

FINANSUTSKOTTETS BETÄNKANDE 17/2007 rd

Regeringens proposition med förslag till lagar om ändring av lagarna om accis på flytande bränsle samt accis på elström och vissa bränslen samt lag om bränsleavgift som betalas för privata nöjesbåtar

INLEDNING

Remiss

Riksdagen remitterade den 21 september 2007 en proposition med förslag till lagar om ändring av lagarna om accis på flytande bränsle samt accis på elström och vissa bränslen samt lag om bränsleavgift som betalas för privata nöjesbåtar (RP 61/2007 rd) till finansutskottet för beredning.

Åtgärdsmotion

I samband med propositionen har utskottet behandlat följande åtgärdsmotion:

- AM 17/2007 rd — Päivi Räsänen /kd: Återbäring av bränsleaccis till personer med funktionshinder (remitterats 19.6.2007)

Utlåtanden

Enligt riksdagens beslut har miljöutskottet lämnat utåtalande i ärendet (MiUU 10/2007 rd) och finansutskottet har begärt utlåtande av ekonomikutskottet (EkUU 17/2007 rd). Utlåtandena återges efter betänkandet.

Beredning i delegation

Ärendet har beretts i finansutskottets skattedelegation.

Sakkunniga

Skattedelegationen har hört

- konsultativ tjänsteman Leo Parkkonen, finansministeriet
- tullöverinspektör Markus Teräväinen, Tullstyrelsen
- överinspektör Jukka Saarinen, handels- och industriministeriet
- överingenjör Magnus Cederlöf, miljöministeriet
- skatteexpert Mika Jokinen, Finlands näringsliv
- överingenjör Timo Vapalahti, Energimarknadsverket
- sakkunnig, elproduktion Niina Honkasalo, Finsk Energiindustri rf
- projektchef Esa Mannisenmäki, Bussförbundet
- direktör Timo Sipilä, Centralförbundet för lant- och skogsbruksproducenter MTK rf
- styrelseledamot Torsten Hoffmann, Finlands Flygförbund ry
- direktör Pasi Moisio, Finlands Transport och Logistik SKAL rf
- ombudsman Eero Yrjö-Koskinen, Finlands naturskyddsförbund rf
- ombudsman Hannu Laine, Finlands Båtförbund
- verkställande direktör Jouko Huju, Båtbranschens Centralförbund Finnboat rf

- verkställande direktör Jarmo Nupponen, Olje- och Gasbranschens Centralförbund rf.

Skriftligt utlåtande har lämnats av Neste Oil Abp, Finska Biodieselföreningen rf, Finska

Pelletsenergiföreningen rf och finansministeriet. Finavia har meddelat att det inte har något att anmärka i saken.

PROPOSITIONEN OCH ÅTGÄRDSMOTIONEN

Regeringens proposition

Regeringen föreslår att lagen om accis på flytande bränslen samt lagen om accis på elström och vissa bränslen ändras så att accisen på energiprodukter och el höjs med 9,8 procent i genomsnitt. Accisförhöjningen koncentreras på bränslen som används inom icke-utsläppshandlande sektorer. Dessutom föreslås en lag om bränsleavgift för privata nöjesbåtar.

För biobrännolja som används vid uppvärmning och som bränsle i arbetsmaskiner föreslås accisfrihet. För småskalig produktion av biobrännolja föreslås ett förenklat accisförfarande.

Bränslen för fritidsflyg och nöjesbåtar samt spilloljor föreslås vara accispliktiga bränslen. Bestämmelser om användningsförbud, sanktioner och övervakning i fråga om bränsle i nöjesbåtar ingår i lagen om bränsleavgift som betalas för privata nöjesbåtar.

Förfarandet med återbäring av accis i anknytning till energibeskattnings ska preciseras och förenklas. I lagen om accis på flytande bränslen och i lagen om accis på elström och vissa bränslen ska dessutom göras vissa preciseringar av teknisk natur.

Propositionen hänför sig till budgetpropositionen för 2008 och avses bli behandlad i samband med den.

Lagarna avses träda i kraft vid ingången av 2008.

Åtgärdsmotion

AM 17/2007 rd. I åtgärdsmotionen föreslås att regeringen skyndsamt vidtar åtgärder för att ersätta handikappade för bränsleprissteget enligt kriterierna för återbäring i bilskattelagen.

UTSKOTTETS ÖVERVÄGANDEN

Motivering

Utskottet tillstyrker propositionen med vissa små preciseringar.

Allmänt

Propositionen tar upp två viktiga teman med något olika bakgrund. Det ena har att göra med de skatte- och miljöpolitiska målen i regeringsprogrammet och omfattar ett förslag om att energiskatterna ska höjas med 9,8 procent i genomsnitt. Samtidigt ska den biobrännolja som används vid uppvärmning och i arbetsmaskiner befrias från accis.

Andra ändringsförslag har i sin tur motiverats av det energiskattedirektiv som trädde i kraft i början av 2004 och som kräver företrädesvis tekniska ändringar i energibeskattningen.

Vidare finns det en rad rent nationella ändringsförslag som ska göra lagstiftningen tydligare och procedurerna enklare. Som exempel kan nämnas vissa preciseringar för att samordna produkter som är befriade från skatt eller försörjningsberedskapsavgift eller för att tydligare göra gränsen mellan återbäringsförfarandet för användning av skattefria bränslen och det nuvarande rättelseförfarandet. — Utskottet har inga anmärkningar mot förslagen.

De viktigaste ändringsförslagen i propositionen behandlas nedan med utgångspunkt i utlåtandena om propositionen och utfrågningen av sakkunniga.

Bakgrund

Förslaget att höja energiskatterna är alltså en av de skattepolitiska åtgärder som avtalats i regeringsprogrammet. På ett allmänt plan avser det att stödja positiva miljöförändringar, främja energisparande och energieffektivitet och att göra beskattningen av användningen av fordon effektivare. Användningen av förnybar energi främjas i sin tur genom att lätt brännolja och el i accisklass I höjs mer än i genomsnitt (23,2 % och 18,8 %).

Höjningen har tajmats att sammanfalla med en konjunkturtopp för att bidra till en stabil ekonomisk tillväxt och säkra en balanserad utveckling i den offentliga ekonomin över en längre period. Den ökar statens skatteinkomster med ca 295 miljoner euro per år.

En av de ändringar som energiskattedirektivet kräver och som spelar en viss praktisk roll är att biobränslen som används för uppvärmning eller motorbränsle nu blir skattepliktiga energiprodukter. Tidigare beskattades de enligt en s.k. substitutionsprincip, men nu har de alltså fått en tydligare plats i beskattningen.

Ändringen betyder bl.a. att övervakningssystemet i accislagstiftningen i fortsättningen tillämpas fullt ut på producenter av biobränsle. Detta betyder ökade förpliktelser framför allt för småskalig produktion på enskilda gårdar.

För att underlätta förfarandet föreslår regeringen en förenklad övervakning av småskalig produktion av biobrännolja. Det kan tillämpas när en produkt används som bränsle i arbetsmaskiner och för uppvärmning, dvs. på samma sätt som lätt brännolja. Dessutom får biobränsleproduktionen uppgå till högst 100 000 liter per kalenderår.

En annan ändring med stora praktiska konsekvenser har att göra med att medlemsstaternas undantag löpte ut i slutet av 2006. Merparten av undantagen ingår i de bestående bestämmelserna i energiskattedirektivet och därför behövs

inga särskilda bestämmelser. Det gäller också de flesta lättnader som Finland fått, som för naturgas eller biogas.

Men i energiskattedirektivet finns inte bestämmelser om skattefrihet för bränsle för nöjesbåtar eller fritidsflyg eller för spillolja från dem. Kommissionen gick inte heller med på att förlänga de särskilda undantagen för vare sig Finland eller andra länder.

Kommissionens beslut betyder bl.a. att dieselbränsle för nöjesbåtar blir skattepliktigt. Skatteinivån är den samma som för dieselolja.

Bränslet för fritidsflyg blir också skattepliktigt. Accisen på flygbensin, som är det huvudsakliga bränslet för fritidsflyg, kommer att ligga något över miniminivån i EU. I det stora hela kommer accisen på flygbensin att vara 19,7 cent per liter mindre än på motorbensin i fordon.

Miljöutskottets utlåtande

Miljöutskottet koncentrerar sig i sitt utlåtande på ändringarna i drivmedelsbeskattningen. Det uppger att det inte har haft tid att gå närmare in på förslagen om elaccis och uppmanar därför finansutskottet att särskilt se på elaccisens regionalekonomiska effekter och andra effekter.

Utskottet konstaterar rent generellt att propositionen är ett steg i rätt riktning mot beskattning av förbrukning och konsumtion. Men i framtiden behövs det ett samlat grepp, särskilt för att effektivt begränsa utsläppen av växthusgaser i trafiken. Beskattningen är huvudsakligen fiskal och summarisk, medan klimatutmaningen klart kräver att det införs ett miljöstyrande element i den. Sannolikt måste också regionalpolitiska och sociala stödordningar tas fram, om beskattningens summariska natur innebär att det behövs mer än skatter för att nå önskad styreffekt.

Utskottet bedömer att de föreslagna accishöjningarna inte får nämnvärda konsekvenser för efterfrågan på drivmedel med den nuvarande låga korrelationen mellan drivmedelspriset och hur mycket man väljer att köra. Därför når man ingen miljöstyrande effekt inom trafiken bara genom att höja drivmedelsaccisen. Klimatutmaningen kräver en mindre total drivmedelsför-

brukning, vilket i sin tur kräver både mindre trafik och mindre specifik förbrukning per bil. Utskottet framhåller också att man måste se över mekanismer typ fri bilförmån, som i sig bidrar till att öka trafiken.

För att en viss styreffekt ska nås måste det finnas alternativ till att köra bil, speciellt om det i framtiden blir betydligt dyrare. Kollektivtrafiken, som är det närmaste alternativet, måste förbättras samtidigt som nya avgifter eller skattehöjningar införs, eftersom jämlikhets- och rättvisefrågor är mycket viktiga om man vill att nya regler ska bli accepterade. Utskottet har också sett på olika möjligheter att använda accisinkomsterna och föreslår att frågan tas upp längre fram tillsammans med övriga synpunkter i utlåtandet.

Utskottets enskilda iakttagelser gäller accishöjningen, som är större för dieselolja än bensin, jämförelser av olika bränsletypers negativa miljökonsekvenser och konsekvensbedömningar som med fördel kunde ha ingått i propositionen. Samtliga kommentarer är av mer negativt slag. — Utskottet har dessutom ansett det inkonsekvent att accis till fullt belopp ska tas ut på biobränsleinslaget i drivmedel.

I avsnittet om att främja användningen av biobränsle tas framför allt behovet av att bedöma kolbalansen och andra utsläpp under bränslets hela livscykel upp. Trots att biobränslen i regel minskar klimatbelastningen är de inte alltid ett hållbart alternativ ur klimatsynvinkel. Därför måste kolbalansen bedömas särskilt från fall till fall. — Större utsläppsminskningar nås inte förrän med andra generationens biobränslen. De mest hållbara råvarualternativen för biobränsle är olika slag av kommunalt avfall och annat avfall, oljerester från livsmedelsproduktion, outnyttjad biomassa från jordbruk och hyggesavfall från skogsindustrin.

Utskottet tar dessutom upp frågan om fisket bör nämnas särskilt vid sidan av jord- och skogsbruket i definitionen av biomassa för att skattefriheten för biobränsle framställt av fiskerester ska vara ostridig.

Ekonomiutskottets utlåtande

Ekonomiutskottet uppmärksammar propositionens ekonomiska konsekvenser för olika parter och konstaterar rent generellt att det skulle ha behövts mer omfattande beräkningar av propositionens direkta och indirekta verkningar. Under utsläppshandelsperioden 2008—2012 måste utsläppen från el- och fjärrvärmeproduktion minska med omkring 50 procent jämfört med 2006. Det kommer att få omfattande kostnadseffekter både för näringslivet och hushållen. För industrin antas elaccishöjningen betyda merkostnader om ca 14 miljoner euro. För hushållen betyder det höjda elpriser och dyrare fjärrvärme. Utskottet pekar på fördelarna med kraftvärme och ser det som mycket viktigt att fjärrvärme är ett fortsatt konkurrenskraftigt alternativ.

Merparten av accishöjningen på dieselolja, ca 80 miljoner euro, kommer att drabba näringslivets transporter och kollektivtrafiken. Accishöjningens styreffekt blir därför ganska obetydlig, enligt utskottets mening. I början av 2008 införs dessutom en förpliktelse att använda biobränsle, som i sin tur höjer priset på dieselolja. Det skulle ha varit motiverat att genomföra ändringarna i beskattningen i samband med totalreformen av fordonsbeskattningen.

Utskottet välkomnar förslaget att biobränsle ska göras skattefritt.

Finansutskottets ståndpunkt

Finansutskottet ser propositionen som en balanserad kompromiss mellan kontrollerbara merkostnader till följd av accishöjningarna och miljöstyrning. Accishöjningens styreffekter bör dessutom bedömas som ett led i det stora paketet som också inbegriper färskas förslag till ändring av bilskattelagen och fordonsskattelagen. Utskottet anser att de tillsammans har en klar och betydande inverkan på människors beteende.

Det är också värt att notera att regeringen i syfte att främja användningen av miljövänliga bränslen låter undersöka hur energiskatterna på bränsle kan graderas enligt koldioxidutsläpp och andra utsläpp. Undersökningen ska också omfatta drivmedel, t.ex. andra generationens biodiesel. Regeringen vill se på energiskattestrukturen

och precisera lagstiftningen där det behövs på grund av den tekniska utvecklingen. — Undersökningen ska bli färdig inom 2008.

Utskottet anser att såväl hushållen som näringslivet kan hantera den genomsnittliga bördan på grund av accishöjningarna. Regeringen bedömer att höjningen blir något större för personer eller hushåll som bor i villa och kör egen bil. Men också för dem är höjningen omkring 90 euro per år. Den kan anses skäligen om man väger in hur mycket inkomstnivån beräknas stiga. Accisbeskattningen får en betydligt mindre effekt för de egentliga boendekostnaderna, i snitt 3—34 euro per år beroende på hur man bor.

I reella termer får accishöjningen bara obetydliga konsekvenser för den utsläppshandlande sektorn. Lejonparten av höjningarna, dvs. inemot 90 procent, gäller nämligen den icke-handlande sektorn. Industrins elaccis halverades i början av 2007 och det bidrar för sin del till att lätta bördan. Jämfört med alla de övriga medlemsstaterna i EU är det totala elpriset hos oss femte billigast, och höjningen rubbar inte läget i nämnvärd grad.

Energibeskattningen spelar dessutom fortfarande en viss roll vid sidan av utsläppshandeln. Genom energibeskattningen kan vi framför allt garantera en allsidig energiförsörjning i landet. Närmare synpunkter på detta ingår i utskottets utlåtande om den energi- och klimatpolitiska redogörelsen 2006 (FiUU 9/2006 rd — SRR 5/2005 rd).

Tyngdpunkten ligger på de icke-handlande sektorerna och därför drabbar höjningarna oundvikligen accisen på oljeprodukter och el. Dessutom har regeringen velat minska skillnaden i accis på bensin och diesel, och därmed får höjningen effekter för transportsektorn och kollektivtrafiken. Deras andel av accishöjningarna beräknas ligga kring 80 respektive 10 miljoner euro per år. Energiskatterna höjdes senast 2003 och det betyder att en del av höjningarna de facto är en justering av accisens reella värde.

Avslutningsvis tar utskottet upp frågan om skillnaden i accis på bensin och dieselolja och kontrollen av övergången från skattefri till skattepliktig båt diesel. Vidare föreslår utskottet två

tekniska preciseringar i förslaget till ändring av lagen om accis på flytande bränslen. Förslagen redovisas närmare i detaljmotiven.

Skillnaden i accis på bensin och dieselolja. Regeringen vill minska skillnaden i accis på bensin och dieselolja. Den är nu 27 cent per liter och därmed näststörst i EU. Accisen på bensin föreslås bli höjd med 3,94 cent per liter (6,7 %) mot 4,46 cent per liter (14,0 %) för dieselolja.

Argumenten för en mindre skillnad har samband med gemenskapens mål och miljön. — Det råder ingen oklarhet eller oenighet om grunderna för skillnaden i sig. Merparten, eller omkring 80 procent, av dieseloljan används inom nyttrafik. Man har velat hålla accisen på en låg nivå i Finland på grund av långa transportavstånd.

Gemenskapens mål är att skillnaderna i minimiskattenivåer stegvis ska minskas och i slutändan helt avskaffas. Kommissionen lade den 13 mars 2007 fram ett förslag till ändring av energiskattedirektivet, KOM (2007) 52 slutlig,¹ som är under behandling i riksdagen (U 34/2007 rd).

Kommissionen vill utjämna alltför stora skatteskillnader mellan medlemsstaterna för dieselbränslen för yrkesmässig användning och hindra konkurrenssnedvridning, inte minst s.k. bränsleturism.

Minimiskattenivån för dieselolja stiger enligt kommissionens förslag 2012 till samma nivå som nu gäller för motorbensin. Därefter ska skattenivåerna höjas, för att samordnas 2014. Målet är då en minimiskatt på 38 cent per liter, som är högre än den nu föreslagna skatten 36,40 cent per liter. — Kommissionens förslag är inte slutbehandlat, och riksdagen har ännu inte uttalat sin ståndpunkt i frågan.

Från miljösynpunkt är det bra att se skillnaden mellan de specifika utsläppen från bensin

¹ Kommissionens förslag till rådets direktiv om ändring av direktiv 2003/96/EG när det gäller anpassning av särskilda skatteregler för dieselbränslen som yrkesmässigt används som motorbränsle och samordning av beskattningen av blyfri bensin och dieselbränslen som används som motorbränsle, KOM(2007) 52 slutlig.

och diesel och i motorteknik. En liter dieselolja genererar nämligen lite mer koldioxid än en liter bensin². Dieselmotorer har en bättre motoreffekt och det betyder att koldioxidutsläppen från dieseldrivna bilar är omkring 20 procent mindre än från bensindrivna bilar. Skillnaden förklaras alltså med mindre bränsleförbrukning, inte med bättre bränsle. På grund av detta konstaterar miljöministeriet att det inte finns någon miljöanledning att beskatta dieselolja lindrigare än bensin.

Utskottet anser därför att förslaget att utjämna skatteskillnaderna är motiverat.

I regeringsprogrammet sägs dessutom att staten deltar i finansieringen av kollektivtrafiken i stora städer på det villkor att det ökar användningen av kollektivtrafik och gör den konkurrenskraftigare. Städerna förväntas dessutom själva satsa mer på sin kollektivtrafik. Något beslut om stödnivån har ännu inte fattats, men det finns beslut på att stödet ska tidigareläggas till 2009 i samband med de färska propositionerna om bil- och fordonsbeskattningen.

Det är viktigt att stödja kollektivtrafiken, och beslutet att tidigarelägga det är ett bra beslut, anser utskottet. Det förbättrar busstrafikens villkor och minskar kostnadstrycket på kollektivtrafiken.

Övergångsperioden för dieseldrivna nöjesbåtar. Gemenskapslagstiftningen betyder alltså att skatteundantaget för nöjesbåtar upphörde i slutet av 2006. Skatt ska tas ut på bränslet, och till den delen ger propositionen inte anledning till anmärkningar.

Utskottet vill i alla fall uppmärksamma den förestående övergångsperioden. I propositionen sägs uttryckligen att övergången ska vara flexibel. Varken bensinmackar eller båtägare behöver alltså byta ut bränslet i sina tankar. Det är också klart att det tar en viss tid innan detekteringsmedel och färgämnen för att färga lätt

brännolja försvinner ut mackarnas och båtarnas tankar.

Tullen omfattar denna syn och konstaterar att en särskild övergångsbestämmelse i praktiken inte behövs. Tullen kommer genom föreskrifter och övervakningsinsatser att se till att allt sker kontrollerat. Tankar behöver inte bytas ut eller tvättas för att avlägsna bränslerester.

Den föreslagna strategin är flexibel och tillgodoser båtägarnas rättigheter på ett betryggande sätt, anser utskottet. — För övervakningen kan det i sig vara på sin plats att stifta en särskild lag som förbjuder och sanktionerar användning av lätt brännolja, precis som regeringens föreslår.

Detaljmotivering

Utskottet föreslår följande ändringar i lagen om accis på flytande bränslen.

2 §. I paragrafen ingår definitioner på produkter som är belagda med accis och försörjningsberedskapsavgift och definitioner på en del andra begrepp i lagen.

I punkt 11) definieras biobrännolja. Det är bränsle framställt av biomassa som kan användas för uppvärmning och i fast installerade dieselmotorer och arbetsmaskiner med dieselmotor. Med biomassa avses den biologiskt nedbrytbara delen av produkter, avfall och restprodukter från jordbruk, inklusive material av vegetabiliskt och animaliskt ursprung, skogsbruk och därmed förknippad industri, liksom den biologiskt nedbrytbara delen av industriavfall och kommunalt avfall.

Utskottet föreslår att definitionen på biomassa preciseras så att den utöver jord- och skogsbruk också omfattar fiske, för att det inte ska råda någon oklarhet om skattebehandlingen. Det finns redan biobränsle på marknaden som är framställt av fiskrens och som alltså är accisfritt om det används enligt bestämmelsen.

12 a §. Lagen föreslås bli kompletterad med en ny 12 a §. I den ska föreskrivas om rätt för tullmyndigheterna att få information från Luftfarts-

² En liter dieselolja genererar 2 660 gram koldioxid mot 2 350 gram för en liter bensin. — Trots att koldioxidutsläppen från en bil med dieselmotor är omkring 20 procent mindre än från en bensindriven bil, genererar den större kväveoxid- och partikelutsläpp.

verket för beskattningen och övervakningen av flygbränsle.

Arbetsfördelningen mellan luftfartsmyndigheterna ändrades emellertid den 1 januari 2006 genom att Luftfartsverkets myndighetsenhet blev ett självständigt ämbetsverk under kommunikationsministeriet, Luftfartsförvaltningen, som svarar för flygsäkerhet och myndighetsuppgifter inom civil luftfart. Luftfartsverket fortsätter i sin tur som statligt affärsverk och svarar fortsatt för Finlands flygtrafiktjänstsystem och statens flygplatser.

Den föreslagna nya 12 a § bör därför preciseras med att tullmyndigheten har rätt att få den information som avses i bestämmelsen av Luftfartsförvaltningen.

Åtgärdsmotion

Utskottet har beslutat avvisa åtgärdsmotionen.

Förslag till beslut

Med stöd av det ovan anförda föreslår finansutskottet

att lagförslag 2 och 3 godkänns utan ändringar,

att lagförslag 1 i övrigt godkänns enligt propositionen men 2 § 1 mom. 11 punkten samt 12 a § med ändringar (Utskottets ändringsförslag) och

att åtgärdsmotion AM 17/2007 rd förkastas.

Utskottets ändringsförslag

Lagförslag 1

2 §

I denna lag avses med
(1—10 punkterna som i RP)

11) *biobrännolja* flytande bränsle som är framställt av biomassa och lämpar sig att användas för uppvärmning och i fast installerade dieselmotorer och arbetsmaskiner med dieselmotor; med biomassa avses den biologiskt nedbrytbara delen av produkter, avfall och restprodukter från jordbruk, inklusive material av vegetabiliskt och animaliskt ursprung, *fiske*, skogsbruk och därmed förknippad industri, liksom den biologiskt nedbrytbara delen av industriavfall och kommunalt avfall,

(12—18 punkten som i RP)

12 a §

Tullmyndigheten har rätt att för accisbeskattning av flygbensin och flygpetroleum och tillsyn däröver få nödvändig information av Luftfartsförvaltningen.

FiUB 17/2007 rd — RP 61/2007 rd

Helsingfors den 13 november 2007

I den avgörande behandlingen deltog

ordf. Hannes Manninen /cent
vordf. Kari Rajamäki /sd
medl. Christina Gestrin /sv
Bjarne Kallis /kd
Kyösti Karjula /cent
Esko Kiviranta /cent
Jari Koskinen /saml
Mikko Kuoppa /vänst
Reijo Laitinen /sd (delvis)
Mika Lintilä /cent
Olli Nepponen /saml (delvis)
Tuija Nurmi /saml
Kirsi Ojansuu /gröna (delvis)
Heikki A. Ollila /saml

Heli Paasio /sd
Markku Rossi /cent
Matti Saarinen /sd (delvis)
Minna Sirnö /vänst (delvis)
Pia Viitanen /sd (delvis)
ers. Hanna-Leena Hemming /saml
Matti Kauppila /vänst (delvis)
Miapetra Kumpula-Natri /sd (delvis)
Lauri Kähkönen /sd (delvis)
Reijo Paajanen /saml
Kimmo Sasi /saml (delvis)
Jutta Urpilainen /sd (delvis)
Tuula Väättäin /sd (delvis).

Sekreterare i delegationen var

utskottsråd Maarit Pekkanen.

RESERVATION 1

Motivering

I regeringens proposition (RP 61/2007 rd) föreslås höjningar både i accisen på flytande bränslen och accisen på el. Höjningarna är små i cent, men procentuellt är de stora. Regeringen motiverar sitt höjningsförslag bl.a. med att acciserna inte har höjts sedan 2003 och med att de styr konsumenterna mot mindre energikonsumtion.

Vid utfrågningen av sakkunniga har det enligt min mening med all önskvärd tydlighet kommit fram att de föreslagna höjningarna inte påverkar konsumenternas energikonsumtion. Höjningarnas syfte är därför helt uppenbart fiskalt, dvs. de ska ge mer klirr i statens kassa.

Jag tycker inte att det är rätt att man i ett läge där energipriset av olika skäl hotar stiga ökar trycket på en höjning genom att höja priset på s.k. hushållsel. Höjningen föreslås vara 0,14 cent per kWh, men procentuellt är höjningen rentav 18 %.

Regeringen vill höja accisen på blyfri dieselolja med 4,46 cent per liter, eller 14 %. Finansutskottet konstaterar i sitt betänkande att dieselmotorer tack vare bättre motoreffekt betyder omkring 20 procent mindre koldioxidutsläpp än

för bensindrivna bilar. Vi borde av miljöhänsyn gynna dieselmotorer, men på den punkten står propositionen i strid med det som regeringen själv uttalat om att minsta lilla åtgärd för att minska koldioxidutsläppen måste vidtas.

Om accisen på blyfri dieselolja höjs, ökar varutransportkostnaderna med omkring 80 miljoner euro. Det om något urholkar det finska näringslivets konkurrenskraft i och med att en stor del av accishöjningen i den rådande hårda konkurrensen drabbar näringslivet, eftersom den inte kan slås ut över priserna.

Förslag

Med stöd av det ovan anförda föreslår jag

att lagförslag 3 godkänns enligt utskottets betänkande,

*att lagförslag 1 godkänns enligt utskottets betänkande men accistabellen med ändringar (**Reservationens ändringsförslag**) och att lagförslag 2 godkänns enligt utskottets betänkande men accistabellen med ändringar (**Reservationens ändringsförslag**).*

Reservationens ändringsförslag**1.****Lag****om ändring av lagen om accis på flytande bränslen**

I enlighet med riksdagens beslut

ändras i lagen av den 29 december 1994 om accis på flytande bränslen (1472/1994) 1, 2, 2 a och 3 §, 7 § 2 mom., 9, 9 a och 10 § samt accistabellen i bilagan till lagen,

av dem 2 § sådan den lyder delvis ändrad i lagarna 901/1995, 1259/1996, 921/1997, 757/2001, 1169/2002 och 394/2004, 2 a § sådan den lyder i nämnda lag 921/1997, 3 § sådan den lyder i nämnda lag 901/1995, 9 § sådan den lyder i nämnda lagar 1259/1996, 921/1997 och 1169/2002, 9 a § sådan

den lyder delvis ändrad i nämnda lag 921/1997 och lag 918/2001 och 10 § sådan den lyder delvis ändrad i nämnda lag 1259/1996 och accistabellen sådan den lyder i lag 394/2004, samt *fogas* till lagen nya 2 b, 2 c, 11 a och 12 a § som följer:

1, 2, 2 a—c, 3, 7, 9, 9 a, 10, 11 a och 12 a §
(Som i FiUB)

Ikraftträdandebestämmelsen
 (Som i FiUB)

Bilaga

ACCISTABELL

Produkt	Produkt-grupp	Grundaccis	Tilläggsaccis	Försörjnings-beredskaps-avgift
Motorbensin cent/l				
— reformulerad svavelfri	11	57,24	4,78	0,68
— annan typ	21	59,89	4,78	0,68
Dieselolja cent/l				
— svavelfri	31	26,83	4,76	0,35
— annan typ	41	33,32	5,38	0,35
Lätt brännolja cent/l	51	2,94	5,41	0,35
Tung brännolja cent/kg	61	—	6,42	0,28
Flygpetroleum cent/l	71	33,32	5,38	0,35
Flygbensin cent/l	81	37,54	4,78	0,68

2.

Lag**om ändring av lagen om accis på elström och vissa bränslen**

I enlighet med riksdagens beslut
upphävs i lagen av den 30 december 1996 om accis på elström och vissa bränslen (1260/1996) 13 § och 24 § 2 mom.,

ändras 1 och 2 §, 7 § 6 punkten, 14 §, mellanrubriken före 15 § samt 20 och 22 § och den accis-tabell som utgör bilaga till lagen,

av dem 1 § sådan den lyder delvis ändrad i lag 447/2005, 2 § sådan den lyder delvis ändrad i lagarna 510/1998 och 1168/2002 samt i nämnda lag 447/2005, 7 § 6 punkten sådan den lyder i lag 1058/2006 och den accistabell som utgör bilaga till lagen i nämnda lag 1058/2006, samt
fogas till lagen en ny 2 a och 2 b § som följer:

1, 2, 2 a—b, 7, 14, 15, 20 och 22 §
(Som i FiUB)

Ikraftträdandebestämmelsen
(Som i FiUB)

Bilaga

ACCISTABELL

Produkt	Produkt- grupp	Grundaccis	Tilläggs- accis	Försörj- ningsbe- redskaps- avgift
Elström cent/kWh				
— accisklass I	1	—	0,73	0,013
— accisklass II	2	—	0,25	0,013
Stenkol, stenkolsbriketter, fasta bränslen av stenkol euro/t	3	—	49,32	1,18
Naturgas, i gasform euro/MWh	5	—	2,016	0,084
Tallolja cent/kg	6	6,70	—	—

Helsingfors den 13 november 2007

Bjarne Kallis /kd

Jag omfattar reservationens lagförslag 1.

Minna Sirnö /vänst

RESERVATION 2

Motivering

Ändringsförslaget i reservationen riktar in accisändringarna så att de gynnar miljön och höjningarna så att de är socialt mer rättvisa. Regeringens förslag är helt bakvänt med tanke på den ekonomiska prisutvecklingen. Samtidigt som den vill tygla inflationen genom sin ekonomiska politik, släpper den själv helt greppet om tyglarna.

Det bästa sättet att påverka trafikutsläppen är att höja bränsleacciserna lika mycket procentuellt. I propositionen saknas den här aspekten helt och hållet, eftersom koldioxidtillägget i bränsleaccisen höjs procentuellt lika mycket för bensen som för dieselolja. Dessutom höjs den fiskala biten av accisen mycket mer för dieselolja. Propositionen eftersträvar alltså inga positiva miljöeffekter utan har primärt ett skattepolitiskt syfte. Lagförslaget innebär att grund- och tilläggsaccisen både på bensen och dieselolja höjs procentuellt lika mycket. Grundaccisen stiger med omkring 6 procent och tilläggsaccisen med 13 procent för båda bränsletyperna.

En höjning som den föreslagna är ett bra alternativ för miljön, och användningen av dieseldrivna bilar med lägre utsläpp bör åtminstone inte bestraffas i skatteväg. Samtidigt skulle det gälla att minska partikelutsläppen från dieselmotorer, eftersom de är större än från andra typer av motorer, bl.a. genom att gynna användningen av partikelfilter.

En jämlig beskattning skulle göra mer för kollektivtrafiken än regeringens förslag. I Finland står personbilar för ca 21 procent av dieselförbrukningen, som totalt ligger kring 2,5 miljarder liter per år, resten står lastbilar, skåpbilar och bussar för. Det betyder att det mesta av accishöjningen på dieselolja drabbar näringslivets varutransporter och kollektivtrafiken och ingalunda personbilar.

Det är förbluffande att accishöjningen är större på dieselolja än på bensen i ett läge där regeringen har utfäst sig att gynna kollektivtrafiken som en miljövänlig transportform.

Accishöjningen ökar busstrafikens kostnader med omkring 10 miljoner euro per år. Kostnadsökningen är lika stor som de anslag som avsätts för statsbidrag till stads- och regionbiljetter i budgeten.

De som åker buss och framför allt de som anlitar kollektivtrafik i glesbygderna får stå för fiolerna när biljettpriserna höjs på grund av accisen och accishöjningen. Det är helt otroligt att man ska bestraffa konsumenterna för att de anlitar renare transportformer. Staten borde ju genom beskattningen snarare styra människor så att de lämnar sina personbilar till förmån för kollektivtrafik och inte tvärtom.

Regeringens trevande skattepolitik framgår klart och tydligt av besluten om bränsleaccisen och bilskatten. Skatteändringarna ger det intrycket att regeringen inte har anlagt några särskilda miljöaspekter på bilbeskattningen i sin helhet.

Utsläppshandeln och bränsleprishöjningarna betyder kännbara ökningar i energipriset under kommande år. Enligt vissa uppskattningar kommer elpriset att stiga i början av 2008 helt oberoende av de ökade energiskatterna. Partipriserna antas t.o.m. bli dubbelt högre. Elpriset går upp dels på grund av att priserna på utsläppsätter stiger kraftigt när handeln kommer i gång, dels på grund av att vattensituationen i Norden har normaliserats. De föreslagna accishöjningarna kommer därmed att höja framför allt hushållens boendekostnader.

Vi föreslår därför att elaccisen i första accisklassen inte höjs alls. Till första accisklassen hör hushåll och serviceföretag. Elpriset kommer i alla fall att gå upp inom den närmaste tiden på grund av utsläppshandeln och stegrade råvarupriser.

Förslag

Med stöd av det ovan anförda föreslår vi

att lagförslag 3 godkänns enligt utskottets betänkande,

*att lagförslag 1 godkänns enligt betänkandet men accistabellen med ändringar (**Reservationens ändringsförslag**) och att lagförslag 2 i övrigt godkänns enligt betänkandet men accistabellen med ändringar (**Reservationens ändringsförslag**).*

Reservationens ändringsförslag**1.****Lag****om ändring av lagen om accis på flytande bränslen**

I enlighet med riksdagens beslut

ändras i lagen av den 29 december 1994 om accis på flytande bränslen (1472/1994) 1, 2, 2 a och 3 §, 7 § 2 mom., 9, 9 a och 10 § samt accistabellen i bilagan till lagen,

av dem 2 § sådan den lyder delvis ändrad i lagarna 901/1995, 1259/1996, 921/1997, 757/2001, 1169/2002 och 394/2004, 2 a § sådan den lyder i nämnda lag 921/1997, 3 § sådan den lyder i nämnda lag 901/1995, 9 § sådan den lyder i nämnda lag 1259/1996, 921/1997 och 1169/2002, 9 a § sådan den lyder delvis ändrad i nämnda lag 921/1997 och lag 918/2001 och 10 § sådan den lyder delvis ändrad i nämnda lag 1259/1996 och accistabellen sådan den lyder i lag 394/2004, samt

fogas till lagen nya 2 b, 2 c, 11 a och 12 a § som följer:

1, 2, 2 a—c, 3, 7, 9, 9 a, 10, 11 a och 12 a §
(Som i FiUB)

Ikraftträdandebestämmelsen
(Som i FiUB)

Bilaga

ACCISTABELL

Produkt	Produkt-grupp	Grundaccis	Tilläggsaccis	Försörjnings-beredskaps-avgift
Motorbensin cent/l				
— reformulerad svavelfri	11	57,24	4,78	0,68
— annan typ	21	59,89	4,78	0,68
Dieselloolja cent/l				
— svavelfri	31	28,44	5,38	0,35
— annan typ	41	31,25	5,38	0,35
Lätt brännolja cent/l	51	2,94	5,41	0,35
Tung brännolja cent/kg	61	—	6,42	0,28
Flygpetroleum cent/l	71	33,32	5,38	0,35
Flygbensin cent/l	81	37,54	4,78	0,68

2.**Lag****om ändring av lagen om accis på elström och vissa bränslen**

I enlighet med riksdagens beslut
upphävs i lagen av den 30 december 1996 om accis på elström och vissa bränslen (1260/1996) 13 § och 24 § 2 mom.,
ändras 1 och 2 §, 7 § 6 punkten, 14 §, mellanrubriken före 15 § samt 20 och 22 § och den accistabell som utgör bilaga till lagen,
 av dem 1 § sådan den lyder delvis ändrad i lag 447/2005, 2 § sådan den lyder delvis ändrad i lagarna 510/1998 och 1168/2002 samt i nämnda lag 447/2005, 7 § 6 punkten sådan den lyder i lag 1058/2006 och den accistabell som utgör bilaga till lagen i nämnda lag 1058/2006, samt
fogas till lagen en ny 2 a och 2 b § som följer:

1, 2, 2 a—b, 7, 14, 15, 20 och 22 §
 (Som i FiUB)

Ikraftträdandebestämmelsen
 (Som i FiUB)

Bilaga

ACCISTABELL

Produkt	Produkt- grupp	Grundaccis	Tilläggs- accis	Försörj- ningsbe- redskaps- avgift
Elström cent/kWh				
— accisklass I	1	—	0,73	0,013
— accisklass II	2	—	0,25	0,013
Stenkol, stenkolsbriketter, fasta bränslen av stenkol euro/t	3	—	49,32	1,18
Naturgas, i gasform euro/MWh	5	—	2,016	0,084
Tallolja cent/kg	6	6,70	—	—

Helsingfors den 13 november 2007

Miapetra Kumpula-Natri /sd
 Kari Rajamäki /sd
 Reijo Laitinen /sd
 Heli Paasio /sd
 Matti Saarinen /sd

Pia Viitanen /sd
 Lauri Kähkönen /sd
 Jutta Urpilainen /sd
 Tuula Väättäin /sd

RESERVATION 3

Motivering

Regeringens proposition innefattar tre lagförslag:

- 1) Ett förslag till lag om ändring av lagen om accis på flytande bränslen
- 2) Ett förslag till lag om ändring av lagen om accis på elström och vissa bränslen
- 3) Ett förslag till lag om bränsleavgift för privata nöjesbåtar.

I den här reservationen tar vi ställning till vart och ett av dem.

Vi godkänner lagförslag 3 enligt betänkandet.

Vi är inte nöjda med innehållet i lagförslag 1.

I miljöutskottets utlåtande konstateras det bl.a. följande: "Transporterna är en av de största källorna till växthusgaser och deras andel av utsläppen av dessa gaser ökar fortfarande. Vägtrafikens utsläpp av koldioxid var ca 12 Mt 2005, vilket var 70 procent av den totala mängden utsläpp (17 Mt) inom transportsektorn, och ca 17 procent av utsläppen av växthusgaser i Finland. Person- och paketbilarnas andel av koldioxidutsläppen i vägtrafiken var över 8 Mt och lastbilarnas andel något under 3 Mt." Därför måste vi utan vidare söka lämpliga och fungerande metoder att begränsa trafikutsläppen.

Regeringens proposition betyder tyvärr en större höjning av accisen på dieselolja än på bensin. Det kommer att få kännbara konsekvenser för kollektivtrafiken, inte minst som regeringen helt nyligen kom med en proposition om ändring också av bilskatten, som innebär att skatten på merparten av alla bilar sjunker. Genom att höja accisen på dieselolja och sänka skatten på bilar urholkar regeringen kollektivtrafikens konkurrenskraft jämfört med personbilar.

Det är dessvärre svårt att ta till klimat- och miljöpolitiska argument för att reglera trafiken genom bränsleacciser i ett land som Finland, där en stor del av befolkningen bor kringsspridd och måste åka bil till arbetet, för att uträtta ärenden och för att bedriva sina fritidsintressen, inte

minst som landsbygdsbefolkningen under årens lopp har minskat till den grad att det offentliga inte ens genom att köpa upp avgångar kan garantera tillfredsställande kollektivtrafiktjänster i en stor del av landet.

När situationen ser ut så här skulle det löna sig att sätta in effektiva åtgärder precis där befolkningsunderlaget är så stort och bosättningen så tät att det är möjligt att ha en bra och fungerande kollektivtrafik. Då kan arbetsresor styras över till kollektivtrafik med hjälp av rusningsavgifter eller vägtullar som begränsar privatbilismen i rusningstider och ett tillräckligt rundligt tilltaget offentligt stöd för kollektivtrafik. Vi föreslår att regeringen i anknytning till budgetpropositionen för 2009 utarbetar ett handlingsprogram som styr trafikutvecklingen i en miljövänligare riktning. Vi hade också för avsikt att föreslå ett uttalande om en omgradering av bilskatten, men när regeringen nu har lämnat sin proposition, avstår vi från uttalandet. När själva bilskatten tas upp till behandling kommer vi att peka på bristerna i regeringens bilskatteproposition.

När det gäller accisen på elström (lagförslag 2) föreslår vi en ändring i accistabellen. Elaccisen har graderats enligt en lägre (II) och en högre (I) accisklass. Accisen på el som förbrukas i industrin och yrkesmässig växthusodling bestäms enligt den lägre accisklassen. Accis enligt klass I betalas på el som förbrukas t.ex. i privata hushåll, jord- och skogsbruket, byggsektorn, parti- och detaljhandeln, hotell- och restaurangsektorn och servicesektorn över lag. Accisen betalas när elektriciteten överförs från nätet till slutanvändaren. För vissa produktionsformer och ändamål har det införts ett system med accisåterbäring. Utöver graderade elacciser omfattar energibeskattningen ett stödsystem som består av vissa stöd för elproduktion och en partiell återbäring av accisen inom energiintensiv industri.

Stödet för elproduktion består av stöd för vindkraft, småskalig vattenkraft, skogsflis, returbränsle och biogas. Grundbeloppet är 0,42 cent per kilowattimme. För att värna och förbättra vindkraftens och skogsflisets konkurrenskraft har stödet för el som producerats med hjälp av vindkraft och skogsflis höjts med 0,69 cent per kilowattimme. Stödet för el som producerats med returbränsle är 0,25 cent per kilowattimme eftersom returbränsle inte i sin helhet är bioenergi.

Företag som förbrukar mycket energi får partiell återbäring på energiskatterna. Ett energiintensivt företag kan få skatteåterbäring om acciserna utgör mer än 3,7 procent av företagets bearbetningsvärde. Till denna del har företaget rätt att få återbäring på 85 procent av energiskatten. Men bara den del av återbäringen som överstiger 50 000 euro betalas ut. På tal om lagförslag 2 föreslår vi att regeringen avstår från att höja accisen på hushållsel och att tilläggsaccisen på den el som industrin förbrukar (accisklass II) ska vara 0,30 cent per kWh i stället för 0,25 cent som regeringen föreslår. För tillfället

är accisen 0,22 cent per kWh. Det är ett sätt att minska det inkomstbortfall som våra förslag till övriga ändringar ger upphov till. Dessutom är det nödvändigt att begränsa direkt eluppvärmning inte minst där fjärrvärme är ett bättre alternativ. Byggherrar har en tendens att gå rakt på eluppvärmning eftersom det sänker kostnaderna för bygginvesteringar medan försäljningspriset står oförändrat.

Förslag

Med stöd av det ovan anförda föreslår vi

att lagförslag 3 godkänns enligt utskottets betänkande,

*att lagförslag 1 förkastas, att lagförslag 2 godkänns enligt utskottets betänkande men accistabellen med ändringar (**Reservationens ändringsförslag**) och*

*att två uttalanden godkänns (**Reservationens förslag till uttalanden**).*

Reservationens ändringsförslag

2.

Lag

om ändring av lagen om accis på elström och vissa bränslen

I enlighet med riksdagens beslut
upphävs i lagen av den 30 december 1996 om accis på elström och vissa bränslen (1260/1996) 13 § och 24 § 2 mom.,

ändras 1 och 2 §, 7 § 6 punkten, 14 §, mellanrubriken före 15 § samt 20 och 22 § och den accistabell som utgör bilaga till lagen,

av dem 1 § sådan den lyder delvis ändrad i lag 447/2005, 2 § sådan den lyder delvis ändrad i lagarna 510/1998 och 1168/2002 samt i nämnda lag 447/2005, 7 § 6 punkten sådan den lyder i lag 1058/2006 och den accistabell som utgör bilaga till lagen i nämnda lag 1058/2006, samt

fogas till lagen en ny 2 a och 2 b § som följer:

1, 2, 2 a—b, 7, 14, 15, 20 och 22 §
(Som i FiUB)

Ikraftträdandebestämmelsen
(Som i FiUB)

Bilaga

ACCISTABELL

Produkt	Produkt- grupp	Grundaccis	Tilläggs- accis	Försörj- ningsbe- redskaps- avgift
Elström cent/kWh				
— accisklass I	1	—	0,73	0,013
— accisklass II	2	—	0,30	0,013
Stenkol, stenkolsbriketter, fasta bränslen av stenkol euro/t	3	—	49,32	1,18
Naturgas, i gasform euro/MWh	5	—	2,016	0,084
Tallolja cent/kg	6	6,70	—	—

Reservationens förslag till uttalanden

1. Riksdagen yrkar på att regeringen förbereder ett program som ska beslutas i samband med budgetpropositionen för 2009 om att begränsa trafikutsläppen bl.a. genom att införa vägtullar eller rusningsavgifter i storstadsregioner, ta in ett tillräckligt stort anslag i budgeten för att förbättra kollektivtrafiken i

dessas stadsregioner, bestämma skäliga biljettpriser, främja spårvägstrafik och övrigt kollektivtrafik över lag och sänka prisnivån i hela landet.

2. Riksdagen yrkar på att regeringen bereder en proposition om minskad användning av direkt eluppvärmning och tillräckligt stöd för alternativa uppvärm-

*ningsmetoder som värmepumpar och
fjärrvärmenät.*

Helsingfors den 13 november 2007

Mikko Kuoppa /vänst
Matti Kauppila /vänst

Jag omfattar reservationen i fråga om lagförslag 2 och 3.

Minna Sirnö /vänst