

Svar på skriftligt spørgsmål SSS 418/2021rd

Svar på skriftligt spørgsmål om prissättning av RE85-bränsle

Till riksdagens talman

I det syfte som anges i 27 § i riksdagens arbetsordning har Ni, Ärade talman, till den minister som saken gäller översänt följande skriftliga spørgsmål SS 418/2021 rd undertecknat av riksdagsledamot Timo Heinonen /saml:

Varför favoriserar regeringen inte ett förmånligt bränsle som är lämpligt för det nuvarande bilbeståndet och som i praktiken helt har framställts i Finland och vars användning därmed gynnar även den finska industrin,

varför ligger beskattningen av RE85-etanol på en sådan nivå i Finland att dess användning i praktiken inte är lönsam, och

varför får man inte rabatt på den årliga fordonsskatten för en bil som genomgått ändringsbesiktning för RE85-etanol, även om dess utsläpp sjunker till en bråkdel av de ursprungliga utsläppen?

Som svar på detta spørgsmål anför jag följande:

Lagen om punktskatt på flytande bränslen (1472/1994) innehåller bestämmelser om skattenivåerna för flytande bränslen i trafiken. Bränsleskatten består av energiinnehållsskatt, koldioxidskatt och en försörjningsberedskapsavgift. Bränsleskatten på både fossila och biobaserade flytande bränslen grundar sig på Finlands miljörelaterade skattmodell där bland annat koldioxidutsläppen, de lokala utsläppen och energiinnehållet under bränslets hela livscykel beaktas. Därför är literpriset på biobränslen lägre än priset på fossila bränslen. Koldioxidskatten på flytande biobränslen som uppfyller hållbarhetskriterierna sänks i förhållande till skattenivån för motsvarande fossila eller icke-hållbara biobränslen. Koldioxidskatten på de flytande biobränslen som uppfyller hållbarhetskriterierna, såsom etanol och biodiesel som framställts av jordbruksprodukter, har halverats och biobränslen som framställs av avfall, rester, cellulosa från icke-livsmedel eller material som innehåller både cellulosa och lignin är helt befriade från koldioxidskatt.

De literbaserade skattenivåerna är betydligt lägre för flytande biobränslen än för fossila bränslen, men biobränslen har emellertid inga egentliga reducerade skattesatser. Den lägre skatten är en följd av den energiskattstruktur som behandlar både fossila och biobaserade bränslen neutralt. Skattstrukturen är unik på EU-nivå och den har inte ansetts inbegripa statsunderstöd. Detta har

gjort det möjligt att använda distributionsskyldigheten för biobränslen som ett sätt att främja användningen av biobränslen i Finland utan att de biobränslen som ersätter fossila bränslen beskattas literbaserat på skattenivån för fossila bränslen, vilket i synnerhet skulle vara ofördelaktigt för bioetanol på grund av det lägre energiinnehållet. Om distributionsskyldigheten för biobränslen, det vill säga förpliktelsen för distributörer av bränsle att årligen leverera en fastställd andel biobränsle till transportbränsle, föreskrivs i lagen om främjande av användningen av förnybara drivmedel för transport (446/2007). Distributionsskyldigheten behandlar olika biobränslen neutralt enligt hållbarhetskriterierna och uppmuntrar distributörer av flytande bränslen att prissätta höginblandad etanol på ett konkurrenskraftigt sätt, om bioetanol som uppfyller hållbarhetskriterierna är det billigaste sättet för distributören att iaktta distributionsskyldigheten för biobränslen.

Med andra ord ställer den nuvarande energibeskattningen och distributionsskyldigheten för biobränslen bioetanol på samma nivå som andra biobränslen, vilket främjar uppnåendet av minskade utsläpp med biobränslen på ett så kostnadseffektivt sätt som möjligt. Den höga påföljdsavgiften som medföljer om distributionsskyldigheten för biobränslen inte iakttas utgör ett betydande incitament för distribution av biobränslen, och på grund av de höga marknadspriserna på biobränslen bestämmer även distributionsskyldigheten i praktiken en hur stor andel av den totala bränsleförbrukningen som utgörs av biobränslen.

Den inhemska produktionen av bioetanol eller övriga biobränslen främjas i statsbudgeten genom energistödssystemet genom att stödja demonstrationsprojekt inom energiteknik. På så sätt eftersträvas bland annat ökad användning av biobränslen inom transport. Inom ramen för utvecklingsprogrammet för biobränslen svarar Business Finland för projekt i anknytning till försök med teknik och stöd som tilldelas till arbets- och näringsministeriets demonstrationsanläggningar.

Regeringsprogrammet innehåller en skrivning om att det även framöver ska säkerställas att sådana konverteringar av drivkraften i bilar som möjliggör utsläppsnål rörlighet tas i beaktande i beskattningen av bilar, fordon och drivkrafter. Den av finansministeriet tillsatta arbetsgruppen som utredde en reform av beskattningen av trafiken granskade i sin i maj 2021 publicerade slutrapport beskattningen av konverteringar.

Lönsamheten för konsumenterna vad gäller konverteringen av drivkraft avgörs inte endast genom faktorer som gäller beskattningen och distributionsskyldigheten, utan den påverkas av globala marknadspriser på bränslen och kostnaden för konverteringsarbetet. Detta är motiverat även med tanke på kostnadseffektiviteten vid utsläppsminskningar.

Helsingfors 26.7.2021

Finansminister Annika Saarikko