Betänkande FiUB 11/2021 rd– MI 6/2019 rd

Finansutskottet

Slopa drivkraftsskatten för dieselbilar

INLEDNING

Remiss

Slopa drivkraftsskatten för dieselbilar (MI 6/2019 rd): Ärendet har remitterats till finansutskottet.

Beredning i delegation

Ärendet har beretts i finansutskottets skattedelegation.

Sakkunniga

Delegationen har hört
- representant för initiativet Tuulikki Paavola
- representant för initiativet Heino Paavola
- konsultativ tjänsteman Markus Teräväinen, finansministeriet
- specialsakkunnig Atro Andersson, kommunikationsministeriet
- professor Jyri Seppälä, Klimatpanelen
- forskarprofessor Maria Kopsakangas-Savolainen, Finlands miljöcentral
- forskningsdirektör Olli-Pekka Ruuskanen, Pellervon taloustutkimus PTT
- verkställande direktör Pekka Rissa, Autoalan Keskusliitto ry
- rådgivande jurist Milja Yli-Hongisto, Finlands Transport och Logistik SKAL rf.

Skriftligt yttrande har lämnats av
- miljöministeriet
- Statens ekonomiska forskningscentral
- Kuluttajaliitto - Konsumentförbundet ry
- Företagarna i Finland rf.

Inget yttrade av
- Centralförbundet för lant- och skogsbruksproducenter MTK.

MEDBORGARINITIATIVET

I medborgarinitiativet (MI 6/2019 rd) föreslås det att drivkraftsskatten för dieselbilar slopas. Förslaget motiveras med att det på grund av prishöjningarna på dieselbränsle inte längre finns någon

anledning till utjämning av driftskostnaderna. Medborgarinitiativet har också motiverats med att skatten inte får grunda sig på äganderätten till fordonet, utan att beskattningen ska grunda sig på den faktiska användningen av fordonet. Fossila bränslen bör ha samma bränsleskatt, och beskattningen får inte skärpas eftersom den redan nu är hög och flerskiktad.

UTSKOTTETS ÖVERVÄGANDEN

Det nuvarande skattesystemet för trafik och transport grundar sig på de fasta fordonsskatterna, dvs. bilskatten, fordonsskattens grundskatt och drivkraftsskatten och på beskattningen av faktisk användning, det vill säga bränsleskatten. Utöver de fiskala målen syftar trafikbeskattningen till att minska miljöolägenheterna till följd av trafiken. Skattesystemet ska särskilt främja att koldioxidutsläppen beaktas i konsumenternas och företagens beslut om anskaffning av fordon och användning av dem i trafik.

Utskottet betonar att man vid utvecklandet av beskattningen dels bör säkra den fiskala grunden för trafikbeskattningen, dels beakta den sociala rättvisan och regionala jämlikheten samt även utsläppsminskningsmålen.

Drivkraftsskatten har ett väsentligt samband med beskattningen av bränslen och den bör granskas som en del av Finlands miljöbaserade energiskattemodell. Syftet med energiskattemodellen är att beskatta olika bränslen neutralt och på objektiva grunder. Bränsleskatten bestäms på grundval av varje bränsles energi- och koldioxidinnehåll och utifrån egenskaperna hos dess lokala utsläpp. Utgångspunkten är att alla fossila och biobaserade drivmedel i skattemodellen ska ha samma skatt på energiinnehåll och att skatten ska vara bunden till skattenivån på bensin.

Skatten på fossil och biobaserad dieselolja är emellertid inte lika hög som beräkningsgrunden för energiskattemodellen förutsätter. Genom lindrigare beskattning av dieselolja har man bland annat velat sänka kostnaderna för lastbilstrafiken och därigenom för exportindustrin och busstrafiken. Det har genomförts så att den kalkylerade energiinnehållsskatten på dieselolja och biobränslen som ersätter dieselolja sänks med 25,95 cent per liter. Detta innebär en skattesänkning på cirka 44 procent per megajoule för exempelvis fossil dieselolja, vars energiinnehåll är 36 megajoule, jämfört med den nivå som skattemodellen förutsätter.

Eftersom det inte finns några miljömässiga eller andra grunder för att gynna dieseldrivna personbilar, tas en i fordonsskatten ingående drivkraftsskatt ut på dieseldrivna personbilar. Drivkraftsskatten för dieseldrivna personbilar är 5,5 cent för varje påbörjat hundratal kilogram totalmassa på fordonet, vilket vid den genomsnittliga körsträckan för dieseldrivna personbilar förverkligar den beskattning som skattemodellen förutsätter. Drivkraftsskatt tas ut förutom för dieseldrivna personbilar också för andra fordon som drivs med bränslen som beskattas lindrigare än bensin.

Utskottet betonar att nivån på bränsleskatten eller drivkraftsskatten inte har något samband med konsumentpriserna på bränslen och att syftet med beskattningen inte är att jämna ut skillnaderna i konsumentpriserna på bränslen utan skillnaderna i beskattningen av olika drivkrafter.

Finansministeriet har uppskattat beloppet av det skattestöd som uppstår till följd av den lägre skattesatsen för dieselolja till 745 miljoner euro 2021. När man beaktar det belopp på 367 miljoner euro som tas ut som drivkraftsskatt för personbilar och paketbilar, har finansministeriet uppskattat skattestödet för lastbils- och busstrafiken till 378 miljoner euro 2021.

Om drivkraftsskatten slopas i enlighet med medborgarinitiativet, bör skattenivån på fossilt dieselbränsle höjas från den nivå på 59,48 cent som gäller i år till nivån enligt energiskattemodellen, som då skulle vara 85,43 cent per liter. På motsvarande sätt borde också skattenivån för paraffinisk förnybar biodiesel som säljs som höginblandat biodrivmedel höjas från nuvarande 29 cent till nivån enligt energiskattemodellen, det vill säga 53,50 cent per liter.

De sakkunniga betonade i stor utsträckning att drivkraftsskatten är kopplad till att bränsleskattenivån för dieselbränsle är lägre än för bensin samt till behovet att med hjälp av drivkraftsskatten differentiera skattebelastningen för tung trafik och personbilstrafik.

Under sakkunnigutfrågningen framfördes det också oro för att det med tanke på klimatmålen kunde vara skadligt med slopad drivkraftsskatt, om inte också skattestödet för diesel samtidigt slopades. Det slutliga skattestödet beräknas 2021 uppgå till 378 miljoner euro och hänför sig huvudsakligen till lastbils- och busstrafiken.

En viktig grund för drivkraftsskatten, utöver skattestödet för tunga transporter, är för närvarande att man med hjälp av skatten säkerställer att energiskattemodellen för bränslen är objektiv och godtagbar med tanke på EU-lagstiftningen. Därigenom blir det också möjligt att i Finland tillämpa både distributionsskyldigheten för biodrivmedel och en skattemodell som beaktar biodrivmedlen.

Utskottet påminner slutligen om den arbetsgrupp som finansministeriet tillsatt för att utreda en översyn av trafikbeskattningen. Arbetsgruppen hade till uppgift att bedöma hur det nuvarande skattesystemet för trafik samt andra skattemetoder och avgifter av skattenatur fungerar och vilka effekter de har med tanke på klimatmålen och statsfinanserna. Arbetsgruppen skulle särskilt beakta styrmedlens kostnadseffektivitet när det gäller att uppnå utsläppsminskningar. Konsekvenserna skulle också granskas med tanke på den regionala inriktningen av skattestyrningen och konsekvenserna för inkomstfördelningen. Arbetsgruppen lämnade sin slutrapport den 18 maj 2021. Finansutskottet konstaterar att beslut om den fortsatta beredningen och genomförandet av arbetsgruppens förslag fattas separat.

Med beaktande av det nuvarande skattesystemet som helhet och de ovan anförda iakttagelserna om behovet av att differentiera bränsleskattenivån för tunga fordon och personbilstrafik samt de nuvarande klimatmålen föreslår utskottet att medborgarinitiativet förkastas.

FÖRSLAG TILL BESLUT

Finansutskottets förslag till beslut:

Riksdagen förkastar förslaget i medborgarinitiativ MI 6/2019 rd.

Betänkande FiUB 11/2021 rd

Helsingfors 18.6.2021

I den avgörande behandlingen deltog

ordförande Johannes Koskinen sd
vice ordförande Arto Pirttilahti cent
medlem Anders Adlercreutz sv
medlem Tarja Filatov sd
medlem Heli Järvinen gröna
medlem Anneli Kiljunen sd
medlem Esko Kiviranta cent
medlem Jari Koskela saf
medlem Pia Lohikoski vänst
medlem Matias Marttinen saml
medlem Raimo Piirainen sd
medlem Sari Sarkomaa saml
medlem Sami Savio saf
medlem Iiris Suomela gröna
medlem Pia Viitanen sd
medlem Ville Vähämäki saf
ersättare Katja Hänninen vänst
ersättare Lulu Ranne saf.

Sekreterare var

utskottsråd Ilkka Lahti.