

FINANSUTSKOTTETS BETÄNKANDE 51/2010 rd

Regeringens proposition med förslag till ändring av lagstiftningen om energibeskattnings

INLEDNING

Remiss

Riksdagen remitterade den 21 september 2010 en proposition med förslag till ändring av lagstiftningen om energibeskattnings (RP 147/2010 rd) till finansutskottet för beredning.

Motioner

I samband med propositionen har utskottet behandlat följande motioner:

- LM 132/2007 rd — Tarja Filatov /sd m.fl.: Lagar om temporär ändring av lagen om accis på elström och vissa bränslen och fastighetsskattelagen (26.2.2008)
- LM 141/2007 rd — Annika Lapintie /vänst m.fl.: Lag om ändring av 9 § i lagen om accis på flytande bränsle och av mervärdesskattelagen (20.2.2008)
- LM 52/2008 rd — Pertti Hemmilä /saml m.fl.: Lag om ändring av 11 och 12 § i fordonsskattelagen (11.6.2008)
- LM 55/2008 rd — Lauri Oinonen /cent: Lag om ändring av lagen om accis på flytande bränsle (11.6.2008)
- LM 102/2008 rd — Bjarne Kallis /kd m.fl.: Lag om ändring av 11 § i fordonsskattelagen (23.10.2008)
- LM 116/2008 rd — Eero Lehti /saml m.fl.: Lag om ändring av 12 § i fordonsskattelagen (20.11.2008)
- LM 129/2008 rd — Tarja Filatov /sd m.fl.: Lagar om ändring av lagen om accis på elström och vissa bränslen och fastighetsskattelagen (19.11.2008)
- LM 19/2009 rd — Sanna Perkiö /saml: Lag om beskattning av värmeenergi som leds till vattendrag (26.3.2009)
- LM 76/2009 rd — Kari Kärkkäinen /kd m.fl.: Lag om ändring av den accistabell som utgör bilaga till lagen om accis på elström och vissa bränslen (7.10.2009)
- LM 102/2009 rd — Tarja Filatov /sd m.fl.: Lagar om temporär ändring av lagen om accis på elström och vissa bränslen och fastighetsskattelagen (11.11.2009)
- LM 14/2010 rd — Lauri Oinonen /cent m.fl.: Lag om ändring av 2 a § i lagen om accis på elström och vissa bränslen (22.4.2010)
- AM 60/2009 rd — Kari Kärkkäinen /kd m.fl.: Slopade elacciser för industrin (29.9.2009)

FiUB 51/2010 rd — RP 147/2010 rd

- AM 62/2009 rd — Pentti Tiusanen /vänst m.fl.: Skatt på windfall-vinster vid elproduktion (29.9.2009)
 - AM 15/2010 rd — Lauri Oinonen /cent: Befrielse från bränsleaccis för biogas (9.3.2010)
 - AM 73/2010 rd — Lauri Oinonen /cent: Kompensation till busstrafiken för höjd punktskatt på diesel (19.10.2010)
 - AM 80/2010 rd — Lauri Oinonen /cent: Befrielse av biogasdrivna fordon och arbetsmaskiner från drivkraftsskatt (30.11.20)
 - AM 84/2010 rd — Lauri Oinonen /cent: Rätt till återbäring av skatt på olja för maskinföretagare (30.11.2010)
- konsultativ tjänsteman Magnus Cederlöf, miljöministeriet
 - energiingenjör Antti Saastamoinen, Tullstyrelsen
 - verkställande direktör Pasi Nieminen, Automobilförbundet rf
 - verkställande direktör Tero Kallio, Bilimportörerna rf
 - skatteexpert, vicehäradshövding Mika Jokinen, Finlands näringsliv rf
 - överingenjör Timo Vapalahti, Energimarknadsverket
 - direktör Jukka Leskelä, Finsk Energiindustri rf
 - direktör Christer Paltschik, Gasum Oy
 - direktör Veikko Hokkanen, Helsingfors Energi
 - direktör Aimo Kastinen, Kemiindustrin rf
 - ombudsman Ismo Ojala, Handelsträdgårdsförbundet
 - avdelningsdirektör Janne Huhtamäki, Trafiksäkerhetsverket
 - projektchef Esa Mannisenmäki, Linja-autoliitto
 - direktör Timo Sipilä, Maa- ja metsätaloustuottajain Keskusliitto MTK ry
 - energi- och infrastrukturdirektör Stefan Sundman, Skogsindustri rf
 - ordförande Hannu Niemelä, Träenergi rf
 - ledande expert Janne Rauhamäki, Pöyry Oy
 - ekonomisk expert Helena Pentti, Finlands Fackförbunds Centralorganisation FFC rf
 - verkställande direktör Antti Koskelainen, Suomen ElFi Oy
 - ombudsman Pekka-Juhani Kuitto, FINBIO — Finska bioenergiföreningen rf
 - styrelsesuppleant Ari Lampinen, Suomen Biokaasuyhdistys ry
 - verkställande direktör Hannu Kauppinen, Suomen Kaasuyhdistys ry
 - forskningschef Mauri Marttila, Finlands Fastighetsförbund rf
 - direktör Pasi Moisio, Finlands Transport och Logistik SKAL rf
 - ekonomisk expert Martti Luukko, Finlands Konsumentförbund rf

Utlåtanden

I enlighet med riksdagens beslut har kommunikationsutskottet, ekonomiutskottet och miljöutskottet lämnat utlåtande i ärendet. Utlåtandena (KoUU 12/2010 rd, EkUU 24/2010 rd och MiUU 18/2010 rd) återges efter betänkandet.

Utskottet har också bett om utlåtande av jord- och skogsbruksutskottet. Utlåtandet (JsUU 20/2010 rd) återges efter betänkandet

Beredning i delegation

Ärendet har beretts i finansutskottets skattedelegation.

Sakkunniga

Skattedelegationen har hört

- konsultativ tjänsteman Leo Parkkonen, finansministeriet
- konsultativ tjänsteman Esa Hiiva, jord- och skogsbruksministeriet
- överinspektör Saara Jääskeläinen, kommunikationsministeriet
- överinspektör Pekka Tervo, arbets- och näringsministeriet

- miljövårdschef Jouni Nissinen, Finlands naturskyddsförbund rf
- direktör Jyri Seppälä, Finlands miljöcentral
- ombudsman Juhani Nenonen, Finlands Egnahemsförbund rf
- ombudsman Pekka Aalto, Finlands Lokaltrafikförbund
- ombudsman Hannes Tuohiniitty, Finska Pelletsenergiföreningen rf
- förvaltningschef Timo Koskinen, Suomen Taksiliitto ry
- ombudsman Anni Mikkonen, Finska vindkraftföreningen
- jurist Helena Ålgars, Svenska lantbruksproducenternas centralförbund SLC rf
- verkställande direktör Jussi Laitinen, Tampereen Sähkölaitos Oy
- direktör Martti Kätkä, Teknologiindustrin rf
- verkställande direktör Jaakko Silpola, Turveteollisuusliitto ry
- överinspektör Riitta Kekäläinen, Skatteförvaltningen
- chefsekonomist Minna Punakallio, Skattebetalarnas Centralförbund rf
- teknologidirektör Satu Helynen, Statens tekniska forskningscentral.

Skriftligt utlåtande har lämnats av

- Autoalan Keskusliitto ry
- Centralhandelskammaren
- Kotkamills Oy
- Koneyrittäjien liitto ry
- Liikenneympäristöyhdistys ry
- Finlands Bensin- och Trafikservicehandlarförbund FBF rf
- SF-Caravan ry
- Finlands Kommunförbund
- Företagarna i Finland
- finansministeriet
- Vuokralaiset VKL ry
- Ålands landskapsregering
- Olje- och Gasbranschens Centralförbund rf.

PROPOSITIONEN OCH MOTIONERNA

Propositionen

Regeringen föreslår att lagen om accis på flytande bränslen och lagen om accis på elström och vissa bränslen ändras så att bränslebeskattningen baserar sig på bränslets energiinnehåll och det specifika utsläppet av koldioxid vid förbränning. Samtidigt ändras den svenska termen accis till punktskatt. Benämningen på de aktuella punktskatterna ändras till energiinnehållsskatt och koldioxidskatt. Försörjningsberedskapsavgiften förblir oförändrad både till nivå och till grunder. De föreslagna ändringarna förutsätter också ändringar i fordonsskattelagen och i lagen om återbäring av accis på vissa energiprodukter som använts inom jordbruket.

På fossila och biobaserade bränslen tas ut energiinnehållsskatt i proportion till energiinnehållet, vilket minskar speciellt etanolskatten. Grunden för beräkning av koldioxidskatt höjs från det nuvarande. I koldioxidskatten beaktas den koldioxidminskning i förhållande till fossila

bränslen som åstadkoms med hjälp av biobränslen, vilket gynnar koldioxideffektiva biobränslen. Den föreslagna ändringen i skattestrukturen gäller också biobrännolja, som för närvarande är skattefri. Biogas förblir skattefri.

När det gäller energiinnehållsskatten introduceras dessutom en kvalitetsgradering för bränslen som minskar på hälsofarliga lokala utsläpp. Av trafikbränslena ska kvalitetsgraderingen gälla paraffinisk dieselolja. I fråga om natur- och biogas betraktas nyttan visavi lokala utsläpp som en faktor som sänker nivån på drivkraftsskatten för personbilar.

Också för svavelfri lätt brännolja föreslås en kvalitetsgradering. Genom att kvalitetsgradera motorbensin vill man minska de negativa hälsoeffekter som orsakas av avgasutsläpp från motorsågar, gräsklippare och andra mindre arbetsmaskiner.

Strukturförändringen som gäller fordon och som baserar sig på energiinnehållet samt koldi-

oxidutsläpp och lokala utsläpp förverkligas genom bränslebeskattning eller en kombination av bränslebeskattning och drivkraftsskatt på fordon. Dieselmotors samt gas- och eldrivna bilmotors drivkraftsskatt ändras.

Den strukturella förändringen av bränslebeskattningen av trafikbränslen ska genomföras så avkastningsneutralt som möjligt. Regeringen föreslår inga ändringar i skattenivån för bensin, och den föreslagna skattehöjningen på dieselolja kompenseras av en sänkning av den allmänna nivån för drivkraftsskatten på person- och lastbilar.

Punktskatten på lätt och tung brännolja, stenkol och naturgas samt el som uppvärmnings- och kraftverksbränslen föreslås i samband med omläggningen av skattestrukturen bli höjd med ca 730 miljoner euro för att kompensera för förlusten av skatteinkomster till följd av att arbetsgivarens folkpensionsavgift slopades.

Koldioxidskatten på bränslen som används i kombinerad el- och värmeproduktion sänks med 50 procent i syfte att minska överlappande koldioxidstyrning och göra den kombinerade produktionen mer konkurrenskraftig. Gränsvärdena för skatteåterbäringar till energiintensiva industrier föreslås förbli oförändrade. Skatten på naturgas föreslås bli höjd stegvis.

För bräntorv föreslås en stegvis stigande, låg energiskatt som inte baserar sig på vare sig energiinnehållet eller koldioxidutsläppen. Den energiskatt som tas ut som punktskatt för tallolja höjs i samma mån som för tung brännolja.

Återbäringen av energiskatt inom jordbruket höjs för att kompensera jordbruket för skattehöjningarna.

Förfarandet för beskattningen av naturgas harmoniseras med övriga punktskatter. Den nuvarande importbeskattningen ersätts med att naturgasen beskattas när gasen överläts från överföringsnätet för konsumtion. Så kallade mikro-kraftverk befrias helt från skyldigheten att betala elskatt. I energibeskattningen görs också vissa preciseringar av teknisk natur.

Propositionen hänför sig till budgetpropositionen för 2011 och avses bli behandlad i samband med den.

Lagarna avses träda i kraft den 1 januari 2011 förutsatt att kommissionen beviljar tillstånd för statliga bidrag för de föreslagna ändringarna. Höjningen av skatten på fossil dieselolja ska dock tillämpas först från ingången av 2012. Också sänkningen av drivkraftsskatten på person- och lastbilar genomförs fullt ut först 2012. Ändringarna i drivkraftsskatten för gas- och eldrivna personbilar genomförs först 2013.

Motioner

LM 132/2007 rd, LM 129/2008 rd och 102/2009 rd. I motionerna föreslås det att det lagstiftas om en skatt på elkraftsproduktion och en skatt på kraftveksfastigheter som vatten- och kärnkraftverk etablerade före 1998 ska betala till staten.

Lagarna avses träda i kraft den 1 januari 2010 och gälla till den 31 december 2012.

LM 141/2007 rd. För att öka kollektivtrafikens konkurrenskraft föreslår motionärerna att bränsleaccisen slopas för busstrafiken och att momsen på bussbiljetter sänks från åtta till noll procent.

LM 52/2008 rd. I motionen föreslås det att drivkraftsskatten slopas för den tunga trafiken över hela linjen.

LM 55/2008 rd. Motionären förslår att åkare på ansökan ska få tillbaka 8,75 cent per liter på den lätta brännolja som använts inom respektive bransch för yrkes- eller företagsverksamhet. Samma rätt ska gälla traktorer och maskiner som används inom jord- och skogsbruk.

LM 102/2008 rd. I motionen föreslås det att drivkraftsavgiften för dieselmotors sänks med 10 procent i alla fordonskategorier.

LM 116/2008 rd. Förslaget i motionen går ut på att bilar som enbart drivs av en elmotor ska befrias från fordonsskatt 2009—2012.

LM 19/2009 rd. Motionärerna föreslår att det tas ut skatt på värmeenergi som leds ut i vattendrag. Skatten skulle grunda sig på mängden värmeenergi.

ergi som leds ut och priset på en koldioxidutsläppsrättighet inom utsläppshandeln.

LM 76/2009 rd. I motionen föreslås det att den accistabell som utgör bilaga till lagen om accis på elström och vissa bränslen (1260/1996) ändras så att den skatt i accisklass II som industrin ska betala är 0,05 cent/kWh.

LM 14/2010 rd. Det föreslås i motionen att biogas/biometan eller förädlingsprodukter därav som framställts i Finland inte ska beskattas då de används för uppvärmning eller som drivmedel.

AM 60/2009 rd. Motionärerna föreslår att regeringen vidtar åtgärder för att befria industrin från elskatt.

AM 62/2009 rd. Enligt motionen bör regeringen vidta åtgärder för att skynda på beredningen av lagstiftning om beskattningen av oförtjänta vinster som uppstår i produktionen av annan el än kondenskraftel och förelägga riksdagen lagförslag.

AM 15/2010 rd. Motionären föreslår att regeringen vidtar åtgärder för att biogas inte ska beläggas med bränsleskatt för att därmed gynna användningen av inhemsk och ren energi och driva på tekniken och produktionen inom branschen.

AM 73/2010 rd. I motionen föreslås det att regeringen tillsätter en arbetsgrupp med uppgift att under 2011 ta reda på hur busstrafiken kunde kompenseras för tilläggskostnaderna till följd av skattehöjningen på diesel.

AM 80/2010 rd. Motionären föreslår att regeringen vidtar åtgärder för att befria biogasdrivna fordon, traktorer och andra arbetsmaskiner från drivkraftsskatt.

AM 84/2010 rd. I motionen föreslås det att regeringen vidtar åtgärder för att höja kvalitetsgraderingen för brännolja till 5 cent per liter varvid punktskatten på motorbrännolja blir 13,70 cent per liter, och ge professionella maskinföretagare samma rätt till punktskattsåterbäring som jordbrukare.

UTSKOTTETS ÖVERVÄGANDEN

Allmän motivering

Utskottet tillstyrker lagförslaget med ändringar.

Propositionen med förslag till ändringen av lagstiftningen om energibesiktning innebär en genomgripande reform av stor principiell betydelse. I fortsättningen bygger energibesiktningen på miljösynpunkter och är mer neutral och konsekvent än beskattningen i dag. Den är i enlighet med målen i regeringsförklaringen följande steg i den miljöbesiktning som visat sig vara ett incitament och på önskat sätt styrande i fråga om bil- och fordonsbesiktningen.

Propositionen har två infallsvinklar, som bör hållas i sär när man tittar på detaljerna i förslaget: å ena sidan en *omläggning av skattestrukturen* där ledmotivet varit att så konsekvent som möjligt ta hänsyn till miljöeffekterna i skattegrunden för olika bränslen. Å andra sidan föreslår regeringen *höjningar i energiskatter* som

med 750 miljoner euro på årsnivå ska kompensera för det inkomstbortfall som uppstått när arbetsgivarens folkpensionsavgift (*Fpa-avgift*) slopades. Beslutet om detta och om när och hur skatterna ska höjas för uppvärmnings- och kraftverksbränslen fattades samtidigt med beslutet om att slopa Fpa-avgiften i början av 2009.

Propositionen är betydelsefull i båda avseenden: den nya skattestrukturen som bygger på bränslenas energiinnehåll (*energiinnehållsskatt*) och det specifika utsläppet av koldioxid (*koldioxidskatt*) täcker in alla fossila bränslen och biobränslen el, torv och tallolja undantagna och leder till att dessa beskattas på strukturellt enhetliga grunder. I modellen ingår också en kvalitetsgradering av drivmedel som avses minska lokala utsläpp och främja användningen av ny energieffektiv uppvärmningsteknik som bygger på lätt brännolja.

Skattemodellen är alltså till sin struktur och omfattning tämligen överskådlig. Dessutom uppmuntrar den till att välja de miljömässigt bästa bränslena inte minst i trafiken. Den stöder därmed den pretentiösa ambitionen att före 2020 minska växthusgasutsläppen med 16 procent i den icke-utsläppshandlande sektorn från nivån 2005. Tack vare skattestrukturen kan energibeskattningsens styrande effekt dessutom riktas in bättre på olika bränslen, produktionsformer och branscher. Förslaget stöder följaktligen genomgående användningen av förnybara energikällor och uppmuntrar till energieffektivitet och energisparande i linje med de nationella klimatmålen.

Å andra sidan är propositionen betydelsefull också i fiskalt hänseende. Det föreslagna skatteunderlaget är mångsidigt och strukturen flexibel även med hänsyn till framtida behov. Højningen av skatten på uppvärmningsbränslen och el ökar skatteintäkterna med ca 726 miljoner euro netto på årsnivå. Skillnaden jämfört med målnivån beror främst på att skattestrukturen lagts om, att t.ex. koldioxidskatten på kombinerad produktion av el och värme i sista stund föreslogs bli halverad och att skattegiljotinen varit effektivare än väntat för den energiintensiva industrins del.

Nästa år kommer skatteinkomsterna att öka något mindre. Anledningen till det är att ändringarna gällande dieselolja träder i kraft först vid ingången av 2012 och på att skatten på naturgas och bräntorv sker i etapper 2013 och 2015.

Något som också talar för förslaget är att kommissionen håller på att se över energiskattdirektivet och står i beråd att införa en energiinnehålls- och en koldioxidskattekomponent. Tanken är att miljöstyrningen ska bli effektivare på detta sätt och utsläppshandeln och energibeskattningen samordnas bättre till ett styrinstrument för växthusgasutsläppen. De föreslagna ändringarna ligger i stort sett i linje med kommissionens planer. De hjälper oss alltså att på förhand anpassa oss till i sinom tid sannolikt förpliktande EU-normer.

Av ovannämnda principiella skäl välkomnar utskottet propositionen som ett ypperligt steg i

riktning mot miljömässig skattestyrning. Den bygger på en omfattande och grundlig beredning utifrån framforskade rön. I modellen har hänsyn också tagits till begränsningarna och kriterierna i EU:s skatte- och miljölagstiftning där det s.k. RES-direktivet om främjande av förnybar energi hör till de främsta. Biobränslen som uppfyller kriterierna kan få avsevärda koldioxidskattelättnader på grund av minskade koldioxidutsläpp.

Modellens grundvalar har visat sig kunna motstå också den kritik som uttalades under sakkunnigutfrågningen. Utskottet ser därmed inget behov av att göra några principiellt större ändringar i den. Eftersom en del frågor väckt livlig debatt, tar utskottet upp dem en och en i det följande. Dessutom föreslår utskottet vissa preciseringar i lagförslag 1, 2 och 5. Ändringarna motiveras i detaljmotiven.

Utlåtanden

Ekonomiutskottet, jord- och skogsbruksutskottet, kommunikationsutskottet och miljöutskottet har lämnat utlåtande om propositionen. Allmänt taget anses den föreslagna skattestrukturen vara lyckad eller ett steg i rätt riktning. Men utlåtandena tar trots allt upp en lång rad detaljer och vilka konsekvenser propositionen får. De flesta observationerna är sådana som utskottet fått sig serverade under sakkunnigutfrågningen. Finansutskottet behandlar dem därför i behövlig utsträckning nedan.

Naturgas och kombinerad produktion av el och värme

Tanken är att naturgas framöver ska beskattas enligt de allmänna grunderna för uppvärmningsbränslen. Också själva beskattningsförfarandet samordnas med annan punktbeskattning.

Skatten på naturgas grundar sig alltså på en energiinnehålls- och en koldioxidskattekomponent, och storleken på skatten är avpassad efter skattenivån för lätt brännolja. Storleken på koldioxidskatten beräknas på samma sätt som för andra uppvärmningsbränslen utifrån ett värde av 30 euro per ton koldioxid. Värdet är högre än grunden för den nuvarande tilläggsaccisen och

högre än det förväntade utsläppshandelspriset för ett ton koldioxid, men dess uttryckliga syfte är att förbättra styrningen i fråga om koldioxid.

Det enda undantaget för naturgas är att energiinnehållsskatten höjs i tre etapper fram till 2015.

Ändringen av naturgasens skattemässiga status har väckt oro för att naturgasens konkurrenskraft gentemot stenkolk eller biobränslen försvagas i avgörande grad. Detta kan i framtiden påverka inmatningsordningen för bränslen vid kraftverk eller konkurrenskraften för kraftvärmeverk (*CHP-anläggningar*) och vidare på upprätthållandet av ett naturgasnät. Också miljöutskottet har pekat på dessa faktorer och anser att en gradering av skattehöjningen är nödvändig för att företagen ska kunna anpassa sig till omläggningen. Utskottet menar att omläggningen i sig är ett steg i rätt riktning men att det kunde vara bra med en längre övergångstid.

Finansutskottet anser det viktigt att naturgasens miljöpositiva effekter kan garanteras också i fortsättningen. Naturgas är som känt en effektiv energiform i kombinerad produktion av el och värme och särskilt viktig för fjärrvärmeproduktionen i huvudstadsregionen och vissa andra stora stadsregioner. Den har en fungerande infrastruktur som också i logistiskt hänseende är effektiv. Naturgasen ger inte heller upphov till lokala utsläpp.

Men det krävs hållbara miljömässiga och ekonomiska grunder för att särbehandla naturgasen i förhållande till andra uppvärmningsbränslen. Sådana grunder lär inte finnas att uppbringa om man ser till propositionens sammantagna effekt.

Priset på fjärrvärme uppskattas stiga med 10—15 procent när skatten på uppvärmningsbränslen höjs. Det beror på att skatten på naturgas i dagsläget är bara hälften av den kalkylmässiga skatten. Men reformen gör att också kostnaderna för olje- och eluppvärmning stiger lika mycket som för fjärrvärme. I skattehänseende blir skillnaderna mellan de här uppvärmningsformerna inte särskilt stor.

Regeringen påpekar å andra sidan i propositionen att skattehöjningen kan bli så stor för uppvärmningsbränslen att de också kan generera ne-

gativa miljöeffekter om de föreslagna korrigeringarna inte vidtas. Den värsta effekten skulle vara att konkurrenskraften hos fjärrvärme som produceras i kraftvärmeverk och som omfattas av utsläppshandeln försvagas i jämförelse med fastighetsspecifik uppvärmning inom den icke-handlande sektorn, särskilt jordvärmepumpar. I och för sig är det till nytta att främja användningen av jordvärmepumpar om de t.ex. ersätter fossil olja. Det här har varit ett argument för de insatser regeringen planerat för att köra fram värmepumpar.

Propositionen utgår från att CHP-produktionen ska få behålla sina skatteförmåner. Dessutom halveras koldioxidskatten på de bränslen som anläggningarna använder för värmeproduktion. Båda lösningarna stärker CHP-produktionens konkurrenspositioner. Eftersom nästan all CHP-produktion omfattas av utsläppshandeln, minskar halveringen också överlappningarna i skattestyrningen och styrningen genom utsläppshandel och mildrar engångshöjningens konsekvenser för handeln med utsläppsrätter.

Finansministeriet har gjort den sammantagna bedömningen att propositionen knappt alls kommer att påverka konkurrensen mellan stenkolk och naturgas i CHP-produktionen. Kraftvärmelanläggningarnas bränslekostnader stiger när skatten på naturgas höjs till samma nivå som skatten för andra fossila bränslen men skillnaden i stegringen är mindre än 1 euro/MWh jämfört med stenkolk. Också därefter är skatten på den totala förbrukningen av naturgas i kraftvärmeverk ca 2,5 euro/MWh mindre än av stenkolk. Dessutom leder den föreslagna stegvisa höjningen av skatt på naturgas till att skatten på stenkolk höjs mer än skatten på naturgas under loppet av fyra år och särskilt åren 2011—2012. Vidare blir naturgasen hela tiden mer lönsam tack vare priset på en utsläppsrätt (antagande 20 euro/ton CO₂) som gör att kostnaderna för kol ökar med närapå 3 euro/MWh mer än för naturgas.

Det går inte heller att genom beskattning påverka de skattefria priserna på naturgas och stenkolk och förändringarna i dem. Fluktuationerna i det skattefria priset på naturgas har under de tre senaste åren varit större än den nu föreslagna

skattehöjningen. Stenkol kommer också i fortsättningen att prismässigt vara det billigaste bränslet fastän skatten också efter omläggningen kommer att vara högst. Skatten är således endast en i förhållande till andra kostnads- och prisfaktorer relativt liten variabel som påverkar inmatningsordningen vid gas- och stenkolskraftverk.

Sammantaget sett och i ett längre perspektiv kommer den föreslagna skatteomläggningen knappt alls att påverka inmatningsordningen vid kraftverken och därmed utsläppen. Den högre skatten förklarar inte varför inmatningsordningen ändras, som det påstås i utlåtandena. Denna slutsats stöds också av den utredning om uppvärmningsbränslen som Statens tekniska forskningscentral gjort.

Frågan kan också bedömas med invägande av hur kostnadseffektiva åtgärderna för att minska utsläppen är. Ministeriet har räknat ut att övergångsarrangemangen i fråga om skattehöjningen på naturgas innebär att naturgasen får totalt ca 210 miljoner euro i skattestöd under en period av fyra år, medan staten går miste om en lika stor skatteinkomst. Priset på den utsläppsminskning som uppnås med stödåtgärden blir närapå 40 euro/ton CO₂ antaget att naturgasen helt skulle ersättas med stenkol utan skattestödet.

Stödjande sig på erhållen utredning anser utskottet att den föreslagna skatten på naturgas inte bör ändras. Även ekonomiutskottet anser förslaget vara skäligt.

Det uppfyller den miljöförankrade skattereformens syfte att beskatta alla bränslen på enhetliga grunder och objektivt efter energiinnehåll och koldioxidutsläpp. Inte heller annan information under ärendebehandlingen vittnar om ett behov att särbehandla naturgasen. Dessutom finns det tecken på att pristrycket på naturgas kommer att lätta när man i Förenta staterna börjat använda skiffergas kommersiellt. Övergångsarrangemangen ger aktörerna en rimlig respit att anpassa sig till och reagera på skattehöjningen. Dessutom får man inte glömma att beslutet om skatteomläggning för naturgas varit ett känt faktum i närapå två år.

Eftersom förändringen är stor gäller det att, som också regeringen påpekar, noga ge akt på hur den påverkar användningen av olika energikällor och utsläpp.

Brännertorv

Efter några år av skattefrihet ska brännertorven åter inlemmas bland de skattebelagda bränslena. Efter en stegvis övergångsperiod på fyra år ska skatten 3,9 euro/MWh. Detta motsvarar inte mer än en knapp femtedel av den utifrån energi- och koldioxid innehåll beräknade faktiska skatten på 19 euro/MWh. Meningen är alltså inte att beskatta torven efter energiinnehåll och koldioxidutsläpp enligt miljömodellen utan att ta ut en fiskal energiskatt på samma sätt som för el och tallolja.

Förfarandet är möjligt för att torv inte omfattas av energiskattedirektiven liksom inte heller trä och träbaserade bränslen. Inte heller tillämpas den s.k. substitutionsprincipen på torv. Medlemsstaterna får alltså själva bestämma hur torven ska beskattas men med hänsyn till bl.a. EU:s förbud mot skattediskriminering och bestämmelser om statligt stöd.

De huvudsakliga argumenten för den låga energiskatten på brännertorv är för det första att full skatt skulle höja priset på massaved och flytta över virket till energianvändning i stället för pappersframställning. Å andra sidan används torv av bränntekniska skäl som blandbränsle särskilt i träeldade kraftverk som är fördelaktiga med tanke på klimatmålen. Full skatt skulle slå ut torven konkurrensmässigt också i förhållande till stenkol.

Sakkunniga som utskottet hört tror att torvskatten trots allt kommer att leda till att trä går till förbränning. - Men samtidigt finns det de som av miljöskäl kritiserar den låga skattenivån, eftersom torven kan jämföras med fossila bränslen då det gäller utsläpp av koldioxid. Båda aspekterna framgår av miljöutskottets utlåtande. Miljöutskottet menar att det i princip är viktigt och motiverat att torven skattebeläggs. Men torvskatten behöver utvecklas för att passa in i miljömodellen.

Med tanke på de motsatta intressena är propositionen enligt finansutskottets åsikt bra avvägd och balanserad. Dessutom stärker användningen av bräntorv försörjningstryggheten och energisjälvförsörjningen hos oss.

När man väger frågan bör man komma ihåg att handeln med utsläppsrätter begränsar effektivt koldioxidutsläppen från såväl bräntorv och andra fossila bränslen. Av torven används 80 procent i kraftvärmeproduktion som så gott som helt omfattas av utsläppshandeln. Det begränsar den övriga användningen av torv till i ekonomiskt hänseende ändamålsenliga volymer. Priset 20 euro per ton för en utsläppsrätt motsvarar 7,6 euro i extra kostnader per megawattimme för torven. Om en utsläppsrätt kostar 30 euro per ton blir den extra kostnaden 11,4 euro, vilket innebär att torvpriset stiger till det dubbla. Det ger bl.a. skogsflis en större konkurrenspotential gentemot torv.

Regeringen har också beslutat att användningen och produktionen av skogsflis ska stödjas. Det kommer att i stort sett ha samma effekt som beskattningen av bräntorv, men stöden till skogsflis kan riktas in med större precision. Hänsyn bör tas även till dessa åtgärder när storleken på torvskatten läggs fast, för att den sammanlagda effekten inte ska skada industrins virkesförsörjning och omintetgöra målet att öka användningen av förnybar energi. Summa summa gör den låga skatten på bräntorv beskattningen mer miljöstyrande.

Risken finns att en hög skatt på bräntorv leder till minskade investeringar i anläggningar som använder inhemskt bränsle (kombinerad produktion, produktion av biobaserade drivmedel och övriga förädlade bränsleprodukter).

I och med att skatten höjs stegvis två år åt gången kan man hålla ögonen på effekterna och aktörerna får tid att anpassa sig. Skattenivån har lagts fast också med hänsyn till EU-rätten.

Energiskattegiljotinen

Propositionen befattar sig inte med skatteåterbäringen till den energiintensiva industrin. Som villkor för återbäring gäller alltså fortfarande bl.a. att de punktskatter som betalats för el eller

andra bränslen som berättigar till återbäring överstiger 3,7 procent av företagets förädlingsvärde under räkenskapsperioden. Återbäringen uppgår till 85 procent av det överskjutande beloppet, men endast till den del som överstiger egenandelen 50 000 euro.

En inofficiell arbetsgrupp med representanter från finansministeriet, arbets- och näringsministeriet, Tullen och näringslivet utredde i beredningsfasen hur energiskatteåterbäringen (*energiskattegiljotinen*) fungerar. Giljotinen visade sig vara effektivare än man trott. Också av de nu föreslagna förhöjningarna kapar den två tredjedelar, totalt ca 116 miljoner euro.

De slopade Fpa-avgifterna och de höjda energiskatterna är till beloppet ungefär lika stora; staten går förlustig ca 4,5 miljoner euro. Motsvarigheten var stor också i ett branschspecifikt perspektiv: framställning av massa, papper och pappersprodukter (-8 milj. euro), metallförädling (+16 milj. euro) och den kemiska industrin (-3,5 milj. euro).

Under ärendebehandlingen framgick det emellertid att de två betalningarna med vitt skild grund inte alltid tar ut varandra med tillräckligt stor exakthet i enskilda företag. Ekonomiutskottet har på ett förtjänstfullt sett belyst saken i sitt utlåtande. Ekonomiutskottet föreslår att finansutskottet funderar på hur enskilda företag kunde kompenseras för de oskäligt tunga kostnader som energiskattehöjningen medför. Utskottet föreslår också andra metoder för att förbättra återbäringssystemet för energiskatt.

Finansministeriet har påpekat att alla jämförelser som lades fram under utfrågningen inte är representativa. Det är viktigt att inte bara titta på elskattens storlek utan också på det totala elpriset. Också efter skattehöjningen kommer det totala elpriset att höra till de billigaste i Europa för både hushåll och industrin. Ministeriet stöder sig i sin syn bl.a. på en utredning från 2009 om skogsbrukets konkurrenskraft¹.

Utskottet ställer sig bakom konceptet i propositionen och menar att det inte finns någon an-

¹ TEM, Metsä- ja puuteollisuuden kotimaisen tuotannon kilpailukyky ja metsätalouden kilpailukyky 2009.

ledning att ändra energiskattegiljotinen i detta skede. Utskottet grunder sin åsikt på de allmänna aspekterna ovan på energiskattegiljotinens effektivitet. Beskattningen är också alltid en generell och summarisk åtgärd, som i princip behandlar alla företag inom samma bransch lika. Dessutom kan företag t.o.m. inom samma bransch genom egna lösningar, t.ex. företagsstrukturen, påverka skattebelastningen. Samma sak har sagts om energiskattegiljotinen.

Också det allmänna syftet med energiskattereformen, att uppmuntra till energieffektivitet och energisparande, är ett argument för förslaget. Inte heller av denna orsak finns det någon anledning att utveckla skattegiljotinen så att den totalt frångår skatten dess styrande effekt.

Utskottet vill avslutningsvis påpeka att höjningen av energiskatterna drabbar hushållen med ca 335 miljoner euro, medan näringslivet står för resten, ungefär 400 miljoner euro. Om energiskattegiljotinen ändras så att den ökar skatteåterbäringen till näringslivet, blir det hushållen som får tillgodose en allt större del av statens inkomstbehov som uppstod när Fpa-avgiften slopades. Därför måste den energiintensiva industrins villkor förbättras med andra metoder, t.ex. genom satsningar på marknadsintroduktion av ny teknik.

Jordbruk

När besluten om att slopa Fpa-avgiften togs skedde det under premissen att jordbrukets energiskattebelastning inte ska förändras. Därför föreslår regeringen nu att punktskatteåterbäringarna för energiprodukter som använts inom jordbruket höjs för att kompensera skattehöjningarna. De höjda återbäringarna ska enligt förslaget betalas för energiprodukter som använts inom jordbruket efter att lagen trätt i kraft. Men för det krävs att kommissionen ger sitt tillstånd till det statliga stödet.

Samtidigt påpekas det i propositionen att trots en större skatteåterbäring kommer skattebelastningen för jordbruket och växthusodlingen att öka med ungefär sex miljoner euro till följd av högre skatt på el och naturgas. Man räknar med att kostnadsförändringen kommer att bli störst

för företag som använder energikällor av detta slag, i synnerhet för vissa enstaka företag inom växthusodling och skogsskogsbruk.

Även jord- och skogsbruksutskottet har fäst sig vid att skattebördan ökar. Som lösning på problemet föreslår det att jordbruket ska få ett liknande skatteåterbäringssystem som den energiintensiva industrin har. Men som nedre gräns för återbäringen bör sättas 5 000 euro för att de för branschen typiska energiintensiva växthusföretagen inte ska falla utanför systemet till följd av en alltför hög gräns.

Enligt finansministeriet har man i fråga om återbäringen av energiskatt till jordbruket utgått från skatteklass II för elström enligt nivån 2011. Under den nivån är det alltså inte tänkt att gå. Detta motiveras bl.a. med att el då kan distribueras direkt till användaren med en lägre skattesats. Den lägre skattesatsen och skattebördan skulle även de vara desamma som för industrin. Enligt ministeriet är det motiverat att bevara strukturen, låt vara att den ökar energiskattebördan något.

Lagutskottet tillstyrker propositionen också på denna punkt. De höjningar som inte kompenseras är trots allt moderata jämfört med annan näringsverksamhet. Dessutom bör det observeras att jordbruket hör till den icke-utsläppshandlande sektorn vars utsläpp man annars bekämpar med hjälp av energibeskattningen.

Utskottet föreslår emellertid en komplettering av återbäringarna avseende biobrännolja som nu skattebeläggs. Ändringarna motiveras närmare i detaljmotiven.

Drivkraftsskatt

Den detalj i propositionen som måhända väckt den livligaste diskussionen är drivkraftsskatten på el- och gasdrivna personbilar. Förslaget sänker drivkraftsskatten på elbilar avsevärt men innebär samtidigt att gasbilar inte längre skulle vara befriade från drivkraftsskatt. Skatten fastställs i enlighet med principerna i skattemodellen på objektiva grunder också för bilar som går på el och gas. Ändringarna föreslås på denna punkt träda i kraft med en viss fördröjning, sannolikt den 1 januari 2013.

Drivkraftsskatten på personbilar är på det hela taget nödvändig för att energiskatten på gas och el kommer att vara mindre än den kalkylmässiga skatten i likhet med skatten på dieselolja. Drivkraftsskatten skulle då användas som en balanserande skatt och beskattningen av gas och el som drivmedel i personbilar bli en kombination av energiskatt och drivkraftsskatt. I drivkraftsskatt tas då ut skillnaden mellan den för trafikbruk kalkylerade miljöförankrade målsatta skattenivån och den faktiska skatten.

Dessutom graderas skatten enligt en objektiv beräkningsmodell för olika drivkraftstekniker. Diesel-, el- respektive gasdrivna personbilar har egna drivkraftsskattenivåer som alltså bestäms utifrån bränsleegenskaperna. Dessutom beaktas hur långt de olika fordonstyperna kan köra med drivmedlen i fråga, helelektriska bilar och gasbilar 10 000 kilometer om året och laddningsbara hybridbilar 5 000 kilometer om året.

Resultatet blir att drivkraftsskatten på en liten helelektrisk bil är ungefär 80 euro om året och på en något större laddningsbar bensindriven hybridbil ca 40 euro om året. Elbilarna får också en avsevärd skatteförmån i bil- och fordonsskattens grundskatt. Bilskatten för en helelektrisk bil utgår enligt lägsta 12,2 procent och fordonsskattens grunddel blir kring 20 euro per år.

Skatten för en normal gasbil blir omkring 250 euro per år. Gasdrivna bilar drar dessutom nytta av att naturgas beskattas lindrigare än andra drivmedel. Skatten kommer också efter övergångsperioden att vara avsevärt lägre än för traditionella flytande bränslen, dvs. ungefär 20 procent av skatten på bensin och ca 30 procent av skatten på diesel. Under övergångsperioden är fördelen ännu större. Dessutom kommer biogas fortsättningsvis att vara skattefri.

Utlåtandeutskottet och vissa sakkunniga har kastat fram möjligheten att temporärt befria el- och gasbilar från drivkraftsskatt. Detta skulle framför allt vara en signal om och ett incitament till att börja tillverka och använda biogasbilar.

En sådan särskild lättnad är enligt utskottets mening både onödig och omotiverad. Det främsta argumentet är att skattemodellen i sig stöder

fordon som går på dessa drivmedel. Som ovan konstaterats kommer skatten på dem att vara avsevärt lägre än på bensin- eller dieseldrivna personbilar. Dessutom bygger omläggningen av drivmedelsbeskattningen i allt väsentligt på en skatt med miljöförankring, dvs. att skatt tas ut på bränslet eller, när detta inte är möjligt är skatten en kombination av bränsle- och drivkraftsskatt. I diskussioner med kommissionen har det poängterats att skattemodellen ska tillämpas konsekvent på alla bränslen och tekniker.

En enhetlig skattestruktur är viktig också av fiskala orsaker: även om drivkraftsskatten på el- och gasbilar inte just nu ger särskilt mycket inkomster kommer inte minst elbilarna att öka i antal. Å andra sidan kommer fordons- och bränslebeskattningen att få en till den grad miljöstyrande effekt att skatteinkomsterna så småningom ofrånkomligen kommer att minska. Det blir allt angelägnare att stärka skatteunderlaget. Därför är det viktigt att skattestrukturen är så enhetlig som möjligt från första början.

Inga miljöskäl talar för att naturgasbilarna ska medges lättnader; naturgas får inte utsläppen från personbilsparken att minska substantiellt, eftersom de nyaste bensinbilarna och de dieseldrivna personbilarna med partikelfilter ger upphov till ytterst små lokala utsläpp. Dessutom är koldioxidutsläppen från naturgasbilar i stort sett desamma som från dieselbilar av samma storlek. Drivkraftsskatten kan inte heller riktas in separat på naturgasfordon respektive biogasfordon, eftersom det kemiskt är frågan om samma drivmedel, metan.

Naturgasdrivna personbilars stora betydelse ligger i att de öppnar vägen för biogas. Kruxet är bara att det inte går att få biogas för användning i trafiken. Det här beror inte på skattesystemet utan bl.a. på att man vill att biogas ska användas i produktion av el och värme. — I och för sig har gasbilarna nått ett kommersiellt utvecklingsstadium.

Utskottet avstyrker också en skattefrihet på några år. Som ovan konstateras träder ändringarna gällande drivkraftsskatt på fordon som går på laddningsel och gas först senare i kraft vid en tidpunkt som bestäms genom förordning. Det

kan ta ett par år, om de specifika drivkraftsskattenivåerna kan tas i bruk senast vid ingången av 2013 som tanken varit. Det slutliga tidsschemat beror på när *Trafikverkets* ändringar i skattesystemet görs.

Finansministeriet framhåller att det med tanke på administration och information är bäst att införa de individuella skattesatserna samtidigt. Om drivkraftsskatten på gasbilar skjuts fram, innebär det också ett uppskov med nedsättning av drivkraftsskatten på elbilar.

Transportbranschen

En av de centrala premisserna i propositionen är att den strukturella omläggningen av drivmedelsbeskattningen ska ske avkastningsneutralt. Man har valt den nuvarande skattenivån för bensin och lagt upp skattemodellen utifrån den. För att stärka koldioxidstyrningen har man stannat för 50 euro som värde på ett ton koldioxid. Den nuvarande tilläggsskatten för bränslen har beräknats utifrån 20 euro per ton.

Värdet på ett ton koldioxid är alltså högre för drivmedel än för uppvärmningsbränslen. Detta har trots allt ansetts motiverat bl.a. av den anledningen att trafiken inte omfattas av utsläppshandeln vilket däremot en del av värmeproduktionen gör.

Man har varit tvungen av anpassa skattenivån för dieselolja neråt på den annars kalkylmässigt fastlagda skatteskalen. Det här har uttryckligen gjorts för att trygga villkoren för transportbranschen. Som en följd av detta måste drivkraftsskatten som sagt användas som en balanserande skatt i personbilsbeskattningen.

Lastbilar. Drivkraftsskatten för transportsektorn är inte på samma sätt en balanserande skatt, utan bygger på EG-regler om det årliga minimiskattebeloppet för tunga fordon.

Eftersom skattemodellen leder till att priset på dieselolja stiger med åtta cent per liter, har man sänkt drivkraftsskatten för att stävja kostnadsökningen inom transportsektorn. För lastbilar handlar det om en sänkning på ungefär 40 procent. Det nya beloppet motsvarar i praktiken möjligast exakt det nya minimiskattebelopp

som kommissionen föreslagit. I och med att skatten för vissa lastbilar redan ligger nära EU-reglernas miniminivå, har nedsättningen inte kunnat göras jämnstor över hela linjen. Det här får konsekvenser inte minst för skattebeloppet för lastbilar som använder utväxlade släp- eller påhängsvagnar.

Under sakkunnigutfrågningen påpekades det hur mycket kostnadstrycket ökar. Den nya drivkraftsskatten minskar kostnaderna för en lastbil med 100—1 000 euro om året. Men prishöjningen på dieselolja ger en årlig extra kostnad på 2 000—5 000 euro per år, beroende på lastbilstorleken. Också kommunikationsutskottet noterar att kostnaderna ökar. Men inga konkreta förslag har lagts hur problemet kunde lösas.

Trots nedsättning resulterar den höjda skatten på dieselolja i högre kostnader för transportsektorn. Ministeriet har räknat ut att nettoförändringen rör sig kring 45 miljoner euro. Då har man tagit hänsyn inte bara till nedsättningen utan också de ca 30 miljoner euro som sektorn vinner när Fpa-avgiften slopats.

Utskottet menar att propositionen är godtagbar också på denna punkt: den återstående kostnadsbördan motsvarar utslaget per bil i snitt mindre än en procent av årskostnaderna för en lastbil. Men den vandrar med tiden indirekt över på priset på tjänster och behöver i slutändan inte bäras av sektorn.

Bussar. Busstrafikens kostnader ökar med ca 10 miljoner euro när skatten på dieselolja stiger. Bussarna är redan nu befriade från drivkraftsskatt och följaktligen finns det inte någon skatt som kunde kompensera höjningen. Och på grund av EU:s krav på minimiskattebelopp kan buss-trafiken inte heller befrias från moms.

Branschrepresentanter har föreslagit att man i reformen tar fram en modell för kompensation till sektorn för skattehöjningarna. Både kommunikationsministeriet och kommunikationsutskottet har omfattat idén. Miljöutskottet kräver att man ger akt på vilka konsekvenser skattehöjningen får också med avseende på att trygga kollektivtrafikens villkor. Alla har i och för sig tyckt att den miljöförankrade skattemodellen är

motiverad och att den styr trafikutsläppen på rätt sätt.

Finansutskottet konstaterar att alla tillgängliga skatteinstrument redan använts för att förbättra busstrafiken. Inte heller är ett särskilt återbäringsystem motiverat med hänsyn till administration och övervakning. Metoder för att på annat sätt stödja sektorns lönsamhet och kollektivtrafiken måste hittas på annat håll. Frågan är så vittomfattande och tung att den bör tas upp som ett eget paket när regeringsförhandlingar nästa gång förs.

Men man får inte heller glömma bort att naturgas som drivmedel fortfarande kommer att beskattas avsevärt lindrigare än dieselolja. Det som också talar för gasbussar är att utsläppen från dem är avsevärt mindre än från dieselbussar. Skillnaden är så stor att t.ex. Helsingforsregionens trafik i sin upphandling av busstrafik gått in för principen att ge gasbussar förtur framför de allra nyaste dieselbussar.

Men problemet med den tunga naturgasmaterielen är att de förbrukar mer energi än dieselbussar och är dyrare i inköp och att priset på naturgas är högt. Nya energieffektivare motorer för tung materiel är emellertid under utveckling.

Finansministeriet har gjort en jämförelse mellan kostnaderna för diesel- och naturgasbussar utifrån en årlig körsträcka på 70 000 km. Den sammantagna kapital-, bränsle- och underhållskostnaden uppgår i det fallet till 65 000—75 000 euro om året (moms 0 %). Skatteförändringen ökar den årliga kostnaden för dieselbussar med ca 2 600 euro (0,04 euro/km) och för naturgasbussar med ca 5 000 euro (0,07 euro/km). Också efter förändringen är bränslekostnaden lägre för naturgasbussar än för dieselbussar. Skillnaden förslår inte att kompensera för naturgasbussarnas högre kapital- och underhållskostnader eller det högre icke-skatteorsakade priset på naturgas.

Taxibilar. Också taxitrafikens kostnader kommer att stiga beroende på att taxibilarna kör så många kilometer. Dessutom förbrukar de mer bränsle och väger mer än i snitt. Branschen har föreslagit att den skulle bli helt befriad från drivkraftsskatt eller få en egen skattesats. I annat fall

stiger kostnaderna med över fyra miljoner euro på årsnivå.

Utskottet tillstyrker propositionen också på denna punkt. Det handlar om att inte splittra ett enhetligt system som backats upp trots krav också från andra sektorer. Det finns på marknaden gasdrivna taxibilar och bensinhybrider som vinner i bränslekostnader. Det går alltså att driva på en motiverande miljöstyrning även inom taxitrafiken.

Konsekvenser

Utskottet har ovan tangerat frågan vilka ekonomiska konsekvenser propositionen får för näringslivet och olika sektorer och hur kostnadsbördan fördelas mellan näringslivet och hushållen.

Främst kommer hushållen att märka av förhöjningarna i form av höjda bokostnader. Regeringen bedömer att bokostnaderna kommer att stiga med 250 euro per år i småhus med olje- eller eluppvärmning och 174—259 euro per år i småhus med fjärrvärme. Kostnaderna i fjärrvärmeuppvärmda flervåningshus varierar beroende på uppvärmningssättet. För en som t.ex. bor i en 75 kvadratmeters bostad handlar det om 72—99 euro om året.

I miljöskatter ingår emellertid den principiella aspekten att konsumenten i regel åtminstone i någon mån kan påverka skatten genom sitt eget handlande. Överlag är det motiverat med en effektiv miljöstyrning för att klimatmålen ska kunna nås. Utskottet anser därför att propositionen kan godkännas också med avseende på hushållen. Men det behövs saklig och aktiv information om hur man kan minska sina bokostnader och andra energikostnader. På denna punkt har den nationella energi- och klimatstrategin byggt upp en stabil plattform för tillvägagångssätten.

Uppföljning

Propositionen leder som sagt var i många avseenden till stora ekonomiska förändringar. Det handlar också om att storskaliga infrastruktur-lösningar ska vara lönsamma och näringslivet kunna stå sig i den internationella konkurrensen. I gengäld har förväntningarna på minskade

koldioxidutsläpp styrt hela reformen. Styrmedlets effektivitet bör också bedömas utifrån detta perspektiv.

Det är angeläget att de ansvariga ministerierna bevakar vilka effekter propositionen får och presenterar en bedömning av dem innan nästa höjningsfas träder i kraft. Eftersom propositionen har en så stor räckvidd bör bevakningen fortsätta också senare för att klarlägga de samlade effekterna av andra simultana styrmekanismer.

Bevakningen bör ta fasta på vilka miljökonsekvenser propositionen helt allmänt fått och sätta särskild fokus dels på inmatningsordningen för de bränslen kraftvärmeverken använder, dels skogsindustrins tillgång till massaved. Dessutom är det viktigt att hålla ögonen på och evaluera hur reformen påverkat kollektivtrafikens konkurrenskraft. I evalueringen bör det också klarläggas om det är möjligt att skapa ett nytt återbäringsystem som tryggar de finländska växthusodlarnas konkurrenspositioner.

Motionerna

Utskottet föreslår att motionerna förkastas.

Detaljmotivering

Lagförslag 1

4 §. Paragrafen föreskriver om punktskatt på bränslen och en försörjningsberedskapsavgift enligt skattetabellen i bilagan till lagen. I tabellen anges skatten för några av de viktigaste flytande bränslena.

Utskottet vill komplettera paragrafen med ett nytt 5 mom. som anger minimiskatten också på bränsle eller bränsleblandning motsvarande motorbensin eller dieselolja som överläts för konsumtion. Det totala skattebeloppet är minst 35,9 cent per liter för en produkt som motsvarar motorbensin och 33,0 cent per liter för en produkt som motsvarar dieselolja. Försörjningsberedskapsavgiften ska ingå i det totala skattebeloppet.

Tillägget görs för att undvika oklarhet. Skatten på vissa biobränslen kommer att ligga under minimiskatten i EU, om skatten beräknas uteslu-

tande utifrån dessa bränslens egenskaper. Bränslena är andra generationens avfallsbaserad etanol och paraffinisk dieselolja. De här bränslena säljs och används endast som blandningar och det är den fossila komponenten i blandningen som höjer skatten. Skatten på den bränsleblandning som upplåtits för konsumtion är i samtliga fall högre än minimiskatten i EU. Tillägget behövs för att detta också ska framgå direkt av lagen.

Lagförslag 2

15 §. I paragrafen föreskrivs att den som använder tallolja är skattskyldig. Den föreslås bli kompletterad med ett nytt 1 mom. om skattskyldighet för den som använder brännatorv. Skattskyldigheten gäller alla som använder brännatorv för att producera värme, oberoende av den mängd värme som produceras.

Utskottet föreslår att småskalig användning av brännatorv ska undantas från skattskyldigheten och att en gräns för mängden värme ska anges i paragrafen. En årlig värmeproduktion om högst 5 000 MWh ska anses som småskalig. Om produktionen är större blir kraftverket skattskyldigt och då ska skatt betalas på all torv som använts. Brännatorv ska således inte vara skattefritt för alla användare upp till en viss mängd, bl.a. för att det inte ska uppstå onödiga problem med statligt stöd.

Den nedre gränsen behövs främst av administrativa skäl; de som använder brännatorv i liten skala är inte registrerade och inte ens branschorganisationerna känner till alla småskaliga privata användare. Man räknar i alla fall med att de är kring 2 500—6 000. En så pass stor ökning av antalet skattskyldiga skulle betyda avsevärda problem med kontrollen och administrationen för Tullen. För merparten av de småskaliga användarna skulle skatten dessutom vara mycket låg (10—100 euro i månaden).

Om 5 000 MWh anges som gräns för den årliga användningen, kommer skattskyldigheten att omfatta uppskattningsvis 100—300 av de största torvanvändarna. Den storleksklassen anses vara lämplig. En skattefritt småskalig användning

betyder i praktiken att ett kraftverk som använder mindre än 5 000 MWh får en skatteförmån på högst 9 500 euro 2011—2012, på omkring 14 500 euro 2013—2014 och på 19 500 euro från och med 2015.

Lagförslag 5

Den svenska lagrubriken. Utskottet föreslår att termen *accis* i rubriken ändras till *punktskatt*, precis som i lagförslag 1 och 2.

4 §. Paragrafen handlar om hur stor skatteåterbäringen av punktskatten på vissa energiprodukter som använts i jordbruket är. Enligt propositionen gäller återbäringen lätt och tung brännolja och el.

Utskottet föreslår att återbäringen utsträcks också till biobrännolja och att den ska vara 9,20 cent per liter. För att undvika oklarhet bör bestämmelsen dessutom kompletteras med att punktskatteåterbäringen likväl är högst lika stor som den punktskatt som betalats på bränslet.

Det är motiverat att återbäringen också omfattar biobrännolja som blir skattepliktig och som ersätter lätt brännolja. Ändringen bidrar till större systematik och är särskilt motiverad av miljöhänsyn. Den slutliga skattebelastningen för jordbruket av biobrännolja som uppfyller kraven i RES-direktivet är i det fallet lika stor som av lätt brännolja, dvs. 2,85 cent per liter. Om biobrännoljan inte uppfyller kraven i RES-direktivet, är den skatt som ska betalas efter återbäringen 6,85 cent per liter.

Ikraftträdandebestämmelsen. Inom EU-rätten betraktas energiskatteåterbäringarna till jordbruket som statligt stöd och kräver en anmälan om statligt stöd till kommissionen. De nya eller de ändrade bestämmelserna är tillämpliga på energiprodukter som förbrukats efter det att kommissionen gett sitt godkännande till förfarandet.

För att ändringen i återbäringen för biobrännolja inte ska fördröja behandlingen i EU-kom-

missionen av anmälan om statligt stöd som redan gjorts om övriga bränslen som omfattas av återbäring är det nödvändigt att lagstifta om en särskild ikraftträdandetidpunkt för den. Utskottet föreslår följaktligen att lagen ska träda i kraft vid en tidpunkt som bestäms genom förordning av statsrådet när det gäller punktskatteåterbäringen för biobrännolja. Det ska konstateras i 1 mom. i ikraftträdandebestämmelsen. Dessutom föreslås en sådan komplettering i 2 mom. att också tillämpligheten på biobrännolja framgår.

Det särskilda ikraftträdandet betyder i praktiken att lagen träder i kraft för biobrännolja i början av 2011 eller 2012, beroende på när kommissionen ger sitt godkännande. Praktiska skäl talar för att bestämmelsen ska träda i kraft vid årsskiftet; det är administrativt tungt och legislativt mycket komplicerat att låta skatteåterbäringen för biobrännolja träda i kraft mitt under året. Om ikraftträdandet drar ut på tiden till början av 2012 betyder det ändå inte särskilt stora merkostnader för jordbrukarna.

Utskottets förslag till beslut

Riksdagen

godkänner lagförslagen 3 och 4 utan ändringar,

godkänner lagförslag 1, 2 och 5 med ändringar (Utskottets ändringsförslag),

förkastar lagmotion LM 132/2007 rd, LM 141/2007 rd, LM 52/2008 rd, LM 55/2008 rd, LM 102/2008 rd, LM 116/2008 rd LM 129/2008 rd, LM 19/2009 rd, LM 76/2009 rd, LM 102/2009 rd och LM 14/2010 rd och

förkastar åtgärdsmotion AM 60/2009 rd, AM 62/2009 rd, AM 15/2010, AM 73/2010 rd, AM 80/2010 och AM 84/2010 rd.

Utskottets ändringsförslag

1.

Lag

om ändring av lagen om accis på flytande bränslen

I enlighet med riksdagens beslut

upphävs i lagen om accis på flytande bränslen (1472/1994) 9 § 7 punkten och 10 a § samt mellanrubriken före den, sådana de lyder, 9 § 7 punkten i lag 1305/2007, mellanrubriken före 10 a § i lag 1259/1996 och 10 a § i lagarna 1259/1996, 604/2006 och 920/2008, samt

ändras den svenska språkdräkten i lagens rubrik, 1 § 1 mom., 2 och 2 b §, den svenska språkdräkten i det inledande stycket till 3 § 1 mom., 3 § 2 mom., 4 §, 6 a § 1 mom., den svenska språkdräkten i det inledande stycket till 9 §, 9 § 4 punkten, 9 a och 10 §, den svenska språkdräkten i 11 § 1 mom. och 11 a § samt bilagan,

av dem 1 § 1 mom., 2 och 2 b §, det inledande stycket till 3 § 1 mom., 3 § 2 mom., det inledande stycket till 9 §, 9 § 4 punkten, 9 a, 10 och 11 a § samt bilagan sådana de lyder i lag 1305/2007 och 6 a § 1 mom. i lag 394/2004, som följer:

1, 2, 2 b och 3 §
(Som i RP)

*eller bränsleblandning motsvarande dieselolja
försörjningsberedskapsavgiften medräknad är
minst 33,0 cent per liter. (Nytt)*

4 §
(1—4 mom. som i RP)
*Det totala skattebeloppet för bränsle eller
bränsleblandning motsvarande motorbensin
som överlåtits till konsumtion försörjningsbe-
redskapsavgiften medräknad är minst 35,9 cent
per liter. Det totala skattebeloppet för bränsle*

6 a, 9, 9 a, 10 och 11 a §
(Som i RP)

Ikraftträdandebestämmelsen och bilagan
(Som i RP)

2.

Lag

om ändring av lagen om accis på elström och vissa bränslen

I enlighet med riksdagens beslut

upphävs i lagen om accis på elström och vissa bränslen (1260/1996) 12 § 4 mom.,

ändras den svenska språkdräkten i lagens rubrik, 1 § 1 mom., 2 § 2, 5, 15 och 16 punkten, 2 a och 4 §, 5 § 2 mom., 8 § 6 mom., 8 a § 2 mom., den svenska språkdräkten i 8 a § 4 mom., 9 § 3 mom., 14 och 16 §, 17 § 3 mom., 20—22 § och 23 § 1 och 2 mom. samt bilagan,

av dem 1 § 1 mom., 2 § 2, 5, 15 och 16 punkten, 2 a, 14, 20 och 22 § samt bilagan sådana de lyder i lag 1306/2007, 5 § 2 mom., 8 § 6 mom. och 8 a § 2 och 4 mom. sådana de lyder i lag 1168/2002, 21 §

sådan den lyder delvis ändrad i sistnämnda lagen och 16 § och 23 § i mom. sådana de lyder i lag 447/2005, samt

fogas till 2 §, sådan den lyder i lag 1306/2007, nya 17—20 punkter, till 15 § ett nytt 1 mom., i stället för det som upphävts genom lag 447/2005 och till lagen nya 20 a, 20 b och 21 a §, som följer:

1, 2, 2 a, 4, 5, 8, 8 a, 9 och 14 § (Som i RP)	<i>vänts för att producera värmen</i> enligt skatteta- bell 2 i bilagan.
15 § Den som i <i>sitt kraftverk eller sin värmecen- tral</i> använder bräntorv för att producera <i>mer</i> värme än 5 000 MWh om året är skyldig att be- tala punktskatt på <i>all</i> den bräntorv som an-	16, 17, 20, 20 a, 20 b, 21, 21 a, 22 och 23 § (Som i RP) Ikraftträdandebestämmelsen och bilagan (Som i RP)

5.

Lag

om ändring av lagen om återbäring av accis på vissa energiprodukter som använts inom jordbruket

I enlighet med riksdagens beslut

ändras i lagen om återbäring av accis på vissa energiprodukter som använts inom jordbruket (603/2006) 1 § 3 mom., 2 § 2 punkten och 4 §, av dem 4 § sådan den lyder i lag 919/2008, som följer:

1 och 2 § (Som i RP)	lagen om accis på flytande bränslen (1472/1994) och beskattas i Finland samt 1,0 cent per kilowattimme beskattad el som avses i lagen om accis på elström och vissa bränslen. <i>Punktskatten återbärs dock till högst samma punktskattebelopp som betalats för bränslet.</i>
4 § <i>Skatteåterbäringens belopp</i>	
För energiprodukter som under skatteåret använts i jordbruket återbärs accis till sökanden enligt följande: 13,20 cent per liter lätt brännolja och 14,85 cent per kilogram tung brännolja och 9,20 cent per liter biobrännolja som avses i	Denna lag träder i kraft den 20 . <i>I fråga om återbäring av punktskatten på biobrännolja träder lagen i kraft vid en tidpunkt som bestäms genom förordning av statsrådet.</i>

FiUB 51/2010 rd — RP 147/2010 rd

Lagen tillämpas på lätt brännolja, tung brännolja, *biobrännolja* och elström, som används efter det att lagen har trätt i kraft.

(3 och 4 mom. som i RP)

Helsingfors den 2 december 2010

I den avgörande behandlingen deltog

ordf. Hannes Manninen /cent
vordf. Kari Rajamäki /sd
medl. Matti Ahde /sd (delvis)
Christina Gestrin /sv (delvis)
Pertti Hemmilä /saml
Bjarne Kallis /kd (delvis)
Kyösti Karjula /cent
Esko Kiviranta /cent
Mikko Kuoppa /vänst
Reijo Laitinen /sd (delvis)
Mika Lintilä /cent (delvis)
Olli Nepponen /saml
Tuija Nurmi /saml (delvis)

Kirsi Ojansuu /gröna (delvis)
Markku Rossi /cent (delvis)
Matti Saarinen /sd
Petri Salo /saml (delvis)
Sari Sarkomaa /saml (delvis)
Pia Viitanen /sd
ers. Eero Heinäluoma /sd (delvis)
Reijo Kallio /sd (delvis)
Matti Kauppila /vänst
Lauri Kähkönen /sd (delvis)
Reijo Paajanen /saml (delvis)
Eero Reijonen /cent (delvis)
Johanna Sumuvuori /gröna (delvis).

Sekreterare i delegationen var

utskottsråd Maarit Pekkanen.

RESERVATION 1

*Motivering**Hushållens energikostnader stiger utom rim och reson*

Regeringens förhastade beslut att slopa arbetsgivarernas folkpensionsavgift från början av 2010 slog ett hål på ca 730 miljoner euro i statsfinanserna. Regeringen gav löftet med baktanken att håva in det som brast i finansieringen av den sociala tryggheten huvudsakligen hos arbetsgivarna och näringslivet. På grund av energiskattepropositionen tvingas hushållen nu tillgodose en orimligt stor del av det finansiella behovet. Vid utfrågning av sakkunniga i utskottet har det kommit fram att hushållens energiskatter till följd av skatteåttstramningen ökar med 500 miljoner euro om året. På grund av de stegrade energipriserna får hushållen dessutom lov att punga ut mer i moms.

El, värme och drivmedel utgör en duktig bit av hushållens konsumtion, men det är framför allt energiskattehöjningen som känns i låg- och medelinkomsttagarnas plånböcker. Man betalar proportionellt lika mycket i energiskatter oavsett inkomster och därför är bördan större för låg- och medelinkomsttagarna än för dem som har höga inkomster. Energiskatten är till sin typ en plattskatt och därmed stärks tendensen i hela skattestrukturen att vi är på väg från progressiv skatt mot plattskatt.

De energiskattehöjningar som högerregeringen föreslår kommer att ge staten mer klirr i kassan, men ungefär hälften av summan kommer från hushållen och i synnerhet från hushåll med låga eller medelhöga inkomster. Trots att vi socialdemokrater har yrkat på det har ingen ordentlig analys av inkomstfördelningen gjorts. Vid sidan av hushållen är också kommunerna svårt anslått när de utöver sina gamla utgifter tvingas betala en tio procent högre energiräkning från ingången av nästa år.

Den gröna skattereformen blev en flopp

Regeringen har basunerat ut vilken stor grön skattereform energiskattepropositionen är. Inte ens i sin korrigerade version är lagen någon grön skattereform. Skatten drabbar huvudsakligen den utsläppshandlande sektorn där utsläppsnivån har spikats genom utsläppshandeln på EU-nivå. Utsläppen kommer alltså inte att minska till följd av skattereformen.

Det var nödvändigt att få samhällsekonomin i balans och därför delades skatten nästan jämnt mellan komponenterna energiinnehåll och koldioxid, trots att utsläppskomponenten borde prioriteras av miljöhänsyn. Energiskattehöjningen avser följaktligen i första hand att generera skatteinkomster; miljösynpunkter får komma i andra hand.

Skatteomläggningen leder sannolikt till att användningen av bl.a. stenkolk och torv ökar, med ökade koldioxidutsläpp och skadliga lokala utsläpp, som partikel- och svavelutsläpp, som följd. Energipolitiken ska byggas upp kring insatser som genuint bidrar till att reducera växthusgasutsläpp och lokala utsläpp och bättre energieffektivitet och som uppmuntrar till att spara energi.

Miljöbeskattningen bör lyftas fram bättre utanför den utsläppshandlande sektorn, alltså i transporter, jordbruk och byggande, där det råder brist på styrmekanismer för att reducera utsläpp.

Naturgas och fjärrvärme tappar terräng

Naturgas är en mångsidig och miljövänlig energikälla. När energi produceras med naturgas uppkommer det inga utsläpp av partiklar, svaveloxid eller tungmetaller. Användning av naturgas förbättrar inte bara luftkvaliteten utan dämpar också klimatförändringen.

Energiskattepropositionen betyder att skatten på naturgas stiger fem- eller sexfaldigt beroende på typ av användning och priset med omkring 30

procent. Naturgasen tappar terräng i konkurrensen med stenkol och torv med ökade utsläpp som följd när kol och torv träder i stället för naturgas. Det går stick i stäv med de miljöpolitiska målen. Nyttjandegraden för kraftvärme som produceras med naturgas minskar medan den separata produktionen ökar och höjer koldioxidutsläppen.

Sammanlagt 2,6 miljoner finländare utnyttjar fjärrvärme. Naturgas är det viktigaste bränslet för kraftvärmeproduktion. År 2009 producerades 35 procent av fjärrvärmen och den anknyttade kraftvärmen med naturgas. Användningen är särskilt omfattande i de större städerna i södra Finland. Det mest energieffektiva sättet att producera kraftvärme är med naturgas.

Propositionen urholkar energiinvesteringarnas lönsamhet

Beskattningen försämrar naturgasens konkurrenskraft gentemot andra bränslen och tvingar energibolagen att överge sina planer på att bygga ut nätet; dessutom minskar beläggningen i det existerande nätet. Skattehöjningen får dessutom oskäligen konsekvenser för energiproducenternas kostnader, konkurrenskraft och möjligheter att dra nytta av investeringar som redan gjorts.

Naturgasen har bidragit till Finlands erkända position i energieffektivitetens och kraftvärmeproduktionens framkant. Om konkurrensvillkoren för naturgas försämrats i betydande grad betyder det att produktionen av kraftvärme och fjärrvärme som är mycket effektiva med tanke på miljö och energiprestanda försvagas på bekostnad av separat produktion av mindre energieffektiv värme.

Delar av industrin drabbas av propositionen

Regeringens syfte var ursprungligen att förbättra företagets konkurrenskraft genom att slopa folkpensionsavgiften för arbetsgivarna. Men nu ser det ut att gå så att energiskattehöjningarna i stället höjer produktionskostnaderna i Finland avsevärt. På den internationella marknaden går det inte att vältra över merkostnaderna på produktpriserna och då försvagas inte minst skogsindustrins konkurrenskraft. Till följd av den slo-

pade folkpensionsavgiften och energiskattehöjningen ökar skogsindustrins totala kostnader med tiotals miljoner euro per år jämfört med våra argaste konkurrenter.

Hand i hand med energiskatteomläggningen föreslår regeringen ett omfattande stödpaket för förnybar energi som hotar att höja priset på skogsindustrins träråvara. I värsta fall höjer vi genom våra egna nationella lösningar priset på skogsindustrins viktigaste produktionsinsatser, trä och el, i betydande grad.

Återbäringssystemet inom jordbruket måste utvecklas

Genom propositionen kompenseras jordbruket för de skärpta energiskatterna i form av skatteåterbäringar som innebär att jordbrukets skattebörda håller sig i stort sett oförändrad trots att energikostnaderna har gått upp. Orsaken uppges vara att gårdarna inte kan höja priset på sina produkter på marknaden på grund av högre kostnader. Förslaget fördubblar återbäringen av energiskatt till jordbruket. Återbäringarna beräknas vara uppe i 52 miljoner euro nästa år.

Systemet med energiskatteåterbäringar till jordbruket behöver bedömas på nytt och göras öppnare. Bidraget bör vara ett incitament för jordbruket att använda mer inhemska källor för förnybar energi.

Återbäringen av energiskatt motverkar de positiva miljöeffekter som den ekonomiska styrningen antas ha. Skatteåterbäringen passar dåligt ihop med klimatmålet, eftersom jordbruket inte omfattas av utsläppshandeln. Energibeskattningen bör vara det primära styrmedlet med tanke på minskningsmålen. Dessutom gör återbäringen av energiskatt att lätt och tung eldningsolja fortfarande är relativt billiga alternativ jämfört med exempelvis inhemska förnybara energikällor.

Propositionen är illa beredd i ilfart

Propositionen om energiskatteomläggningen borde ha förberetts noggrant med hänsyn till att Kyotoavtalsperioden går ut 2012 och att det kommer att ställa stora krav på energimarkna-

Reservation 1

FiUB 51/2010 rd — RP 147/2010 rd

den. Dessutom blir vissa ändringar aktuella när den nya utsläppshandelsperioden börjar 2013.

Regeringen har visat bristande sakkunskap och grepp om beroendeförhållandena på energimarknaden i sin proposition och det kommer att ge oskäligt utslag i hushållens energiräkningar.

Ingen vet vilka stöd som överlappar varandra och vilka skatternas samlade effekter är.

Förslag

Vi föreslår

att lagförslagen förkastas.

Helsingfors den 2 december 2010

Matti Ahde /sd
Kari Rajamäki /sd
Pia Viitanen /sd

Matti Saarinen /sd
Reijo Laitinen /sd
Reijo Kallio /sd

RESERVATION 2

Motivering

Orsaken till propositionens tillkomst är den folkpensionsavgift som Vanhanens andra regering gick och slopade. Glappet på en miljard euro i statens inkomster skulle täppas med en s.k. energiskatt. Den fiskala utgångspunkten var att årligen få in 400 miljoner euro av industrin och 350 miljoner euro av hushållen i energiskatt. I det målet finns inte momsens effekt inräknad. Regeringen har inte i något sammanhang angett hur den årligen växande skattebördan på 350 miljoner euro ska slås ut över olika befolknings- och inkomstgrupper och hur den påverkar inte minst de ekonomiskt mest utsatta i samhället. Uppvärmningskostnaderna är en bland många faktorer som får bokostnaderna att stiga.

*Propositionen snedvrider klimat- och miljöeffekterna**Torv*

Regeringen kallar sin skatteproposition för "ett grönt energiskattebeslut". Ändå går förslaget starkt i brunt. Färgen kommer sig av den särbehandling torven får. Skatten på torv är frikopplad från de koldioxidutsläpp och lokala utsläpp typ förlust av biologisk mångfald och eutrofiering som torven ger upphov till.

Torven står för 5—6 procent av energiproduktionen men 16 procent av koldioxidutsläppen och är en stor källa till svavel- och kväveoxidutsläpp och till direkta partikelutsläpp. Torvförbränningen går stick i stäv med målen för att stävja klimatförändringen.

Den föreslagna energiskattelösningen ökar dels användningen av torv, dels pressen på nya torvtäkter på odikade myrmarker i naturtillstånd i strid med de rikstäckande målen för områdesanvändningen. När det gäller koldioxidutsläpp är torven ett minst lika dåligt alternativ som stenkol.

Naturgas

Propositionen betyder att skatten på naturgas höjs. Lösningen beaktar inte hur små de direkta utsläppen från naturgas är, hur billig logistiken är, hur minimala partikelutsläppen är, att svaveloxider lyser med sin frånvaro och hur hög verkningsgraden är.

Risken med den föreslagna skattelösningen är att användningen av stenkol och torv ökar, vilket går stick i stäv med det mål att stävja klimatförändringen som regeringen annars förfäktar. Det finns risk för att kraftverken börjar omprioritera bränslen i sin drift och ersätter naturgas med stenkol eller torv. En abrupt höjning av skatten på naturgas gör livet surt särskilt för dem som valt naturgas för uppvärmning av sina hem.

Ambitionen att snabbt minska användningen av naturgas sätter stopp för en utvidgning av gasledningsnätet. Om användningen minskar mycket hotar det höja överföringskostnaderna för naturgas på sikt.

Ingen skatt på uran

Uran som används som råvara i kärnkraftverk är helt befriat från skatt. Det är ett krus som rubbar balansen i energiskattelösningen, det ger kärnkraften en fiskal fördel och ökar eventuella windfallvinster.

Regeringen vill höja energiskatterna för ca 750 miljoner euro. Tanken är att täcka in det inkomstbortfall som uppstod när folkpensionsavgiften togs bort. Bortfallet var omkring 1 100 miljoner euro, som kommuner och företag fick stå för. De indirekta effekterna av skatteomläggningen medräknade går regeringens förslag ut på att skattebördan ska fördelas mellan näringslivet och hushållen så att näringslivet betalar 491 miljoner euro medan 235 miljoner euro faller på hushållens lott.

Propositionen räknar inte med några extra momsintäkter och vad det betyder för konsumenternas kostnader. Regeringens motiv är helt

ohållbara: "Höjningen av energiskatterna ökar den mervärdesskatt som flyter in från energiprodukterna, men samtidigt reducerar den i samma omfattning den mervärdesskatt som flyter in från övrig konsumtion".

Om energiskatterna höjs stiger bokostnaderna markant. Höjningarna drabbar ägar- och hyresbostäder. Enligt propositionen stiger bokostnaderna för hushåll i småhus som eldas med olja med omkring 251 euro per år. För småhus som eldas med el är höjningen 249 euro per år. Och för hushåll i småhus med fjärrvärme stiger bokostnaderna 174—259 euro per år. För hushåll i höghus med fjärrvärme är höjningen 72-99 euro per år i bostäder med en genomsnittsarea på 75 kvadratmeter. Energiskattepropositionen höjer kollektivtrafikkostnaderna avsevärt. För buss-trafiken betyder den höjda drivmedelsskatten 10 miljoner euro i extra utgifter och för tågtrafiken

blir den höjda elskatten ett extra påslag. Privatbilismen är den enda som inte drabbas av högre kostnader. Kostnaderna för godstransporter ökar med ca 45 miljoner euro netto och vältras med tiden över på konsumentpriserna. Det finns inga argument för att införa en drivkraftsskatt för el- och gasdrivna bilar. Energiskattebeslutet höjer dessutom kostnaderna för en del av exportindustrin, inte minst i jämförelse med vår argaste konkurrent Sverige. Energiskattereformen kan inte påstås vara grön; den är fiskal och innebär att företagens tidigare folkpensionsavgift vältras över på vanliga hushåll.

Förslag

Vi föreslår följaktligen

att lagförslagen förkastas.

Helsingfors den 2 december 2010

Mikko Kuoppa /vänst
Matti Kauppila /vänst

RESERVATION 3

Motivering

Regeringen föreslår (RP 147/2010 rd) en översyn av lagstiftningen om energibeskattnings som gör energiskatterna huvudsakligen miljöbaserade. Tanken bakom det hela att spara på naturresurserna med fiskala metoder är bra, men trots det betyder propositionen oskäligt stora problem för vissa sektorer.

Den är en särskilt stor utmaning för våra energiintensiva företag som lever under hårda internationella konkurrensvillkor. I Finland ligger energibeskattningen redan nu på en mycket hög nivå jämfört med både miniminivåerna i energiskattedirektivet och många andra medlemsstater.

För tillfället får energiintensiva företag partiell återbäring på sina energiskatter. Ett företag kan få skatteåterbäring till den del som de punktskatter det betalar överstiger 3,7 procent av företagets beredningsvärde. År 2008 fick ett tiotal företag inom den energiintensiva industrin 5,5 miljoner euro i skatteåterbäring. Den nuvarande skattesparren kan ändå inte hindra att energiskatterna stiger utom all rim och reson för vissa företag. EU i sin tur tillåter att medlemsstaterna sänker skattegränsen ända ner till 0,5 procent av ett företags beredningsvärde.

Om procentsatsen sänks till den nivå som EU tillåter betyder det ett skattebortfall på ca 140 miljoner euro för Finland. Om gränsen sänks till 2,0 procent betyder det ett skattebortfall på ca 70 miljoner euro, men det är viktigt med tanke på den internationella konkurrensen. I Sverige får den energiintensiva industrin praktiskt taget alla sina skatter tillbaka. Det som gör det särskilt problematiskt är att propositionen bidrar till att samma företag drabbas av skatter från flera olika håll, som elskatt och avfallsskatt.

Regeringen vill stegvis höja punktskatten på bräntorv så att den 2011 är 1,90 euro och från 2015 3,90 euro per MWh. Det påverkar priset på fiberved, som enligt sakkunniga i så fall stiger

med 5 euro per kubikmeter. Det i sin tur kan inte undgå att inverka på pappersindustrin.

Propositionen drabbar också växthusodlarna hårt, för om den går igenom höjer den energibeskattningen inom växthusproduktionen med över fyra miljoner euro, alltså mer än dubbelt så mycket som beskattningen i dag. För växthusföretagen i JSM:s och SC:s energistatistik hade situationen även efter energiskattehöjningen samma effekt som om de hade tvingats betala kommunalskatten två gånger i inkomstbeskattningen.

Naturgas är det främsta bränslet i kraftvärmeproduktionen och där står den otvivelaktigt också för det mest energieffektiva produktionssättet. Den är också det renaste bränslet med tanke på koldioxidutsläpp och lokala utsläpp. Om skattehöjningen går som planerat försvagar det naturgasens konkurrenskraft avsevärt. Det påverkar inte bara den planerade utbyggnaden av nätet till exempel till Åbo utan sänker också det existerande nätets utnyttjandegrad. Regeringen vill höja skatten på naturgasens energiinnehåll graderat utgående från 7,70 euro per MWh från 2015. På det här stadiet kan det emellertid vara förnuftigare att fatta beslut bara om den första höjningen, som enligt propositionen ska gälla mellan den 1 januari 2011 och 31 december 2012. Då kan man fatta särskilda beslut om höjningarna under kommande år.

Regeringen vill också omstrukturera bränslebeskattningen av drivmedel så intäktsneutralt som möjligt. Meningen var att beakta den föreslagna höjningen på dieselskatten genom att sänka den allmänna nivån på drivkraftsskatten för person- och lastbilar. Om dieselskatten höjs betyder det en förlust på ca 100 miljoner euro för transportföretagen i och med att priset på dieselolja stiger med omkring 0,08 euro per liter. Genom att sänka den allmänna nivån på drivkraftsskatten för person- och lastbilar underlättar man för transportföretagen med 10–20 miljoner euro. För transportföretagarna blir förlusten ge-

nom regeringens proposition 80—90 miljoner euro. Ett sätt att hjälpa upp läget är att höja koldioxidskatten med bara 11,25 cent per liter, för då går priset på dieselolja upp med bara 0,06 cent per liter i stället för 0,08 cent.

Förslag

Jag föreslår

att lagförslag 3 och 4 godkänns enligt betänkandet,

att lagförslag 1, 2 och 3 godkänns med ändringar (Reservationens ändringsförslag).

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

I enlighet med riksdagens beslut

upphävs i lagen om accis på flytande bränslen (1472/1994) 9 § 7 punkten och 10 a § samt mellanrubriken före den, sådana de lyder, 9 § 7 punkten i lag 1305/2007, mellanrubriken före 10 a § i lag 1259/1996 och 10 a § i lagarna 1259/1996, 604/2006 och 920/2008, samt

ändras den svenska språkdräkten i lagens rubrik, 1 § 1 mom., 2 och 2 b §, den svenska språkdräkten i det inledande stycket till 3 § 1 mom., 3 § 2 mom., 4 §, 6 a § 1 mom., den svenska språkdräkten i det inledande stycket till 9 §, 9 § 4 punkten, 9 a och 10 §, den svenska språkdräkten i 11 § 1 mom. och 11 a § samt bilagan,

av dem 1 § 1 mom., 2 och 2 b §, det inledande stycket till 3 § 1 mom., 3 § 2 mom., det inledande stycket till 9 §, 9 § 4 punkten, 9 a, 10 och 11 a § samt bilagan sådana de lyder i lag 1305/2007 och 6 a § 1 mom. i lag 394/2004, som följer:

1, 2, 2 b, 3, 4, 6 a, 9, 9 a, 10 och 11 a §
(Som i FiUB)

Ikraftträdandebestämmelsen
(Som i FiUB)

*Bilaga***SKATTETABELL**

Produkt	Pro- dukt- grupp	Energiinne- hållsskatt	Koldioxid- skatt	Försörjnings- beredskaps- avgift	Samman- lagt
Motorbensin cent/l	10	50,36	11,66	0,68	62,70
Bensin för små moto- rer cent/l	11	30,36	11,66	0,68	42,70
Bioetanol cent/l	20	33,05	7,65	0,68	41,38
Bioetanol R cent/l	21	33,05	3,83	0,68	37,56
Bioetanol T cent/l	22	33,05	0,00	0,68	33,73
MTBE cent/l	23	40,91	9,48	0,68	51,07
MTBE R cent/l	24	40,91	8,43	0,68	50,02
MTBE T cent/l	25	40,91	7,39	0,68	48,98
TAME cent/l	26	44,06	10,21	0,68	54,95
TAME R cent/l	27	44,06	9,29	0,68	54,03
TAME T cent/l	28	44,06	8,37	0,68	53,11
ETBE cent/l	29	42,49	9,84	0,68	53,01
ETBE R cent/l	30	42,49	8,02	0,68	51,19
ETBE T cent/l	31	42,49	6,20	0,68	49,37
TAAE cent/l	32	45,64	10,57	0,68	56,89
TAAE R cent/l	33	45,64	9,04	0,68	55,36
TAAE T cent/l	34	45,64	7,51	0,68	53,83
Biobensin cent/l	38	50,36	11,66	0,68	62,70
Biobensin R cent/l	39	50,36	5,83	0,68	56,87
Biobensin T cent/l	40	50,36	0,00	0,68	51,04
Dieselolja cent/l	50	30,70	11,25	0,35	42,30
Dieselolja para cent/l	51	24,00	12,51	0,35	36,86

Reservation 3**FiUB 51/2010 rd — RP 147/2010 rd**

Biodieselolja cent/l	52	28,14	12,14	0,35	40,63
Biodieselolja R cent/l	53	28,14	6,07	0,35	34,56
Biodieselolja T cent/l	54	28,14	0,00	0,35	28,49
Biodieselolja P cent/l	55	24,00	12,51	0,35	36,86
Biodieselolja P R cent/l	56	24,00	6,26	0,35	30,61
Biodieselolja P T cent/l	57	24,00	0,00	0,35	24,35
Lätt brännolja cent/l	60	10,35	8,00	0,35	18,70
Lätt brännolja svavelfri cent/l	61	7,70	8,00	0,35	16,05
Biobrännolja cent/l	62	7,70	8,00	0,35	16,05
Biobrännolja R cent/l	63	7,70	4,00	0,35	12,05
Biobrännolja T cent/l	64	7,70	0,00	0,35	8,05
Tung brännolja snt/kg	71	8,79	9,72	0,28	18,79
Flygpetroleum cent/l	81	54,76	12,74	0,35	67,85
Flygbensin cent/l	91	49,88	11,30	0,68	61,86
Metanol cent/l	100	25,18	5,83	0,68	31,69
Metanol R cent/l	101	25,18	2,92	0,68	28,78
Metanol T cent/l	102	25,18	0,00	0,68	25,86

2.

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

I enlighet med riksdagens beslut

upphävs i lagen om accis på elström och vissa bränslen (1260/1996) 12 § 4 mom.,

ändras den svenska språkdräkten i lagens rubrik, 1 § 1 mom., 2 § 2, 5, 15 och 16 punkten, 2 a och 4 §, 5 § 2 mom., 8 § 6 mom., 8 a § 2 mom., den svenska språkdräkten i 8 a § 4 mom., 9 § 3 mom., 14 och 16 §, 17 § 3 mom., 20—22 § och 23 § 1 och 2 mom. samt bilagan,

av dem 1 § 1 mom., 2 § 2, 5, 15 och 16 punkten, 2 a, 14, 20 och 22 § samt bilagan sådana de lyder i lag 1306/2007, 5 § 2 mom., 8 § 6 mom. och 8 a § 2 och 4 mom. sådana de lyder i lag 1168/2002, 21 § sådan den lyder delvis ändrad i sistnämnda lagen och 16 § och 23 § i mom. sådana de lyder i lag 447/2005, samt

fogas till 2 §, sådan den lyder i lag 1306/2007, nya 17—20 punkter, till 15 § ett nytt 1 mom., i stället för det som upphävts genom lag 447/2005 och till lagen nya 20 a, 20 b och 21 a §, som följer:

1, 2, 2 a, 4, 5 och 8 §
(Som i FiUB)

8 a §

Utgör punktskatten (beloppet av betalda punktskatter) som företaget under räkenskapsperioden har betalt för produkter enligt denna lag och lätt eller tung brännolja eller som ingår i anskaffningspriset på dem mer än 2,0 procent av företagets beredningsvärde, har företaget för den överskjutande delen rätt att ansöka om återbäring av 85 procent av de punktskatter som det betalt för produkterna eller som ingår i produkterna (skatteåterbäring). Av en skatteåterbäring som beräknats på detta sätt betalas dock endast den andel som överskrider 50 000 euro. Skatteåterbäringen får vara högst lika stor som den

punktskatt som betalats för produkter enligt denna lag eller som ingår i anskaffningspriset på sådana produkter. Företaget kan i beräkningen av betalda punktskatter beakta punktskatterna på produkter som ingår i den fjärrvärme och processånga som det anskaffat, om det kan visa upp en tillförlitlig utredning i saken. Skatterna på köpt värme bestäms utifrån medelvärdet av de punktskatter som ingår i anläggningens värmeproduktion under en skatteperiod. (Nytt)

(2 mom. som i FiUB)

— — — — —
9, 14—17, 20, 20 a, 20 b, 21, 21 a, 22 och 23 §
(Som i FiUB)

Ikraftträdandebestämmelsen
(Som i FiUB)

SKATTETABELL 1

Produkt	Produkt-grupp	Energiinne-hållsskatt	Koldioxid-skatt	Försörjningsberedningsavgift	Sammanlagt
Stenkol, stenkolsbriketter, fasta bränslen av stenkol euro/t	1	54,54	72,37	1,18	128,09
Naturgas euro/MWh	2	3,00	5,94	0,084	13,724

SKATTETABELL 2

Produkt	Produkt-grupp	Energiskatt	Försörjningsberedningsavgift	Sammanlagt
Elström cent/kWh				
— skatteklass I	1	1,69	0,013	1,703
— skatteklass II	2	0,69	0,013	0,703
Tallolja cent/kg	3	18,79	0	18,79
Bränttorv euro/MWh	4	3,00	0	3,90

5.

Lag**om ändring av lagen om återbäring av accis på vissa energiprodukter som använts inom jordbruket**

I enlighet med riksdagens beslut

ändras i lagen om återbäring av accis på vissa energiprodukter som använts inom jordbruket (603/2006) 1 § 3 mom., 2 § 2 punkten och 4 §, av dem 4 § sådan den lyder i lag 919/2008, som följer:

1 och 2 §
(Som i FiUB)

4 §

Skatteåterbäringens belopp

För energiprodukter som under skatteåret använts i jordbruket återbärs punktskatt till sökanden enligt följande: 13,20 cent per liter lätt brännolja och 14,85 cent per kilogram tung brännolja och 9,20 cent per liter biobrännolja som avses i lagen om accis på flytande bränslen och beskattas i Finland samt 1,0 cent per kilowattimme beskattad el som avses i lagen om accis på elström och vissa bränslen och 6,09 euro per megawattimme 2011—2012, 8,59 euro per megawattimme 2013—2014 och 10,87 euro per megawattimme naturgas från och med 2015. Punkt-

skatt återbärs dock till högst samma belopp som den punktskatt som betalats för bränslet.

Utgör punktskatten på produkter eller tung brännolja enligt lagen om accis på elström och vissa bränslen som sökanden betalt eller som ingår i deras anskaffningspris mer än 3,7 procent av företagets beredningsvärde, har företaget för den överskjutande delen rätt att ansöka om återbäring av 85 procent av de punktskatter som betalats för produkterna eller som ingår i deras anskaffningspris. Av en skatteåterbäring som beräknats på detta sätt betalas dock endast den andel som överskrider 5 000 euro. Företaget kan i beräkningen av betalda punktskatter beakta punktskatterna på produkter som ingår i den fjärrvärme som det anskaffat, om det kan visa upp en tillförlitlig utredning i saken. (Nytt)

Ikraftträdandebestämmelsen
(Som i FiUB)

Helsingfors den 2 december 2010

Bjarne Kallis /kd