MILJÖUTSKOTTETS UTLÅTANDE 18/2010 rd

Regeringens proposition med förslag till ändring av lagstiftningen om energibeskattning

Till finansutskottet

INLEDNING

Remiss

Riksdagen remitterade den 21 september 2010 en proposition med förslag till ändring av lagstiftningen om energibeskattning (RP 147/2010 rd) till finansutskottet för beredning och bestämde samtidigt att miljöutskottet ska lämna utlåtande till finansutskottet.

Sakkunniga

Utskottet har hört
- konsultativ tjänsteman Leo Parkkonen, finansministeriet
- överinspektör Veli-Pekka Reskola, jord- och skogsbruksministeriet
- konsultativ tjänsteman Saara Jääskeläinen, kommunikationsministeriet
- överinspektör Pekka Tervo, arbets- och näringsministeriet
- konsultativ tjänsteman Magnus Cederlöf, miljöministeriet
- professor Antti Asikainen, Skogsforskningsinstitutet
- specialforskare Jouko Petäjä, Finlands miljöcentral
- expert Kati Ruohomäki, Finlands Näringsliv
- direktör Jari Kostama, Finsk Energiindustri rf
- direktör Martti Kätkä, Teknologiindustrin rf
- energiombudsman Ilpo Mattila, Centralförbundet för lant- och skogsbruksproducenter MTK rf
- verkställande direktör Pekka-Juhani Kuitto, FINBIO — Finska Bioenergiföreningen rf
- projektchef Ari Lampinen, Finlands Biogasförening rf
- verkställande direktör Hannu Kauppinen, Suomen Kaasuyhdistys ry
- verkställande direktör Jaakko Silpola, Torvindustriförbundet rf
- klimatansvarig Venla Virkamäki, Finlands naturskyddsförbund rf.

Dessutom har skriftliga utlåtanden lämnats av
— NEFCO
— Gasum Ab
— Jyväskylä Innovation Ab
— Kotkamills Ab
— UPM-Kymmene Abp
— Skogsindustrin rf
— Olje- och Gasbranschens Centralförbund.

UTSKOTTETS ÖVERVÄGANDEN

Motivering

Allmänt

Enligt propositionen har energiskatterna inte bara en fiskal betydelse utan utgör också ett viktigt energi- och miljöpolitiskt instrument för att bromsa energikonsumtionen och styra produktionen och användningen av energi mot energisnålare alternativ.

Utskottet välkomnar energiskattereformen, eftersom den pekar i rätt riktning då skatten på bränsle huvudsakligen baseras på energiinnehållet och mängden koldioxidutsläpp. Den nya skattestrukturen bidrar till bättre energieffektivitet och minskade koldioxidutsläpp när det koldioxidrelaterade elementet ges större tyngd. Propositionen styr på så sätt beskattningen i riktning mot miljöbeskattning. Men miljöstyrningen fullföljs inte fullt ut och också propositionens bedömning av miljöeffekterna är ytterst allmänt hållen av den anledningen att propositionen inte bara har miljömål utan även har en stark fiskal förankring. Utskottet menar att skattemodellen tillhandahåller en strukturellt fungerande plattform för att uppnå utsläppsmålen enligt klimatstrategin med anlitande av skattemetoder. Men för att de eftertraktade miljöeffekterna ska uppnås måste styrningen stärkas ytterligare.

Utskottet menar också att man måste titta på de olika sektorernas totala skattebörda ur ett miljöstyrningsperspektiv. Skattereformen bygger på att den totala skattebördan förblir oförändrad för trafikens och jordbrukets del och att endast skatten för uppvärmningsbränslen höjs. Uppvärmningen slukar ungefär en femtedel av energin hos oss, dvs. något mer än vad trafiken förbrukar, men trafikens andel fortsätter öka. I uppföljningsrapporten 2010 för det klimatpolitiska programmet konstateras det att trafiken ökat så mycket att det hotar omintetgöra de positiva miljöeffekter som bilskattereformen och ökningen av biobränslen genererat. Det är helt tydligt, menar utskottet, att också skatten för trafiksektorn måste höjas för att målen i klimatstrategin ska kunna nås. Höjningen av skatten på värmebränslen återspeglar sig i bokostnaderna, som dessutom påverkas av många andra faktorer. I bedömningen av den totala skattebördan bör hänsyn också tas till hur bokostnaderna utvecklas.

En viktig aspekt är också mot vilka förnybara energialternativ som skattereformen styr konsumtionen och om detta i slutändan leder till att utsläppen minskar. Eftersom alla förnybara energikällor inte leder till minskade växthusgasutsläpp jämfört med fossila bränslen, varken direkt eller indirekt, bör också dessa lösningars hållbarhet kunna bedömas och styras. I uppföljningen bör hänsyn tas till att situationen påverkas av om den infrastruktur som behövs för att öka användningen av förnybar energi redan existerar eller kan stärkas.

Utskottet menar att skattereformen är ett steg mot en skattestruktur som hjälper att minska växthusutsläppen särskilt inom sektorer utanför utsläppshandeln. Men de fiskala målen överskuggar trots allt miljömålen i propositionen, och reformen ger inte fullgoda incitament att spara energi och minska utsläppen. Skattesystemet behöver utvecklas för att bli mer miljöstyrande. Det gäller att bevaka hur skattereformen påverkar utsläppen och samtidigt ge akt på vilka effekter andra styrinstrument haft och inte minst försäkra sig om att reformen inte motverkar målen i klimat- och energistrategin. Om det visar sig nödvändigt måste åtgärder vidtas för att se över reformen. Uppföljningen måste göras samordnat, eftersom finansministeriet svarar för skattelagarna men miljöministeriet är expertministerium för miljöstyrning och arbets- och näringsministeriet för samordning av energipolitiken och främjande av förnybara energikällor.

Utskottet vill uppmärksamma finansutskottet i synnerhet på följande detaljer där det inte ställer sig fiskalt svårt att stärka miljöstyrningen.

Drivmedel

Skattemodellen för drivmedel utgår från en teknikneutral modell som tar fasta på miljöeffekter-

na från energianvändning, koldioxidutsläpp och lokala utsläpp. Andelen skatt baserad på koldioxidskatt höjs och en kvalitetsgradering introduceras som ska beakta hälsofarliga lokala utsläpp, så som småpartiklar och kväveoxid. Skattereformen gynnar den nya generationens inhemska biobränslen, avfallsbaserad etanol och elbilar. Det är en bra utgångspunkt, men för att stärka miljöstyrningen behöver tyngdpunkten i beskattningen förskjutas mer från energiinnehållet till koldioxidkomponenten.

Enligt propositionen kommer naturgas och el som används som drivmedel fortfarande inte att beskattas, utan för gas- och elbilar tas ut en kombination av energiskatt och drivkraftsskatt. För helelektriska bilar och dieseldrivna hybridbilar föreslås egna drivkraftsskattenivåer där hänsyn tas till den årliga körsträckan, förbrukningen i genomsnitt och utsläppen. Dessutom kommer metanbilar att ha en drivkraftsskatt med egna skattenivåer.

Ur klimatperspektiv sett ger det i princip konsumenterna fel signaler om man nu börjar ta ut drivkraftsskatt på el- och gasbilar. Fordonstekniken befinner sig i ett brytningsskede i och med att den internationella forskningen och utvecklingen kring batteriteknik äntligen ser ut att slå igenom, vilket öppnar för en kraftfull marknadslansering av elbilar. Utskottet hänvisar till statsrådets klimat- och energistrategi (SRR 6/2008 rd) där regeringen för trafikteknikens del gått in för linjen att de fördelar som tekniken (el- och hybridbilar) för med sig ska utnyttjas i så stor utsträckning som möjligt och personbilsvalet och sättet att använda personbilar påverkas genom bil- och fordonsbeskattningen, att insatser för att ta fram och införa ny fordonsteknik och biodrivmedel som till sina totala miljöeffekter och sociala effekter uppfyller kriterierna för hållbar utveckling ska främjas och att användningen av biodrivmedel ska styras genom fiskala metoder i riktning mot de bästa alternativen. För att nå önskade miljöeffekter måste den nya teknikens bilar först fås att öka, poängterar utskottet. Att bredda skatteunderlaget är en fråga som ur miljösynpunkt är lämplig att överväga efter att vi fått en ny struktur i fordonsparken.

El-, hybrid- och gasbilarnas andel är än så länge marginell och drivkraftsskatten saknar därmed totalt fiskal betydelse. För att skattesystemet ska bli miljöstyrande på det sätt som avses i klimat- och energistrategin, vore det motiverat att föreskriva om en övergångstid på minst tio år för drivkraftsskatten för dessa.

När det gäller naturgas leder den på energiinnehåll och koldioxidutsläpp baserade beskattningen till en tydlig skattehöjning. Det inkräktar i synnerhet på naturgasbussarnas lönsamhet. Naturgasbussar har börjat användas i stadstrafik. Fördelen med dem är att de lokala utsläppen är små, och följaktligen är det framfört allt med hänsyn till människors hälsa motiverat att satsa på dem. Naturgasbussar släpper ut ungefär hälften av det koldioxid som dieselbussar gör. Utskottet påpekar för finansutskottet att man i Sverige började använda biogas som drivmedel redan i mitten på 1990-talet. I början växte marknaden långsamt, men efter att den kritiska massan övertygats har ökningen varit kraftig. År 2009 fanns det redan över 23 000 biogasbilar och t.ex. i Stockholm kör ca 130 gasbussar. Biogasen står för över 60 procent av försäljningen av drivmedelsgas. Naturgasen spelar fortfarande en viktig roll som reservdrivmedel, eftersom tillgången till biogas varierar.

Därför är det ytterst nödvändigt att titta på vilka konsekvenser den förändrade lönsamheten för naturgas som används som drivmedel får för en framväxande park av biogasfordon. Genom att främja användningen av naturgas främjar man användningen av biogas som drivmedel, eftersom båda använder samma distributionssystem. Det har gjorts stora investeringar i distributionsnätet för naturgas och i trafikinfrastrukturen. Fundamentet för deras lönsamhet bör inte skadas, eftersom samma system också duger för biogasdistribution. Beskattningen kan och bör användas med kraft för att påverka de trafikmässiga miljö- och klimatpolitiska målen. Genom att främja användningen av biogas kan man också främja användningen av i synnerhet inhemska förnybara energikällor. Dessutom ersätter biogas som drivmedel i det närmaste fullt ut fos-

sila bränslen, eftersom trafiken fortfarande så gott som helt är beroende av fossila bränslen.

Skattereformen slår indirekt hårt också mot busstrafiken. Enligt klimat- och energistrategin är det nödvändigt att främja kollektivtrafiken för att det ska finnas konkurrenskraftiga alternativ till personbilstrafiken. Genom insatser och subventioner för att utveckla kollektivtrafiken kan man enligt strategin höja kollektivtrafikens servicenivå och öka användningen. Skattereformen får motsatt effekt när skatten på dieselbränsle skärps och det inte finns något återbetalningssystem. Priserna kommer sannolikt att stiga till följd av höjningen. Utskottet menar att man måste följa vilka konsekvenser skatten får för att kollektivtrafiken, i synnerhet busstrafiken ska kunna överleva. Bussbolagen måste absolut kompenseras för skatteeffekterna.

Propositionen bygger för biobränslenas vidkommande delvis på hållbarhetskriterierna i det s.k. RES-direktivet om främjande av förnybara energikällor, vilket ter sig logiskt. Men man måste minnas att hållbarhetskriterierna i praktiken inte lyckats sätta stopp för markanvändningseffekter, som indirekt kan leda till icke-önskvärda växthusutsläpp från biobränsleproduktion. Hållbarhetskriterierna måste förbättras för att utvecklingen inte ska gå i fel riktning. Utvecklingen av biodrivmedel, inte minst s.k. andra generationens drivmedel och skattestöd till dem, möjliggör en inhemsk hållbar biodrivmedelsproduktion utan sådana negativa konsekvenser för klimatet, samhället och biodiversiteten som förknippas till exempel med användningen av palmolja.

Uppvärmningsbränslen

Genom att höja punktskatten på lätt och tung brännolja, stenkol och naturgas som används som uppvärmnings- och kraftverksbränsle tar man in ca 730 miljoner euro som kompensation för de skatteinkomster som föll bort när arbetsgivarens folkpensionsavgift slopades. Huvudparten av skattereformskostnaderna drabbar alltså uppvärmningen. För uppvärmningsbränslen är skattereformen uppbyggd på samma sätt som för drivmedel, dvs. att skatten för fossila bränslen består av en energi- och koldioxidkomponent. Däremot är skatten lägre än för drivmedel.

Utskottet påpekar att skattereformen utesluter utsläppshandeln som styrmedel och på så vis i princip gör det svårare både för en energieffektiv industri och för kraftvärmeproduktion att stå sig i konkurrensen med värmeproduktion inom den icke-handlande sektorn. Energiskattereformen får inte leda till att lönsamheten försämras inom den energiintensiva industrin till den grad att företag flyttar bort från Finland och risken för koldioxidläckage realiseras. För att undvika koldioxidläckage behövs en skattegiljotin som omfattar merparten av den energiintensiva industrin, främst företag inom metallförädlingsbranschen. Enligt förslaget sänks koldioxidskatten för bränslen som används i kraftvärmeproduktion med 50 procent för att minska överlappande koldioxidstyrning och förbättra kraftvärmeproduktionens konkurrenskraft. Dessutom höjs energiinnehållsskatten på naturgas i etapper.

Den ansenliga stegringen i naturgaspriset beror främst på att naturgasen hittills åtnjutit en rejäl skattelättnad. Reformen är enligt utskottet ett steg i rätt riktning, men för att företagen ska kunna anpassa sig till den måste den ske stegvis. En längre övergångstid kunde gott motiveras med naturgasens indirekta positiva miljöeffekter (den befintliga infrastrukturen och dess logistiska effektivitet, små lokala utsläpp m.m.). Energieffektiva kraftvärmeanläggningar som drivs med naturgas och torv, dvs. fjärrvärmeverk som finns i många städer, kan drabbas av sämre konkurrenskraft jämfört med separata energiproduktionslösningar, vilket kan resultera i en utveckling som leder bort från de klimatstrategiska målen. Risken finns att naturgasen tappar i konkurrenskraft jämfört med stenkol till den grad att inmatningsordningen ändras med ökade utsläpp som följd. Å andra sidan får man inte heller glömma bort att en del aktörer åtminstone delvis kommer att få gratis utsläppsrätter och därmed en tryggad konkurrenskraft. Också på denna punkt är det ytterst viktigt att man bevakar vilka konsekvenser skattereformen får.

Utskottet betonar att skattereformen bör lägga fast en sådan nivå på stenkolsskatten att den inte försämrar möjligheterna att öka användningen av förnybar energi och på sikt sluta använda stenkol.

Det enda undantaget från systemets grundstruktur är torven, som har en lägre skatt än den allmänna. Torv ger upphov till växthusutsläpp och bör därför beskattas. Å andra sidan kan torven påverka priset på gagnvirke och produktionsstödet för skogsflis som grundar sig på utgifterna för användning av torv och trä och därför har koppling till utsläppsrättspriset, som i sin tur påverkar kostnaderna för torvanvändning.

Skatten på torv är fiskal och följer inte grundstrukturen i energiskattereformen som bygger på miljöaspekter. Å andra sidan beskattas torven inte för närvarande, och därför handlar det om en principiell förändring när skatten nu utsträcks till torv. Torvens styrande effekt kommer i nuläget till uttryck endast via utsläppshandeln, eftersom merparten av torven används i anläggningar som omfattas av den handeln.

Utskottet påpekar att koldioxidutsläppen från energianvändningen av torv är ungefär lika stora som utsläppen från stenkol. Av Finska Vetenskapsakademiens publikation "Turpeen energiakäyttö", publicerad den 8 november i år, framgår det att de årliga koldioxidutsläppen hos oss varierar mellan 13 och 20 procent. Enligt publikationen är det inte motiverat eller ens möjligt att ändra energianvändningen av torv, men i ett 10—20-årsperspektiv borde man försöka öka andelen biobränslen i kraftverk som drivs med fasta bränslen för att därmed minska torvens andel. Användningen av torv bygger alltså på andra än miljöskäl; särbehandling av torv dikteras av en politik som utgår från sysselsättning, inhemsk råvara, försörjningsberedskap och regionala aspekter. Dessutom bör hänsyn tas till användningen av torv som blandbränsle när det främjar användningen av trä som energikälla.

Enligt utskottet mening behöver man utveckla beskattningen av torv så att också den bygger på energiinnehåll och specifika koldioxidutsläpp och ett återbäringssystem och att man i det sammanhanget beaktar torvanvändningen som ett led i energianvändningen av trä och de nämnda synpunkterna på sysselsättning, försörjningsberedskap m.m. Strukturen måste absolut ses över för att energianvändningen av torv kan minskas på sikt. Beskattningen måste även utsträckas till torvpelletar som används i stora pannor och läggas upp på ett sätt som är genomförbart också i administrativt hänseende.

Utskottet tillstyrker propositionen när det gäller befrielse av s.k. mikrokraftverk från elskatt. Skatt ska inte behöva betalas om elen produceras i en generator med en effekt på högst 50 kilovoltampere eller med en helhet bestående av flera elproduktionsanläggningar vars nominella effekt är högt 50 kilovoltampere. Detta ligger i linje med klimatstrategins vilja att öka decentraliserad förnybar energi. Men om vi får ett stort tillskott av små vindkraftverk, kan det hända att landskaps- och bullereffekterna leder till konflikter på det lokala planet, påpekar utskottet.

Den inmatningstariff för vindkraft som föreslås i regeringens proposition med förslag till lag om stöd till produktion av el från förnybara energikällor driver starkt på en utbyggnad av vindkraften. Utskottet håller också på att behandla en proposition om ändring av markanvändnings- och bygglagen som avser att göra tillståndsprocessen för vindkraftverk smidigare genom att vindkraftverk på vissa villkor kan få tillstånd direkt med stöd av en generalplan. Det är angeläget att följa upp de sammantagna effekterna av de här lagändringarna.

Jordbruk

Enligt propositionen är det tänkt att jordbrukets energiskattebelastning i stort sett ska förbli oförändrad. För att kompensera skattehöjningarna höjs återbäringarna av energiskatt till jordbruket. Ur miljösynpunkt är det beklagligt att reformen inte uppmuntrar jordbruket att använda förnybar energi utan tvärtom bevarar status quo där systemet gynnar lätt och tung brännolja på inhemska, förnybara energikällors bekostnad. Regeringen tillstår i propositionsmotiven att skatteåterbäringen passar dåligt ihop med klimatmålen. Eftersom jordbruket inte omfattas av ut-

släppshandeln borde beskattningen av energi vara det främsta styrmedlet i strävandena att nå de målsatta minskningarna.

Gårdar och landsbygdsföretag spelar en central roll i en decentraliserad produktion av jord- och skogsbruksbaserad bioenergi, framhåller utskottet. Självförsörjningsgraden av energi är relativt låg inom jordbruket, trots att det skulle gå att nå självförsörjning och t.o.m. överförsörjning. Detta är något som man bör ägna särskild uppmärksamhet och rikta incitamenten så att självförsörjningen förbättras. En decentraliserad förnybar energi inom jordbruket får inte heller draghjälp av strukturen i inmatningstariffpropositionen (RP 152/2010 rd), där små anläggningar under 100 kilovoltampere inte omfattas av tariffen. Skälet är att de administrativa kostnaderna blir lika stora som kostnaderna för stora anläggningar men att de små anläggningarnas betydelse är marginell då det gäller att öka de förnybara källornas andel. Trots det vill utskottet poängtera att klimatstrategins mål för växthusgasutsläpp och energisparande bör tillgodoses på lämplig sätt även i stödpolitiken för jordbruket och i jordbruksbeskattningen.

Utlåtande

Miljöutskottet föreslår

att finansutskottet beaktar det som sägs ovan.

Helsingfors den 11 november 2010

I den avgörande behandlingen deltog

ordf. Susanna Huovinen /sd
vordf. Pentti Tiusanen /vänst
medl. Christina Gestrin /sv
Timo Heinonen /saml
Rakel Hiltunen /sd
Timo Juurikkala /gröna
Tanja Karpela /cent
Antti Kaikkonen /cent
Timo Kaunisto /cent
Timo Korhonen /cent
Merja Kuusisto /sd
Tapani Mäkinen /saml
Janne Seurujärvi /cent
Pauliina Viitamies /sd.

Sekreterare var

utskottsråd Marja Ekroos.

AVVIKANDE MENING 1

Motivering

Propositionen har sin upprinnelse i det underskott som uppstod i statsfinanserna när FPA-avgiften slopades. För att täppa till hålet har man främst utgått från att håva in skatter till ett visst belopp, inte från att driva en miljövänlig skattepolitik.

Tyngdpunkten i beskattningen håller på att glida över på indirekta skatter och de skatter som jämnar ut inkomstfördelningen tappar sin betydelse. Energiskattereformens miljömål är synnerligen välkomna men effekterna på inkomstfördelningen ovälkomna. Riksdagen har bett att få en utredning om effekterna på inkomstfördelningen men utan resultat. Dessutom är propositionen inkonsekvent i vissa avseenden, vilket gör att miljöeffekterna inte alltid sammanfaller med de uppsatta målen.

Risken med energiskattereformen är att bokostnaderna stiger oskäligt mycket på vissa orter och att gemene man på så vis tvingas stå för fiolerna. Dessutom kan reformen försvåra för kollektivtrafiken och trissa upp biljettpriserna. Från miljösynpunkt sett vore de viktigt att få till stånd en smidigare, inte haltande kollektivtrafik.

Det finns ingenting i hela förslaget som i miljöhänseende skulle tala för att torven ska särbehandlas. Titta bara på utsläppen från torvproduktionen men också på vilka effekter torvupptagningen har på vattendrag och naturens mångfald.

Dessutom behövs det avsevärt mer satsningar på energisparande och energieffektivitet och ett mer miljökritiskt förhållningssätt till jordbruksutsläppen.

För att människor genuint ska engagera sig i det gemensamma klimatarbetet måste beskattningen vara rättvis. Man bör avstå från stora energiskattebeslut om man inte är helt på det klara med hur de påverkar miljön och inkomstfördelningen. Vi anser följaktligen att propositionen bör förkastas.

Avvikande mening

Vi föreslår

> *att finansutskottet beaktar det som sägs ovan*

Helsingfors den 11 november 2010

Susanna Huovinen /sd
Rakel Hiltunen /sd
Merja Kuusisto /sd
Pauliina Viitamies /sd

AVVIKANDE MENING 2

Motivering

Regeringens energiskatteförslag (RP 147/2010 rd) är fiskalt, vilket också det utlåtande som miljöutskottets majoritet (MiUU 18/2010 rd) antagit tillstår genom konstaterandet att "propositionen har en stark fiskal förankring". Enligt utlåtandet "överskuggar de fiskala målen trots allt miljömålen i propositionen, och reformen ger inte fullgoda incitament att spara energi och minska utsläppen."

Orsaken till propositionens tillkomst är den folkpensionsavgift som Vanhanens andra regering gick och slopade. Glappet på en miljard euro i statens inkomster bestämde man ska 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 detta mål finns inte inräknat momsens effekt.

Regeringen har inte i något skede lagt fram hur den årliga extra skattebördan på 350 miljoner euro tynger olika befolknings- och inkomstgrupper och inte minst hur den påverkar de ekonomiskt mest utsatta i samhället. Värmekostnaderna är en bland många andra faktorer som får bokostnaderna att stiga.

Propositionen förvanskar klimat- och miljöeffekterna

Torv

Regeringen kallar sitt skatteförslag för "ett grönt energiskattebeslut". Ändå är förslaget starkt brunfärgat. Färgen kommer sig av den särbehandling torven får. Skatten på torv är frikopplad från koldioxidutsläpp och lokala utsläpp typ förlust av biologisk mångfald och eutrofiering.

Torven står för 5—6 procent av energiproduktionen men 16 procent av koldioxidutsläppen och är en stor källa till svavel- och kväveutsläpp och till direkta partikelutsläpp. Förbränningen av torv strider mot målen att stävja klimatförändringen.

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

Naturgas

Propositionen höjer skatten på naturgas alltför snabbt trots graderingen fram till 2015. 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 dämpa klimatförändringen som regeringen annars förfäktar. 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. Det gör att det blir svårt att ta i bruk biogas, som man enligt svensk modell skulle leda in i naturgasnätet exempelvis från avloppsreningsverk.

Skattefrihet för uran

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

Förslaget till drivmedelsskatt misslyckat

Propositionen lägger krokben för ibruktagningen av naturgas- och biogasbilar som är mer mil-

jövänliga än dieselbilar. Detta gäller inte minst naturgasbussar. Dieselbussar har högre koldioxidutsläpp och partikelutsläppen från dem har direkta skadliga hälsoeffekter. Regeringen föreslår en beskattning där den fossila dieseln alltid är det billigaste alternativet.

Under sakkunnigutfrågningen framgick det klart och tydligt att dieselbränsle av palmolja är billigare än diesel tillverkad av inhemska råvaror. Det handlar om ett klart politiskt beslut att gynna palmoljediesel, som i ett livscykelperspektiv ger upphov till stora koldioxid- och metanutsläpp, på bekostnad av biodiesel tillverkad av inhemska förnybara råvaror.

Regeringen föreslår drivkraftsskatt för el- och metanbilar. Förslaget är helt ofattbart. Skatten har just ingen betydelse för statsfinanserna, men däremot en enorm negativ symbolisk betydelse då den avskräcker från att ta i bruk el- och metanbilar.

Drivmedelsskatten styr varken konsumtion eller anskaffning i en miljövänligare riktning och försvårar dessutom för den kollektiva busstrafiken.

Jordbruket omfattas inte av den styrande energibeskattningen

Propositionen fungerar exakt tvärtom än vad en "grön skattereform" skulle. En eventuell höjning av energiskatten betalar den tillbaka till jordbruket. Den lockar inte jordbruket att övergå till förnybar energi utan favoriserar användningen av lätt och tung brännolja på bekostnad av inhemska förnybara energikällor.

Regeringen är själv medveten om detta då den i motiven konstaterar att skatteåterbäringen passar dåligt ihop med klimatmålen. För jordbrukets vidkommande skulle energiskatten vara särskilt viktig som styrinstrument mot minskningsmålen, eftersom jordbruket inte omfattas av utsläppshandeln. Detta påpekas också i miljöutskottets utlåtande.

Miljöutskottets utlåtande till finansutskottet (MiUU 18/2010 rd)

Miljöutskottet påpekar förtjänstfullt för finansutskottet hur usel miljöstyrningen är i propositionen då det gäller torv, naturgas, biogas, jordbruksbeskattning och drivmedel.

Utskottet säger sig i början av utlåtandet välkomna energiskattereformen, eftersom den pekar i rätt riktning, men ger sedan utlåtandet ett helt annat innehåll.

Avvikande mening

Jag föreslår

> *att finansutskottet förkastar regeringens proposition med förslag till ändring av lagstiftningen om energibeskattning.*

Helsingfors den 11 november 2010

Pentti Tiusanen /vänst