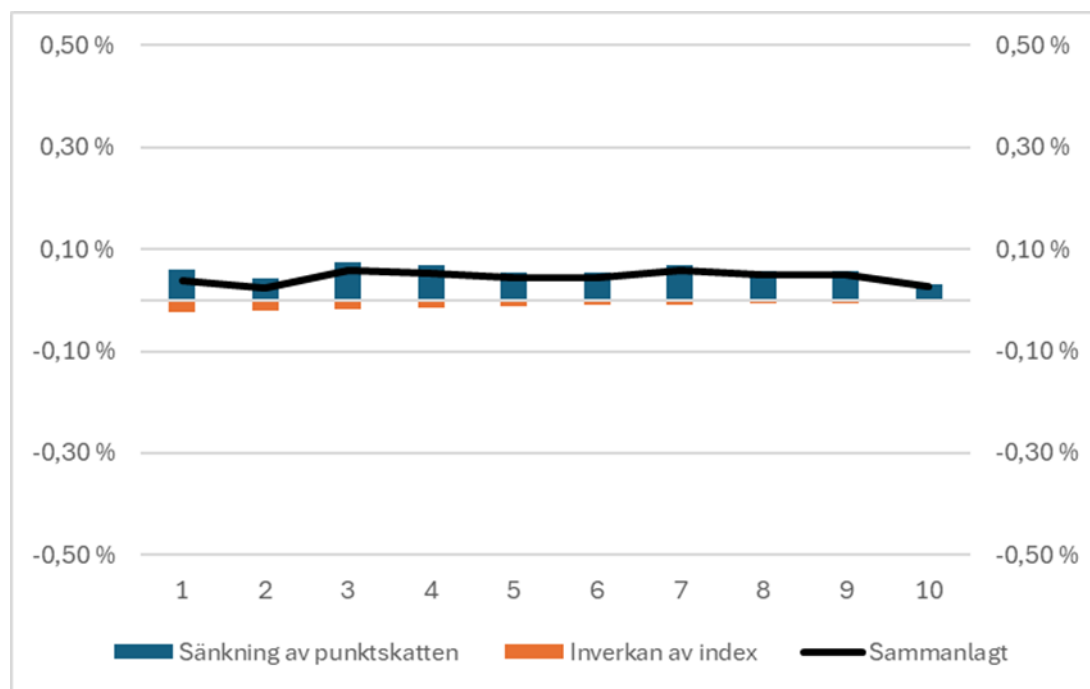
Konsekvenser för medborgarnas ställning

Konsekvenserna av den föreslagna skattesänkningen för hushållen enligt inkomstdecil presenteras i figur 4. Den föreslagna ändringen kommer att öka hushållens disponibla inkomster

⁴ Grinsven m.fl. (2020): Used Cooking Oil (UCO) as biofuel feedstock in the EU

⁵ Se t.ex. Seppälä m.fl. (2024): Tieliikenteen päästövähennystoimet ja niiden vaikutukset (s. 56–57, på finska, sammandrag på svenska)

med i medeltal 0,04 procent, i den lägsta inkomstdecilen 0,04 procent och i den högsta inkomstdecilen 0,03 procent. Utöver dessa konsekvenser kan skattesänkningen 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 en konsumtionsundersökning från 2022 och inte beaktar den faktiska och framtida elektrifieringen av trafiken.



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

5 Alternativa handlingsvägar

Utöver punktskatt på transportbränslen kan hushållens köpkraft påverkas genom annan beskattning än drivmedelsbeskattning. Konsekvenserna av alternativa skatteändringar för inkomstfördelningen och deras övriga konsekvenser avviker i viss mån från konsekvenserna av den sänkning av koldioxidskatten på transportbränslen som anges i regeringsprogrammet. Det skulle exempelvis alternativt vara möjligt att öka bilisternas köpkraft genom att sänka fordonsskattens grundskatt. Sänkningen av fordonsskattens grundskatt riktar skattesänkningen i större utsträckning direkt till bilburna hushåll än till transportföretag. En sänkning av fordonsskatten exempelvis genom en sänkning av grundskatten för förbränningsmotorbilar skulle rikta sig kraftigare till bilburna hushåll med låga inkomster än en sänkning av bränsleskatten, eftersom bilister med genomsnittligt låga inkomster kör mindre och i genomsnitt har äldre bilar med en högre grundskatt i förhållande till den specifika bränsleförbrukningen än nyare förbränningsmotorbilar till följd av utvecklingen när det gäller optimering av biltillverkarens utsläppstest. Sänkningen av fordonsskattens grundskatt skulle ha en mindre

inverkan på utsläppen inom ansvarsfördelningssektorn, eftersom den inte inverkar på marginalkostnaderna för bränsleförbrukningen för bilburna hushåll.

Utöver genom punktskatt på transportbränslen kan pumppriserna på bränslen påverkas nationellt främst genom revidering av lagstiftningen om distributionsskyldighet. Det vore möjligt att bidra till att sänka pumppriserna med sådana kalkylerade utsläppseffekter inom ansvarsfördelningssektorn som motsvarar sänkningen av punktskatten genom att nivån på tilläggsskyldigheten i distributionsskyldigheten sänks eller genom att nivån på den allmänna distributionsskyldigheten sänks samtidigt som betydelsen av förnybar trafikelektricitet i distributionsskyldigheten minskar. Alternativt vore det också möjligt att sänka pumppriserna genom att de distributionsskyldiga ges en möjlighet att fullgöra distributionsskyldigheten genom att betala en avgift som är lägre än prisskillnaden mellan förnybara och fossila bränslen med beaktande av utsläppshandeln och koldioxidskatten. Detta skulle dock sannolikt också leda till att de kalkylerade utsläppen inom ansvarsfördelningssektorn ökar samt till att punktskatteintäkterna ökar.

Punktskatten på bränslen består av energiinnehållsskatt och koldioxidskatt, och därför kan skattesänkningen genomföras genom att betona komponenterna på olika sätt. Det föreslås att skattesänkningen för transportbränslen genomförs genom en sänkning av koldioxidskatten i enlighet med regeringsprogrammet. 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. På lång sikt leder en sänkning av koldioxidskatten, i och med att nivån på distributionsskyldigheten i fråga om förnybara drivmedel stiger, till genomsnittligt högre skattenivåer jämfört med sänkningen av energiinnehållsskatten och därmed till lägre incitament för energisparande och energieffektivitet och till att punktskatteintäkterna minskar i mindre utsträckning. 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 skulle till skillnad från en sänkning av koldioxidskatten leda till att punktskattenivån i fråga om paraffinisk biodiesel som säljs höginblandad för att följa EU:s minimiskattenivå skulle vara högre än punktskattenivån i fråga om paraffinisk biodiesel som blandats med fossil dieselolja.

6 Remissvar

Under remissbehandlingen kom det in 39 remissvar på utkastet till proposition. Merparten av remissinstanserna motsatte sig propositionen på den grunden att den kommer att öka utsläppen från transporterna och försämrade möjligheterna för Finland att uppnå utsläppsminskningsmålen inom EU:s ansvarsfördelningssektor. Detta kan i sin tur medföra merkostnader eller inkomstbortfall för staten, vilket också konstateras i propositionsutkastet. Bränsleskatt konstaterades vara ett effektivt sätt att påverka utsläppen från trafiken och transporterna. Flera remissinstanser ansåg att propositionen inte främjar en ren omställning inom transportsektorn. Därför borde man hellre använda ett belopp som motsvarar skattesänkningen för att exempelvis förbättra villkoren för kollektivtrafiken, främja gång och cykling, införa stöd för anskaffning av rena fordon samt främja utbyggnad av laddnings- och distributionsinfrastruktur.

I ett antal utlåtanden ansåg man att antagandet i utkastet till proposition om att utsläppstaken inom den nya utsläppshandeln för bränsledistributörer kommer att säkerställa att utsläppen inte stiger på unionsnivå inte nödvändigtvis stämmer. Remissinstanserna ägnade också i övrigt uppmärksamhet åt exaktheten i konsekvensbedömningarna.

Dessutom konstaterade flera remissinstanser att propositionen, om den genomförs, kommer att minska statens intäkter av bränsleskatt, vilket i statens nuvarande ekonomiska läge inte ansågs vara motiverat. Flera remissinstanser ägnade uppmärksamhet åt 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 någon skattesänkning. I utlåtandena ansågs det att om man vill stödja hushållens köpkraft är det mer motiverat att rikta skattesänkningen till beskattningen av förvärvsinkomster, mervärdesbeskattningen eller fordonsskatten än till bränsleskatten. Också jämn återbäring till hushållen, dvs. en kompensation som betalas ut som klumpsumma, eller andra direkta stödåtgärder ansågs vara effektivare än en sänkning av bränsleskatten när det gäller att kompensera för hushållens ökade kostnader. En sänkning av bränsleskatten kommer endast att gagna de hushåll som köper bränsle.

I flera utlåtanden konstaterades det liksom i utkastet till proposition att den skärpta distributionsskyldigheten i fråga om förnybara drivmedel och den utsläppshandel för bränsledistributörer som inleds 2027 sannolikt kommer att höja bränslepriserna. Den föreslagna skattesänkningen är i förhållande till dessa å ena sidan en åtgärd som sätts in i ett tidigare skede, å andra sidan blygsam i förhållande till den förväntade kostnadsökningen. I ett antal utlåtanden föreslogs det att priskonsekvenserna av skattesänkningen och av de övriga ändringarna som nämns i regeringsprogrammet bör granskas som en helhet så att man bättre kan bedöma även de sammantagna konsekvenserna. Några remissinstanser konstaterade också att skattesänkningen inte nödvändigtvis kommer att synas i form av lägre pumppriser eftersom också andra faktorer påverkar bränslepriserna. I några utlåtanden konstaterades det att en skattesänkning för förbränningsmotorbilar budskapsmässigt ger en felaktig signal om att skaffa bil innan kostnaderna börjar öka.

Några remissinstanser föreslog att sänkningen av bränsleskatten riktas till andelen energiinnehållsskatt i stället för koldioxidskatten, så att förnybara bränslen får en större skattefördel än hittills. I ett utlåtande föreslogs det att man överväger att helt slopa koldioxidskatten, eftersom detta skulle förtydliga uppgiftsfördelningen mellan dels beskattningen, dels utsläppshandeln.

I vissa utlåtanden från företrädare för näringslivet och bilister understödde man propositionen som ett sätt att förbättra medborgarnas köpkraft, även om man samtidigt ansåg att skattesänkningens priseffekt kommer att vara rätt liten.

I flera utlåtanden från näringslivet påpekade man att det behöver inrättas ett skatteåterbäringssystem för den dieselbränsle som används i yrkestrafik. Dessutom ansåg några remissinstanser att skattesänkningen utöver transportbränslen behöver utsträckas till sådan lätt brännolja som används i arbetsmaskiner.

Konsekvensbedömningarna i propositionen har preciserats efter remissbehandlingen. I övrigt har propositionen inte ändrats utifrån remissvaren.

7 Ikraftträdande

Det föreslås att lagen träder i kraft den 1 januari 2026. Eftersom skattesänkningen föreslås bli genomförd i två steg ska skattetabell 1 A i bilagan tillämpas år 2026 och skattetabell 1 B tillämpas från och med den 1 januari 2027. Skattetabell 2 i bilagan, där det föreskrivs om de skattenivåer som ska tillämpas vid kombinerad produktion av el och värme, motsvarar nuvarande tabell 2.

8 Förhållande till budgetpropositionen

Propositionen hänför sig till budgetpropositionen för 2026 och avses bli behandlad i samband med den. Propositionen minskar statens skatteintäkter från punktskatten från och med 2026.

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 1224/2023, som följer:

Denna lag träder i kraft den 20 .

SKATTETABELL 1 A					
Tillämpas 1.1.–31.12.2026					
Produkt	Produkt- grupp	Energiinne- hållsskatt	Koldioxid- skatt	Försörjnings- beredskaps- avgift	Sam- manlagt
Motorbensin cent/l	10	53,79	15,85	0,68	70,32
Bensin för små motorer cent/l	11	33,79	15,85	0,68	50,32
Bioetanol cent/l	20	35,30	10,40	0,68	46,38
Bioetanol R cent/l	21	35,30	5,20	0,68	41,18
Bioetanol T cent/l	22	35,30	0,00	0,68	35,98
MTBE cent/l	23	43,71	12,88	0,68	57,27
MTBE R cent/l	24	43,71	11,46	0,68	55,85
MTBE T cent/l	25	43,71	10,04	0,68	54,43
TAME cent/l	26	47,07	13,87	0,68	61,62
TAME R cent/l	27	47,07	12,62	0,68	60,37
TAME T cent/l	28	47,07	11,37	0,68	59,12
ETBE cent/l	29	45,39	13,37	0,68	59,44
ETBE R cent/l	30	45,39	10,90	0,68	56,97
ETBE T cent/l	31	45,39	8,42	0,68	54,49
TAAE cent/l	32	48,75	14,36	0,68	63,79
TAAE R cent/l	33	48,75	12,28	0,68	61,71
TAAE T cent/l	34	48,75	10,20	0,68	59,63
Biobensin cent/l	38	53,79	15,85	0,68	70,32
Biobensin R cent/l	39	53,79	7,92	0,68	62,39
Biobensin T cent/l	40	53,79	0,00	0,68	54,47
Etanoldiesel cent/l	47	20,23	10,61	0,35	31,19
Etanoldiesel R cent/l	48	20,23	5,83	0,35	26,41
Etanoldiesel T cent/l	49	20,23	1,05	0,35	21,63
Dieselolja cent/l	50	34,57	18,12	0,35	53,04
Dieselolja para cent/l	51	32,65	17,11	0,35	50,11
Biodieselolja cent/l	52	31,69	16,61	0,35	48,65
Biodieselolja R cent/l	53	31,69	8,30	0,35	40,34
Biodieselolja T cent/l	54	31,69	0,00	0,35	32,04
Biodieselolja P cent/l	55	32,65	17,11	0,35	50,11
Biodieselolja P R cent/l	56	32,65	8,56	0,35	41,56
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	17,21	0,35	75,05
Flygbensin cent/l	91	52,11	15,35	0,68	68,14
Metanol cent/l	100	26,90	7,92	0,68	35,50
Metanol R cent/l	101	26,90	3,96	0,68	31,54
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 1 B

Tillämpas från och med 1.7.2027

Produkt	Produkt- grupp	Energiinne- hållsskatt	Koldioxid- skatt	Försörjnings- beredskaps- avgift	Sam- manlagt
Motorbensin cent/l	10	53,79	14,31	0,68	68,78
Bensin för små motorer cent/l	11	33,79	14,31	0,68	48,78
Bioetanol cent/l	20	35,30	9,39	0,68	45,37
Bioetanol R cent/l	21	35,30	4,70	0,68	40,68
Bioetanol T cent/l	22	35,30	0,00	0,68	35,98
MTBE cent/l	23	43,71	11,63	0,68	56,02
MTBE R cent/l	24	43,71	10,35	0,68	54,74
MTBE T cent/l	25	43,71	9,07	0,68	53,46
TAME cent/l	26	47,07	12,53	0,68	60,28
TAME R cent/l	27	47,07	11,40	0,68	59,15
TAME T cent/l	28	47,07	10,27	0,68	58,02
ETBE cent/l	29	45,39	12,08	0,68	58,15
ETBE R cent/l	30	45,39	9,84	0,68	55,91
ETBE T cent/l	31	45,39	7,61	0,68	53,68
TAAE cent/l	32	48,75	12,97	0,68	62,40
TAAE R cent/l	33	48,75	11,09	0,68	60,52
TAAE T cent/l	34	48,75	9,21	0,68	58,64
Biobensin cent/l	38	53,79	14,31	0,68	68,78
Biobensin R cent/l	39	53,79	7,16	0,68	61,63
Biobensin T cent/l	40	53,79	0,00	0,68	54,47
Etanoldiesel cent/l	47	20,23	9,58	0,35	30,16
Etanoldiesel R cent/l	48	20,23	5,26	0,35	25,84

Etanoldiesel T cent/l	49	20,23	0,94	0,35	21,52
Dieselolja cent/l	50	34,57	16,36	0,35	51,28
Dieselolja para cent/l	51	32,65	15,45	0,35	48,45
Biodieselolja cent/l	52	31,69	15,00	0,35	47,04
Biodieselolja R cent/l	53	31,69	7,50	0,35	39,54
Biodieselolja T cent/l	54	31,69	0,00	0,35	32,04
Biodieselolja P cent/l	55	32,65	15,45	0,35	48,45
Biodieselolja P R cent/l	56	32,65	7,73	0,35	40,73
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	15,54	0,35	73,38
Flygbensin cent/l	91	52,11	13,87	0,68	66,66
Metanol cent/l	100	26,90	7,16	0,68	34,74
Metanol R cent/l	101	26,90	3,58	0,68	31,16
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	Energiinne- hållsskatt	Koldioxid- skatt	Försörjnings- beredskaps- avgift	Sam- manlagt
Lätt brännolja cent/l	60 a	5,35	16,90	0,35	22,60
Lätt brännolja, svavelfri cent/l	61 a	2,70	16,90	0,35	19,95
Biobrännolja cent/l	62 a	2,70	16,90	0,35	19,95
Biobrännolja R cent/l	63 a	2,70	8,45	0,35	11,50
Biobrännolja T cent/l	64 a	2,70	0,00	0,35	3,05
Tung brännolja cent/kg	71 a	3,03	18,67	0,28	21,98
Flytgas cent/kg	110 a	3,47	18,09	0,11	21,67
Bioflytgas cent/kg	111 a	3,47	18,09	0,11	21,67
Bioflytgas R cent/kg	112 a	3,47	9,04	0,11	12,62
Bioflytgas T cent/kg	113 a	3,47	0,00	0,11	3,58

Helsingfors den 2 oktober 2025

Statsminister

Petteri Orpo

Finansminister Riikka Purra

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 1224/2023, som följer:

Gällande lydelse

SKATTETABELL 1					
Produkt	Produkt- grupp	Energiinne- hållsskatt	Koldioxid- skatt	Försörjnings- beredskaps- avgift	Sam- manlagt
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	Energiinne- hållsskatt	Koldioxid- skatt	Försörjnings- beredskaps- avgift	Sam- manlagt
Lätt brännolja cent/l	60 a	5,35	16,90	0,35	22,60
Lätt brännolja, svavelfri cent/l	61 a	2,70	16,90	0,35	19,95
Biobrännolja cent/l	62 a	2,70	16,90	0,35	19,95
Biobrännolja R cent/l	63 a	2,70	8,45	0,35	11,50
Biobrännolja T cent/l	64 a	2,70	0,00	0,35	3,05
Tung brännolja cent/kg	71 a	3,03	18,67	0,28	21,98
Flytgas cent/kg	110 a	3,47	18,09	0,11	21,67
Bioflytgas cent/kg	111 a	3,47	18,09	0,11	21,67
Bioflytgas R cent/kg	112 a	3,47	9,04	0,11	12,62
Bioflytgas T cent/kg	113 a	3,47	0,00	0,11	3,58

Föreslagen lydelse

SKATTETABELL 1 A					
Tillämpas 1.1.–31.12.2026					
Produkt	Produkt- grupp	Energiinne- hållsskatt	Koldioxid- skatt	Försörjnings- beredskaps- avgift	Sam- manlagt
Motorbensin cent/l	10	53,79	15,85	0,68	70,32
Bensin för små motorer cent/l	11	33,79	15,85	0,68	50,32
Bioetanol cent/l	20	35,30	10,40	0,68	46,38
Bioetanol R cent/l	21	35,30	5,20	0,68	41,18
Bioetanol T cent/l	22	35,30	0,00	0,68	35,98
MTBE cent/l	23	43,71	12,88	0,68	57,27
MTBE R cent/l	24	43,71	11,46	0,68	55,85
MTBE T cent/l	25	43,71	10,04	0,68	54,43
TAME cent/l	26	47,07	13,87	0,68	61,62
TAME R cent/l	27	47,07	12,62	0,68	60,37
TAME T cent/l	28	47,07	11,37	0,68	59,12
ETBE cent/l	29	45,39	13,37	0,68	59,44
ETBE R cent/l	30	45,39	10,90	0,68	56,97
ETBE T cent/l	31	45,39	8,42	0,68	54,49
TAAE cent/l	32	48,75	14,36	0,68	63,79
TAAE R cent/l	33	48,75	12,28	0,68	61,71
TAAE T cent/l	34	48,75	10,20	0,68	59,63
Biobensin cent/l	38	53,79	15,85	0,68	70,32
Biobensin R cent/l	39	53,79	7,92	0,68	62,39
Biobensin T cent/l	40	53,79	0,00	0,68	54,47
Etanoldiesel cent/l	47	20,23	10,61	0,35	31,19
Etanoldiesel R cent/l	48	20,23	5,83	0,35	26,41
Etanoldiesel T cent/l	49	20,23	1,05	0,35	21,63
Dieselolja cent/l	50	34,57	18,12	0,35	53,04
Dieselolja para cent/l	51	32,65	17,11	0,35	50,11
Biodieselolja cent/l	52	31,69	16,61	0,35	48,65
Biodieselolja R cent/l	53	31,69	8,30	0,35	40,34
Biodieselolja T cent/l	54	31,69	0,00	0,35	32,04
Biodieselolja P cent/l	55	32,65	17,11	0,35	50,11
Biodieselolja P R cent/l	56	32,65	8,56	0,35	41,56
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	17,21	0,35	75,05
Flygbensin cent/l	91	52,11	15,35	0,68	68,14
Metanol cent/l	100	26,90	7,92	0,68	35,50
Metanol R cent/l	101	26,90	3,96	0,68	31,54
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 1 B					
<i>Tillämpas från och med 1.7.2027</i>					
Produkt	Produkt- grupp	Energiinne- hållsskatt	Koldioxid- skatt	Försörjnings- beredskaps- avgift	Sam- manlagt
Motorbensin cent/l	10	53,79	14,31	0,68	68,78
Bensin för små motorer cent/l	11	33,79	14,31	0,68	48,78
Bioetanol cent/l	20	35,30	9,39	0,68	45,37
Bioetanol R cent/l	21	35,30	4,70	0,68	40,68
Bioetanol T cent/l	22	35,30	0,00	0,68	35,98
MTBE cent/l	23	43,71	11,63	0,68	56,02
MTBE R cent/l	24	43,71	10,35	0,68	54,74
MTBE T cent/l	25	43,71	9,07	0,68	53,46
TAME cent/l	26	47,07	12,53	0,68	60,28
TAME R cent/l	27	47,07	11,40	0,68	59,15
TAME T cent/l	28	47,07	10,27	0,68	58,02
ETBE cent/l	29	45,39	12,08	0,68	58,15
ETBE R cent/l	30	45,39	9,84	0,68	55,91
ETBE T cent/l	31	45,39	7,61	0,68	53,68
TAAE cent/l	32	48,75	12,97	0,68	62,40
TAAE R cent/l	33	48,75	11,09	0,68	60,52
TAAE T cent/l	34	48,75	9,21	0,68	58,64
Biobensin cent/l	38	53,79	14,31	0,68	68,78
Biobensin R cent/l	39	53,79	7,16	0,68	61,63
Biobensin T cent/l	40	53,79	0,00	0,68	54,47
Etanoldiesel cent/l	47	20,23	9,58	0,35	30,16
Etanoldiesel R cent/l	48	20,23	5,26	0,35	25,84

Etanoldiesel T cent/l	49	20,23	0,94	0,35	21,52
Dieselolja cent/l	50	34,57	16,36	0,35	51,28
Dieselolja para cent/l	51	32,65	15,45	0,35	48,45
Biodieselolja cent/l	52	31,69	15,00	0,35	47,04
Biodieselolja R cent/l	53	31,69	7,50	0,35	39,54
Biodieselolja T cent/l	54	31,69	0,00	0,35	32,04
Biodieselolja P cent/l	55	32,65	15,45	0,35	48,45
Biodieselolja P R cent/l	56	32,65	7,73	0,35	40,73
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	15,54	0,35	73,38
Flygbensin cent/l	91	52,11	13,87	0,68	66,66
Metanol cent/l	100	26,90	7,16	0,68	34,74
Metanol R cent/l	101	26,90	3,58	0,68	31,16
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	Energiinne- hållsskatt	Koldioxid- skatt	Försörjnings- beredskaps- avgift	Sam- manlagt
Lätt brännolja cent/l	60 a	5,35	16,90	0,35	22,60
Lätt brännolja, svavelfri cent/l	61 a	2,70	16,90	0,35	19,95
Biobrännolja cent/l	62 a	2,70	16,90	0,35	19,95
Biobrännolja R cent/l	63 a	2,70	8,45	0,35	11,50
Biobrännolja T cent/l	64 a	2,70	0,00	0,35	3,05
Tung brännolja cent/kg	71 a	3,03	18,67	0,28	21,98
Flytgas cent/kg	110 a	3,47	18,09	0,11	21,67
Bioflytgas cent/kg	111 a	3,47	18,09	0,11	21,67
Bioflytgas R cent/kg	112 a	3,47	9,04	0,11	12,62
Bioflytgas T cent/kg	113 a	3,47	0,00	0,11	3,58