

Regeringens proposition till riksdagen med förslag till lagar om ändring av bilagorna till lagen om punktskatt på flytande bränslen och till lagen om punktskatt på elström och vissa bränslen

PROPOSITIONENS HUVUDSAKLIGA INNEHÅLL

I denna proposition föreslås det att lagen om punktskatt på flytande bränslen och lagen om punktskatt på elström och vissa bränslen ändras.

Skattetabellen i bilagan till lagen om punktskatt på flytande bränslen ändras så att både energi- och koldioxidandelen av skatten på drivmedel, såsom motorbensin, dieselolja och ersättande biobränslen, höjs. Det värde per ton koldioxid som är beräkningsgrund för koldioxidskatten på drivmedel höjs från 58 till 62 euro, och energiinnehållsskatten höjs på nästan motsvarande sätt. Skatten på motorbensin höjs med sammanlagt 2,12 cent per liter och skatten på dieselolja med 2,41 cent per liter. Skattenivån för motorbensin och ersättande biobränslen stiger med i genomsnitt tre procent och skattenivån för dieselolja och ersättande biobränslen med i genomsnitt fem procent.

Dessutom ändras skattetabellen i bilagan till lagen om punktskatt på flytande bränslen och skattetabellerna 1 och 2 i bilagan till lagen om punktskatt på elström och vissa bränslen, så att både energi- och koldioxidandelen av skatten på bränslen för uppvärmning, kraftverk och arbetsmaskiner höjs. Av höjningen kommer ungefär tre fjärdedelar att inriktas på koldioxidskatten och en fjärdedel på energiinnehållsskatten. Detta innebär att värdet per ton koldioxid som är beräkningsgrund för koldioxidskatten på lätt och tung brännolja, stenkol och naturgas höjs från nuvarande 54 euro till 58 euro. Då är höjningen av värdet per ton koldioxid i fråga om uppvärmningsbränslen samma fyra euro per ton koldioxid som i fråga om drivmedel. Dessutom höjs energiinnehållsskatten på bränslen för uppvärmning, kraftverk och arbetsmaskiner med 0,4 euro per megawattimme. Höjningen av koldioxidskatten och energiinnehållsskatten innebär en höjning av skattenivån på cirka sju procent. Fast och gasformig biomassa är fortsättningsvis skattefria, och det föreslås heller inga ändringar i beskattningen av bräntorv.

Propositionen hänför sig till budgetpropositionen för 2017 och avses bli behandlad i samband med den.

Lagarna avses träda i kraft vid ingången av 2017.

INNEHÅLL

PROPOSITIONENS HUVUDSAKLIGA INNEHÅLL.....	1
INNEHÅLL	2
ALLMÄN MOTIVERING	3
1 NULÄGE	3
1.1 Lagstiftning och praxis.....	3
Drivmedel.....	3
Uppvärmningsbränslen.....	4
Återbäring av energiskatt inom jordbruket	5
Lagstiftningen i EU	6
2 MÅLSÄTTNING OCH FÖRESLAGNA ÄNDRINGAR.....	7
Drivmedel.....	7
Uppvärmningsbränslen.....	8
Skatteåterbäring inom jordbruket	10
3 PROPOSITIONENS KONSEKVENSER	10
3.1 Ekonomiska konsekvenser.....	10
3.2 Miljökonsekvenser	14
3.3 Konsekvenser för företagen	15
3.4 Konsekvenser för myndigheterna	16
3.5 Samhälleliga konsekvenser	17
3.6 Konsekvenser för medborgarnas ställning.....	17
4 BEREDNINGEN AV PROPOSITIONEN	17
5 SAMBAND MED ANDRA PROPOSITIONER.....	18
DETALJMOTIVERING	19
1 LAGFÖRSLAG	19
1.1 Lagen om punktskatt på flytande bränslen.....	19
1.2 Lagen om punktskatt på elström och vissa bränslen.....	19
2 IKRAFTTRÄDANDE	19
LAGFÖRSLAG	20
Lag om ändring av bilagan till lagen om punktskatt på flytande bränslen.....	20
BILAGA	20
Lag om ändring av bilagan till lagen om punktskatt på elström och vissa bränslen.....	22
BILAGA	22
BILAGOR.....	24
PARALLELLTEXT	24
Lag om ändring av bilagan till lagen om punktskatt på flytande bränslen.....	24
Lag om ändring av bilagan till lagen om punktskatt på elström och vissa bränslen.....	27

ALLMÄN MOTIVERING

1 Nuläge

1.1 Lagstiftning och praxis

Drivmedel

Lagen om punktskatt på flytande bränslen (1472/1994), nedan lagen om skatt på bränslen, ändrades i samband med energiskattereformen genom lag 1399/2010 vid ingången av 2011, så att den literbaserade punktskatten på bränslen ändrades till en energiinnehållsskatt baserad på bränslets energiinnehåll, alltså dess värmevärde, och till en koldioxidskatt baserad på det specifika koldioxidutsläpp som uppstår vid förbränning.

Utgångspunkten för skattereformen var att skattenivån för fossil motorbensin ska förbli oförändrad. Som referensbränsle vid beräkningen av skattenivåerna för drivmedel utgick man från motorbensin, vars energiinnehållsskatt fastställdes genom att dra av andelen koldioxidskatt från den totala skattenivån. Vid beräkningen av koldioxidskatten använde man ett värde på 50 euro per ton koldioxid. Med ovanstående som grund blev energiinnehållsskatten på motorbensin cirka 0,0157 euro per megajoule och koldioxidskatten 0,0036 euro per megajoule. För närvarande är energiinnehållsskatten cirka 0,016 euro per megajoule och koldioxidskatten 58 euro per ton, vilket innebär att koldioxidskatten på exempelvis motorbensin är 0,0051 euro per megajoule.

Skattetabellen i bilagan till lagen om skatt på bränslen har förtydligats så att skattebeloppet har ändrats till skatt per enhet för varje bränsle. När det gäller drivmedel är energiinnehållsskatten för fossil bensin 51,20 cent per liter och koldioxidskatten 16,25 cent per liter. Alla fossila och biobaserade drivmedel ska i regel ha samma energiinnehållsskatt som är bunden till skattenivån för bensin, det vill säga 0,016 euro per megajoule. Nivån på energiinnehållsskatten på fossil och biobaserad dieselolja, som huvudsakligen används i nyttotrafik, är dock inte lika hög som skatten på motorbensin och ersättande biobränslen, som främst används i personbilstrafik. Målet med den lindrigare beskattningen av dieselolja har varit att sänka kostnaderna för bland annat lastbilstrafiken och därigenom för exportindustrin samt för busstrafiken. Detta har genomförts så att skatten på energiinnehållet för dieselolja och ersättande bränslen sänks med en fast summa på 25,95 cent per liter, vilket för dieselolja innebär en skattesänkning på cirka 0,0072 euro per megajoule jämfört med den nivå som skattegrunden förutsätter. Energiinnehållsskatten på fossil dieselolja angiven i skattetabellen är 31,65 cent per liter och koldioxidskatten 18,61 cent per liter. Eftersom energiinnehållsskatten på dieselolja är lägre (0,0088 euro per megajoule) än skattens miljörelaterade grunder förutsätter (0,016 euro per megajoule) och eftersom det inte finns miljörelaterade eller andra grunder för att gynna dieseldrivna personbilar, tas det för dieseldrivna personbilar ut en drivkraftsskatt i samband med fordonsskatten. På detta sätt balanseras kostnadsskillnaderna för bilister med ett genomsnittligt antal körda kilometer per år som orsakas av att bensin och dieselolja beskattas på olika sätt.

Även när det gäller biobaserade bensin- och dieselkvaliteter bestäms energiinnehållsskatten på basis av deras värmevärde, och den literbaserade energiinnehållsskatten är därför lägre på dem än på motsvarande fossila bränslen.

För bränslekvaliteter som är bättre än traditionella fossila bränslen när det gäller lokala utsläpp beviljas en nedsättning av energiinnehållsskatten. Denna motsvarar det kalkylerade värdet av utsläppsvinsten enligt beräkningskriterierna för 2010 som betonade de nyttor minskningen av utsläpp i fråga om bussar i utsläppsklass EURO II medför.

Beräkningsgrunden för koldioxidskatten på alla fossila och biobaserade drivmedel är ett värde på 58 euro per ton koldioxid samt en specifik koefficient för koldioxidutsläpp för varje produkt. Koldioxidskatten på både fossila och biobaserade bränslen är i likhet med energiinnehållsskatten relaterat till bränslets värmevärde, vilket innebär att skatten per liter är lägre för biobaserade bränslen än för fossila bränslen. Dessutom sänks koldioxidskatten på biobränslen som uppfyller hållbarhetskriterierna i proportion till skattenivån för ett motsvarande fossilt bränsle, eftersom man anser att man med hjälp av biobränslen kan åstadkomma en minskning av koldioxidutsläppen jämfört med om motsvarande fossila bränslen används. Koldioxidskatten har halverats för så kallade första generationens biobränslen som uppfyller hållbarhetskriterierna, exempelvis jordbruksbaserad etanol och biodiesel. Så kallade andra generationens biobränslen som har framställts av avfall, restprodukter, cellulosa från icke-livsmedel eller material som innehåller både cellulosa och lignin är befriade från koldioxidskatt, eftersom de kan betraktas som nästan neutrala bränslen med avseende på sin koldioxidbalans och eftersom deras råvaror inte kan utnyttjas vid matproduktion. Beräkningsgrunden för koldioxidskatten på drivmedel preciserades 2012 genom lag 256/2012 så att de genomsnittliga växthusgasutsläppen under bränslets hela livscykel beaktas enligt EU-kommissionens krav, inte bara i fråga om koldioxidutsläppen för biobränslen utan också i fråga om fossil motorbensin och dieselolja. I praktiken innebär detta att koefficienten för koldioxidutsläpp på fossila motorbensin- och dieselkvaliteter höjdes med cirka 20 procent, även om reformen på grund av den sänkning av värdet per ton koldioxid som genomfördes samtidigt inte hade en inverkan på skattenivåerna per liter. Genom ändringen förenhetligades skattegrunderna för fossila och biobaserade drivmedel för att undvika problem med statligt stöd i anslutning till beskattningen.

För både fossila och biobaserade drivmedel tas det i samband med punktskatten ut en försörjningsberedskapsavgift som intäktsförs till en fond utanför budgeten.

Skattenivån för fossil motorbensin höjdes med 2,34 cent per liter vid ingången av 2012, med 2,25 cent per liter vid ingången av 2014 och med 0,84 cent per liter vid ingången av 2015. Skattenivån mellan 2010 och 2016 har stigit med sammanlagt 8,7 procent. Som ovan har beskrivits ändrades i samband med energiskattereformen 2011 också strukturen på skatten, varvid det för biobaserade bränslen fastställdes egna literbaserade skattenivåer som var lägre än för fossila bränslen. Skattenivåerna för motorbensin och ersättande biobränslen har stigit med i genomsnitt cirka fem procent mellan 2010 och 2016.

Skattenivån för fossil dieselolja höjdes med 2,65 cent per liter vid ingången av 2012. Skatten höjdes dessutom samtidigt med 7,9 cent per liter enligt vad som tidigare föreskrivits. Detta kompensterades genom en sänkning av driftkraftsskatten på person- och lastbilar. Vid ingången av 2014 höjdes skattenivån för fossil dieselolja med 2,71 cent per liter och vid ingången av 2015 med 0,95 cent per liter. Om man inte beaktar kompensationen i form av sänkt driftkraftsskatt har skattenivån för fossil dieselolja stigit med sammanlagt 39 procent mellan 2010 och 2016. I genomsnitt har skatterna på dieselolja och ersättande biobränslen stigit med cirka 23 procent mellan 2010 och 2016. Över hälften av detta kompensterades i form av sänkt driftkraftsskatt 2012.

Uppvärmningsbränslen

Bestämmelser om beskattningen av bränslen som används för uppvärmning, kraftverk och arbetsmaskiner, nedan uppvärmningsbränslen, såsom lätt och tung brännolja, stenkol och naturgas, finns i lagen om skatt på bränslen samt i lagen om punktskatt på elström och vissa bränslen (1260/1996), nedan elskattelagen. I samband med energiskattereformen ändrades genom lag 1444/2010 vid ingången av 2011 även den liter- eller viktbaserade punktskatten på uppvärmningsbränslen till en energiinnehållsskatt som bestäms utifrån enhetliga beskattningsgrunder och som baserar sig på bränslets energiinnehåll, och till en koldioxidskatt som baserar

sig på det specifika koldioxidutsläpp som uppstår vid förbränning. I skattereformen utgick man från lätt brännolja som referensbränsle, och storleken på dess energiinnehållsskatt fastställdes genom att dra av andelen koldioxidskatt från den totala skattenivån. Den totala skattenivån för uppvärmningsbränslen höjdes samtidigt för att kompensera det bortfall av skatteintäkter som staten orsakades av att arbetsgivarnas folkpensionsavgifter slopades. Vid beräkningen av koldioxidskatten använde man ett värde på 30 euro per ton koldioxid. Med ovanstående som grund blev energiinnehållsskatten på lätt brännolja cirka 0,00214 euro per megajoule och koldioxidskatten 0,0022 euro per megajoule. För närvarande är energiinnehållsskatten på lätt brännolja 0,00185 euro per megajoule (enligt lag 612/2012) och koldioxidskatten 0,0040 euro per megajoule (enligt lag 1724/2015), vilket motsvarar ett värde på 54 euro per ton koldioxid. I skattetabellen har skattebeloppet för tydlighetens skull ändrats till skatt per beskattningsbar enhet för respektive bränsle.

Energiinnehållsskatten på naturgas var fram till 2015 lägre än den målsatta nivån, eftersom man i samband med skattereformen 2011 ville ha en övergångstid för att förenhetliga beskattningen med de övriga fossila importerade bränslena. Den lägre skattesatsen för energiinnehållsskatten på naturgas är till sin karaktär ett skattestöd som uppgick till sammanlagt cirka 204 miljoner euro för åren 2011—2015. Stödet för naturgas slopades helt när nivån för energiinnehållsskatten steg vid ingången av 2015. Systemet med att gradvis och fram till 2015 slopa skattestödet för naturgas i förhållande till andra bränslen var enligt kommissionens tjänstemän motiverat. Koldioxidskatten på naturgasen har inte innehållit något skattestöd, eftersom dess grunder och nivå är enhetliga med koldioxidbeskattningen av övriga uppvärmningsbränslen.

För att förbättra konkurrenskraften för den kombinerade produktionen av el och värme, nedan kombinerad produktion, och för att minska den överlappande styrningen av utsläppshandeln och beskattningen, har koldioxidskatten på uppvärmningsbränslen halverats när anläggningarna för kombinerad produktion använder bränslena för värmeproduktion. Stödet för kombinerad produktion har stigit till följd av höjningar av koldioxidskatten från 15 till 27 euro per ton koldioxid. År 2016 är skattestödet cirka 100 miljoner euro. Dessutom får den energiintensiva industrin partiell återbäring av energiskatt för det uppvärmningsbränsle och den el som den använder.

Bränslen som förbrukas i elproduktion är med stöd av en tvingande bestämmelse i EU-lagstiftningen skattefria såväl i separat elproduktion (kondensproduktion) som i kombinerad produktion. Elskatt tas ut för alla former av elström oavsett produktionssätt, och skatten baseras därmed inte på kol- eller energiinnehållet i de bränslen som används för elproduktionen. Punktskatten på elström är graderad i två skatteklasser. Skatt enligt skatteklass I tas ut på elström som allmänt förbrukas inom näringsverksamheten, exempelvis i serviceverksamhet, inom den offentliga sektorn, i skogsbruk och vid byggande, samt på elström som förbrukas i hushåll. Elström som förbrukas inom industrin, i datorhallar och i växthus ingår i den lägre skatteklassen II. Också övrigt jordbruk ingår i praktiken i skatteklass II, men detta verkställs i form av återbäring av energiskatt inom jordbruket.

För uppvärmningsbränslen, med undantag för torv och tallolja, tas det i samband med punktskatten dessutom ut en försörjningsberedskapsavgift. För biobränslen i gasform och fast form betalas varken punktskatt eller försörjningsberedskapsavgift.

Återbäring av energiskatt inom jordbruket

Punktskatten som ingår i priset på energiprodukter återbetalas till den som yrkesmässigt bedriver jordbruk. Också växthus omfattas av återbäringssystemet. Bestämmelser om återbäring finns i lagen om återbäring av punktskatt på vissa energiprodukter som använts inom jordbruket (603/2006), nedan lagen om skatteåterbäring inom jordbruket. Skatteåterbäring betalas för

lätt och tung brännolja, biobränsle samt elström som används inom jordbruket. Återbäringarna betalas på ansökan för skatteåret i efterskott. Skatteförvaltningen betalar redan för närvarande dessa återbäringar, medan den övriga punktbeskattning överförs från Tullen till Skatteförvaltningen från och med ingången av 2017. Om återbäringsbeloppet ändras ska återbäring betalas enligt det återbäringsbelopp som gäller vid tidpunkten för konsumtionen. Återbäringsbeloppet varierar betydligt mellan olika gårdar.

Enligt riktlinjerna i regeringsprogrammet för statsminister Jyrki Katainens regering har miljöstyrningen inom energibeskattningen utvidgats till att omfatta även koldioxidutsläpp inom jordbrukssektorn, som står utanför utsläppshandeln. Till jordbruket återbetalas ett belopp som motsvarar energiinnehållsskatten, och eftersom jordbruket är en sektor utanför utsläppshandeln belastas det med beloppet av koldioxidskatten. För att genomföra reformen ändrades lagen om skatteåterbäring inom jordbruket genom lag 1445/2011, men ikraftträdandet senarelades till ingången av 2014 på grund av beslut i det så kallade ramavtalet. Ändringen gällde lätt och tung brännolja och biobränsle som används inom jordbruket och i växthus. Någon motsvarande ändring gjordes inte i det belopp som gäller skatteåterbäringen för elström, eftersom det inte tas ut någon energiinnehållsskatt eller koldioxidskatt på elström. Återbäringsbeloppen inom jordbruket preciserades dessutom vid ingången av 2014 genom lag 1133/2013, eftersom förhållandet mellan energiinnehållsskatten och koldioxidskatten i lagen om skatt på bränslen ändrades genom lag 611/2012. Samtidigt kopplades återbäringen av punktskatt på bränslen som använts inom jordbruket direkt till energiinnehållsskatten enligt lagen om skatt på bränslen i stället för att vara kopplat till centbelopp så som tidigare föreskrivits i lagen om skatteåterbäring inom jordbruket. För bränslen betalas återbäringen till ett belopp som motsvarar energiinnehållsskatten enligt lagen om skatt på bränslen. Detta innebär också att ändringar av energiinnehållsskatten i lagen om skatt på bränslen inte längre förutsätter en separat ändring i lagen om skatteåterbäring inom jordbruket. Motsvarande koppling har inte gjorts i fråga om elskatt.

För närvarande är återbetalningen av punktskatt 6,65 cent per liter lätt brännolja och biobränsle samt 7,59 cent per kilogram tung brännolja. Efter återbäringen återstår att betala i skatt 14,40 cent per liter för lätt brännolja och 17,49 cent per kilogram för tung brännolja. För biobränsle kvarstår i typiska fall i skatt 7,20 cent per liter. Därtill ska försörjningsberedskapsavgiften betalas. För 2014 har återbäringar betalats till ett belopp på cirka 31 miljoner euro. Återbäringarna betalas i efterskott, vilket leder till att ändringarna i återbäring av energiskatt inom jordbruket inverkar på statsfinanserna huvudsakligen med ett års fördröjning eftersom statsbudgeten är kassaflödesbaserad.

Lagstiftningen i EU

Beskattningen av bränslen och elström har förenhetligats i rådets direktiv 2003/96/EG om en omstrukturering av gemenskapsramen för beskattning av energiprodukter och elektricitet, nedan energiskattedirektivet. Energiprodukter enligt energiskattedirektivet är bland annat motorbensin, dieselolja, biobränslen, lätt och tung brännolja, naturgas, stenkol och elström.

Enligt energiskattedirektivet ska det på energiprodukter tas ut en minimiskatt som medlemsstaterna, om de så önskar, får överskrida. I energiskattedirektivet föreskrivs också om beskattningsstrukturen, och dessutom om att det är möjligt att bevilja skattenedsättning till exempel för bränslen som till sina miljömässiga egenskaper är bättre än andra produkter på marknaden eller för bränslen som används för särskilt föreskrivna ändamål, såsom inom industrin eller jordbruket. En förutsättning för att skattenedsättning ska beviljas är också att kvaliteten på den produkt som berättigar till nedsättning övervakas, så att skattemyndigheten kan försäkra sig om att förutsättningarna för nedsättningen uppfylls. I beskattningen ska dessutom beaktas bestämmelserna om skattediskriminering och i synnerhet bestämmelserna om statligt stöd i för-

draget om Europeiska unionens funktionssätt, nedan EUF-fördraget. I dessa bestämmelser fastställs begränsningar av och förfarandekrav på användningen av skattenedsättningarna, det vill säga stöden.

Bestämmelserna i artikel 107 i EUF-fördraget begränsar användningen av statliga stöd, bland annat direkta stöd och skatteåterbäringar, som instrument i den ekonomiska politiken. Trots att energiskattedirektivet gör det möjligt att stödja exempelvis jordbruket på ovannämnda sätt genom att sänka skattenivån för lätt brännolja jämfört med den nivå som gäller för hushåll, ska stödåtgärder som riktas till jordbruket bedömas utifrån EU:s bestämmelser om statligt stöd och skattediskriminering.

Enligt huvudregeln ska åtgärder som kan betraktas som statligt stöd anmälas till kommissionen innan de tas i bruk. Syftet med förfarandet med förhandsanmälan är att säkerställa att stöden är förenliga med den gemensamma marknaden, och en stödåtgärd kan inte tas i bruk innan kommissionen har godkänt stödordningen.

Enligt Europeiska unionens riktlinjer för statligt stöd inom jordbruks- och skogsbrukssektorn och i landsbygdsområden 2014–2020 (2014/C 204/01) ska återbäringen av energiskatt inom jordbruket vara förenlig med de horisontella regler som fastställs i riktlinjerna för statligt stöd till miljöskydd och energi för 2014–2020 (2014/C 200/01). Detta innebär att förenklat förfarande enligt kommissionens förordning (EG) nr 651/2014, nedan gruppundantagsförordningen, genom vilken vissa kategorier av stöd förklaras förenliga med den gemensamma marknaden enligt artiklarna 107 och 108 i EUF-fördraget, också kan tillämpas på energiskattestöd till jordbruket. En förutsättning för tillämpningen av gruppundantagsförordningen är att mottagarna av stödet väljs på basis av transparenta och objektiva kriterier och att de betalar skatt åtminstone enligt den minimiskattenivå som fastställs i energiskattedirektivet. Trots att stöd som omfattas av tillämpningsområdet för gruppundantagsförordningen undantas från skyldigheten till förhandsanmälan, är det fråga om statliga stöd som årligen anmäls och rapporteras i efterhand till kommissionen. Kommissionen tillämpar också övervakningsförfaranden på de stöd som omfattas av gruppundantag. Tillämpningen av gruppundantagsförordningen på energiskattestöd till jordbruket innebär också att till exempel de lägre beloppsgränser som anges i gruppundantagsförordningen för jordbruk inte tillämpas på energiskattestöd till jordbruket.

2 Målsättning och föreslagna ändringar

Drivmedel

Det finanspolitiska ministerutskottet för statsminister Juha Sipiläs regering beslutade hösten 2015 att slopa punktskatten på sötsaker och glass från och med ingången av 2017. Då uppskattades punktskatteinkomsterna för sötsaker och glass vara cirka 109 miljoner euro. I samband med detta fattades även beslut om att skatteavkastningen ska kompenseras genom en åtgärd som beslutas senare, så att underskottet i de offentliga finanserna inte ökar.

För att kompensera den minskning av skatteinkomster som följer av slopandet av skatten på sötsaker och glass beslutade statsminister Sipiläs regering våren 2016 inom ramen för planen för de offentliga finanserna 2017–2020 att skatten på drivmedel höjs med 100 miljoner euro. Regeringen följer dock utvecklingen av världsmarknadspriset på olja och överväger skattehöjningen på nytt om priset på råolja överstiger 80 dollar per fat.

Enligt förslaget genomförs skattehöjningen på drivmedel så att energiinnehållsskatten på motorbensin höjs med 2,12 cent per liter och energiinnehållsskatten på dieselolja med 2,41 cent per liter. Beroende på produkten stiger den literbaserade energiinnehållsskatten på biobränsle mindre än så, eftersom den har lägre värmevärde än fossila bränslen. Skattehöjningen ska

gälla såväl energiinnehållsskatten som koldioxidskatten. Med den valda lösningen är höjningsbehovet för varje energiprodukt mindre och skattebasen mer stabil än om bara koldioxidskatten höjs, eftersom energiinnehållsskatten inte sänks på basis av biobränslenas hållbarhet. En höjning av energiinnehållsskatten uppmuntrar till att spara energi och främja energieffektiviteten, vilket i sin tur minskar koldioxidutsläppen. På grund av energiskattedirektivets bestämmelser om minimiskatt förbättrar höjningen av energiinnehållsskatten även i viss mån ställningen för bränsleblandningar med hög halt av biobränsle (80–100 procent) i förhållande till bränsleblandningar med låg halt av biobränsle. Värdet på koldioxidskatten på drivmedel höjs med fyra euro per ton koldioxid. Höjningen är lika stor som i fråga om uppvärmningsbränslen, om energiinnehållsskatten och koldioxidskatten på uppvärmningsbränslen samtidigt höjs på det sätt som föreslås nedan.

Skattenivån för motorbensin och ersättande drivmedel stiger enligt förslaget med i genomsnitt tre procent och skattenivån för dieselolja och ersättande biobränslen med i genomsnitt fem procent. Detta genomförs genom att höja energiinnehållsskatten från 0,016 till 0,01631 euro per megajoule och värdet per ton koldioxid från 58 till 62 euro. Enligt förslaget ska dieselolja också i fortsättningen beskattas med 0,0072 euro per megajoule, det vill säga cirka 25,95 cent lindrigare per liter än den skattenivå som dess egenskaper förutsätter. Eftersom skillnaden förblir lika stor som före höjningen behöver man inte göra ändringar i drivkraftsskatten på dieseldrivna personbilar för att bevara en så jämlig skattebehandling som möjligt mellan bensin- och dieseldrivna personbilar.

Beskattningsstrukturen för biobaserade flytande drivmedel förblir oförändrad. Således halveras koldioxidskatten till exempel på hållbara första generationens biobränslen. För andra generationens biobränslen som framställts av råvaror utanför livsmedelskedjan, såsom avfall och rester, tas det fortfarande inte ut någon koldioxidskatt. Energiinnehållsskatten på drivmedel höjs enligt samma grunder som i fråga om fossila drivmedel.

Tabell 1. Skattenivåer för vissa drivmedel

	Skattenivå före höjning, cent/l	Skattenivå efter höjning, cent/l	Skattehöjning, cent/l	Skattehöjning, %
Motorbensin	68,13	70,25	2,12	3,1
Bioetanol	44,95	46,33	1,38	3,1
Bioetanol R	39,61	40,63	1,02	2,6
Bioetanol T	34,28	34,93	0,65	1,9
Dieselolja	50,61	53,02	2,41	4,8
Biodieselolja P	42,82	45,09	2,27	5,3
Biodieselolja P R	34,03	35,70	1,67	4,9
Biodieselolja P T	25,24	26,30	1,06	4,2

Uppvärmningsbränslen

I regeringsprogrammet för statsminister Sipiläs regering ingår en skattepolitisk linjedragning för att öka skatteintäkterna och samtidigt styra den kombinerade produktionen mot lägre koldioxidutsläpp. Denna linjedragning innebär att skattesänkningen för den kombinerade pro-

duktionen stegvis slopas. När regeringsprogrammet utarbetades uppskattades åtgärden leda till en ökning av statens skatteinkomster på cirka 90 miljoner euro. Enligt skrivningen i regeringsprogrammet ska finansministeriet och arbets- och näringsministeriet bereda modellen och tidtabellen.

Det uppskattades att slopandet av skattesänkningen för den kombinerade produktionen har en inverkan på energiekonomin och statsfinanserna och eventuellt på utsläppen av växthusgaser och självförsörjningsgraden i fråga om energi. I syfte att förbereda slopandet av skattesänkningen och bedöma konsekvenserna av skatteändringen beställde ministerierna tillsammans en utredning av Teknologiska forskningscentralen VTT Ab (VTT) om konsekvenserna av att halveringen av koldioxidskatten för kombinerad el- och värmeproduktion slopas, VTT-R-01173-16.

Enligt utredningen fungerar det nuvarande energiskattesystemet som helhet betraktat väl med tanke på såväl statsfinanserna som de energi- och klimatpolitiska målen. Användningen av stenkolk är på stadig nedgång, och den kombinerade produktionens konkurrenskraft i förhållande till andra produktionsformer har förblivit relativt god. En slopad skattesänkning främjar inte de miljö- och energipolitiska mål som sattes för den i regeringsprogrammet, och med tanke på energipriset, energieffektiviteten, självförsörjningsgraden och miljöaspekterna skulle dess konsekvenser huvudsakligen ha varit svagt negativa eller neutrala.

När VTT:s utredning var slutförd beslutade regeringens finanspolitiska ministerutskott i maj 2016 att skattesänkningen för den kombinerade produktionen inte slopas. Det finanspolitiska ministerutskottet beslutade också att det underskott i skatteinkomsterna som detta orsakar täcks genom att priset per ton koldioxid som utgör beräkningsgrunden för koldioxidskatten på uppvärmningsbränslen höjs från och med ingången av 2017 med fyra euro, det vill säga till 58 euro per ton koldioxid. Dessutom fattade det finanspolitiska ministerutskottet beslut om att höja energiinnehållsskatten med 0,4 euro per megawattimme. Av höjningen kommer således ungefär tre fjärdedelar att inriktas på koldioxidskatten och en fjärdedel på energiinnehållsskatten. Med hjälp av dessa åtgärder får man hälften, det vill säga 45 miljoner euro, av de ökade skatteinkomster på 90 miljoner euro som eftersträvas genom att stegvis slopa skattestödet för den kombinerade produktionen. Därför fastställde det finanspolitiska ministerutskottet att det separat ska beslutas om en ytterligare höjning behövs från och med ingången av 2019.

Höjningen av koldioxidskatten på uppvärmningsbränslen från nuvarande 54 euro till 58 euro per ton innebär att exempelvis koldioxidskatten på lätt brännolja stiger från cirka 0,0040 euro per megajoule till cirka 0,0043 euro per megajoule. Syftet med en höjning av koldioxidskatten är att uppmuntra till användning av uppvärmningsbränslen med låga utsläpp och främja naturgasens konkurrensställning, i synnerhet i förhållande till stenkolk. Höjningen av energiinnehållsskatten med 0,4 euro per megawattimme innebär att energiinnehållsskatten stiger från 0,00185 euro per megajoule till 0,00196 euro per megajoule.

Beskattningsstrukturen för biobaserade flytande uppvärmningsbränslen förblir oförändrad. Koldioxidskatten på dessa bränslen sänks i enlighet med den nuvarande skattestrukturen så att koldioxidskatten på hållbara första generationens biobränslen halveras. För andra generationens biobränslen tas det fortfarande inte ut någon koldioxidskatt. Energiinnehållsskatten höjs på motsvarande grunder som i fråga om fossila uppvärmningsbränslen.

På tallolja som används för uppvärmning tas det ut en punktskatt som motsvarar skatten på tung brännolja. Syftet med skatten är att styra talloljan från användning som energi till fortsatt förädling som råvara för den kemiska industrin. För att trygga tillgången till råvaror för fortsatt förädling föreslås det att skatten på tallolja höjs lika mycket som skatten på tung brännolja.

Det föreslås inga ändringar i beskattningen av naturgas, fast biomassa eller torv. Inga ändringar föreslås heller i bestämmelserna om beskattningen av kombinerad produktion.

Skatteåterbäring inom jordbruket

Höjningen av energiinnehållsskatten på uppvärmningsbränslen ökar skatteåterbäringen för biobränsle och lätt och tung brännolja som används inom jordbruket. Eftersom beloppet av återbetald skatt är direkt bundet till beloppet av energiinnehållsskatt enligt lagen om skatt på bränslen, behöver lagen om skatteåterbäring inom jordbruket inte ändras. Eftersom jordbruket är en sektor utanför utsläppshandeln beviljas det inte heller i fortsättningen återbäring för koldioxidskatten.

3 Propositionens konsekvenser

3.1 Ekonomiska konsekvenser

Höjningen av skatten på drivmedel beräknas öka statens inkomster med cirka 100 miljoner euro per år. År 2017 beräknas ökningen av skatteintäkterna stanna vid 90 miljoner euro eftersom redovisningen av punktskatter och skatteplaneringen påverkar det årliga utfallet.

För 2017 beräknas punktskatteintäkterna av drivmedel uppgå till närmare 2,7 miljarder euro. Skatteavkastningen av drivmedel ökar med cirka 3,9 procent till följd av propositionen. I prognosen antas det att andelen biobränslen i fortsättningen är lika stor som distributionsskyldigheten av biobränslen förutsätter. Det som föreslås i denna proposition ändrar i ringa grad de beskattningsmässiga förhållandena mellan bränslena.

Skattehöjningen i fråga om bensin och ersättande produkter är i genomsnitt 2,0 cent per liter, alltså 3,1 procent, och i fråga om diesel och ersättande produkter 2,2 cent per liter, alltså i genomsnitt 4,9 procent. Som en följd av höjningarna och med beaktande av mervärdesskatten stiger priset på motorbensin och ersättande biobränslen med cirka 2,5 cent per liter. Priset på typisk E95-motorbensin stiger med uppskattningsvis två procent. Det mervärdesskattepliktiga priset på dieselolja och ersättande biobränslen stiger med 2,7 cent per liter. Priset på typisk diesel som innehåller sju volymprocent biodiesel (D7) stiger i och med höjningen med över två procent.

Till följd av denna proposition beräknas de årliga bränslekostnaderna för lastbilar stiga med 837 euro, om den genomsnittliga bränsleförbrukningen är 38 liter på hundra kilometer och antalet körda kilometer är 100 000. Också de genomsnittliga årliga bränslekostnaderna, inklusive mervärdesskatten, för en bensindriven bil stiger med cirka 31 euro och för en dieselbil med 28 euro, om båda dessa bilar kör 17 000 kilometer per år och den bensindrivna bilens bränsleförbrukning är 7,1 liter och dieselbilens 6,0 liter på hundra kilometer.

Med skattehöjningen på uppvärmningsbränslen eftersträvas en ökning av nettointäkterna med 45 miljoner euro. Eftersom energibeskattningen omfattar stödordningar, exempelvis skatteåterbäring för energiintensiv industri, halverad koldioxidskatt på kombinerad produktion och återbäring av energiskatt inom jordbruket, ska skatterna på uppvärmningsbränslen höjas med cirka 52 miljoner euro brutto för att intäktsmålet ska nås. Skatteavkastningen beräknas öka med cirka 46 miljoner euro brutto år 2017 till följd av tidpunkten för influtna skatter och skatteplaneringen.

RP 136/2016 rd

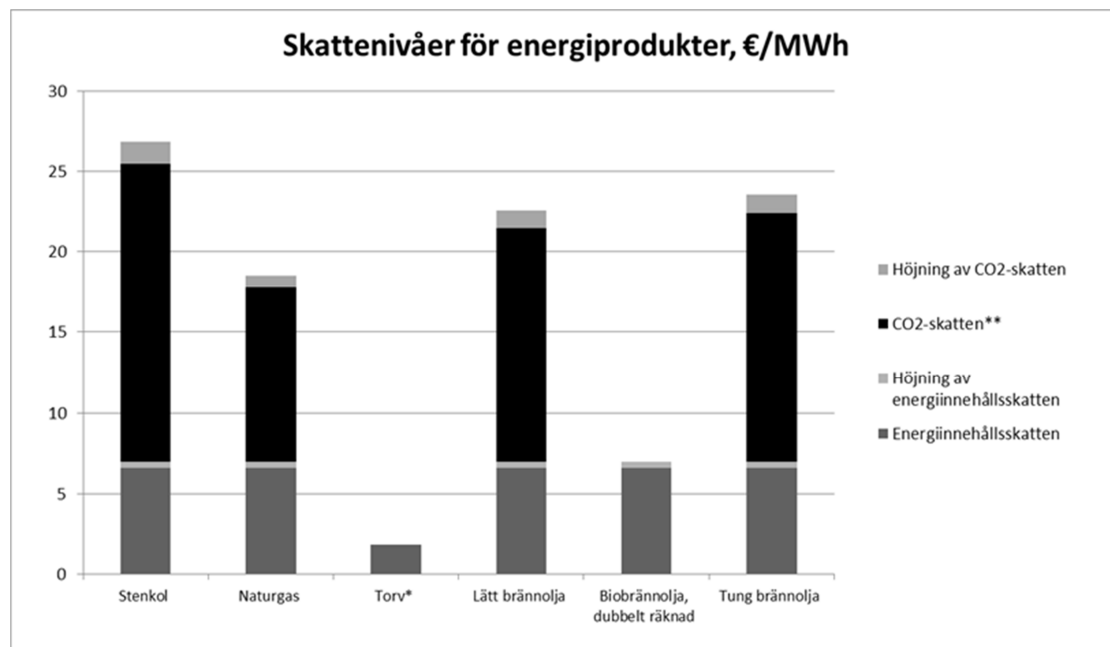
Tabell 2. Skattenivåer per enhet för uppvärmningsbränslen i kombinerad produktion (CHP) och annan användning

	Skattenivå före höjning		Skattenivå efter höjning		Skattehöjning		Skattehöjning	
	Allmän	CHP	Allmän	CHP	Allmän	CHP	Allmän	CHP
Lätt brännolja, svavelfri cent/l	21,40	14,20	22,87	15,135	1,47	0,935	6,9 %	6,6 %
Biobrännolja cent/l	21,40	14,20	22,87	15,135	1,47	0,935	6,9 %	6,6 %
Biobrännolja R cent/l	14,20	10,60	15,14	11,27	0,94	0,67	6,6 %	6,3 %
Biobrännolja T cent/l	7,00	7,00	7,40	7,40	0,40	0,40	5,7 %	5,7 %
Tung brännolja cent/kg	25,36	16,615	27,11	17,72	1,75	1,105	6,9 %	6,7 %
Stenkol €/t	178,54	113,41	191,02	121,065	12,48	7,655	7,0 %	6,7 %
Naturgas €/MWh	17,424	12,079	18,614	12,874	1,190	0,795	6,8 %	6,6 %
Bränttorv €/MWh	1,90	1,90	1,90	1,90	0,00	0,00	0,0 %	0,0 %

Tabell 3. Skattenivåer för uppvärmningsbränslen i förhållande till energiinnehållet i bränslen i kombinerad produktion (CHP) och annan användning

	Skattenivå före höjning, €/MWh		Skattenivå efter höjning, €/MWh		Skattehöjning, €/MWh	
	Allmän	CHP	Allmän	CHP	Allmän	CHP
Lätt brännolja, svavelfri	21,4	14,2	22,9	15,1	1,5	0,9
Biobränsle	21,4	14,2	22,9	15,1	1,5	0,9
Biobränsle R	14,2	10,6	15,1	11,3	0,9	0,7
Biobränsle T	7,0	7,0	7,4	7,4	0,4	0,4
Tung brännolja	22,2	14,6	23,7	15,5	1,5	1,0
Stenkol	25,2	16,0	27,0	17,1	1,8	1,1
Naturgas	17,4	12,1	18,6	12,9	1,2	0,8
Torv	1,9	1,9	1,9	1,9	0,0	0,0

Figur 1. Energiskattenivåer för de vanligaste typerna av uppvärmningsbränslen i förhållande till energiinnehållet



* i stället för energiinnehållsskatt på torv en energiskatt som, till skillnad från de övriga energiprodukterna, inte baserar sig på torvens energiinnehåll eller på koldioxidutsläpp vid förbränning

** i kombinerad produktion är CO₂-skatten halverad

Viktad enligt skatteutfallet är höjningen cirka sju procent. Skattenivån för stenkol stiger mest, med 1,8 euro per megawattimme, medan till exempel skattenivån för naturgas stiger i mindre grad, med 1,2 euro per megawattimme. Det bör noteras att över 90 procent av den skattebelagda förbrukningen av stenkol och lite över hälften av den skattebelagda förbrukningen av naturgas används inom kombinerad produktion där koldioxidskatten har halverats. Det föreslås inga ändringar i beskattningen av torv.

Priset på lätt brännolja stiger med 1,82 cent per liter och priset på tung brännolja med 2,17 cent per kilogram när effekten av mervärdesskatten beaktas. Enligt arbets- och näringsministeriets beräkningar stiger konsumentpriset på lätt brännolja med uppskattningsvis 2,5 procent och på tung brännolja med 3,8 procent. Ändringen höjer priset på fjärrvärme i de större städerna i södra Finland med 1—2,5 procent beroende på typ av anläggning och de bränslen som anläggningen använder. Till följd av ändringen stiger de årliga bränslekostnaderna för ett egna hemshus med oljeuppvärmning med 42 euro per år och för ett egna hemshus med fjärrvärme med cirka 11 euro med en genomsnittlig produktionsbränslestruktur för fjärrvärme.

Tyngdpunkten i punktbeskattningen av drivmedel och uppvärmningsbränslen förskjuts alltmer till att betona koldioxidskatten. De föreslagna ändringarna leder till att de beskattningsmässiga förhållandena mellan bränslena förändras, så att konkurrenskraften för bränslen som medför lägre koldioxidutsläpp, exempelvis naturgas, förbättras i förhållande till stenkol. En höjning av koldioxidskatten förbättrar också den förnybara energins konkurrenskraft, eftersom dess koldioxidskatt är halverad eller ingen koldioxidskatt alls tas ut. Bland de fossila bränslena förbättras också torvens ställning eftersom dess skattenivå inte ändras. Den kombinerade produktions skattestöd ökar med cirka sju miljoner euro jämfört med nuläget. Den kondensproduktion som endast producerar elström påverkas inte kostnadsmässigt av skattehöjningen på bränslen, eftersom bränslen som används för elproduktion är skattefria i enlighet med en tvingande bestämmelse i energiskattedirektivet och eftersom energiskatt betalas på slutprodukten, alltså på elströmmen. Det föreslås inte några ändringar i beskattningen av elström.

Som helhet betraktat förbättrar förskjutningen av tyngdpunkten i skatten på bränslen till att alltmer betona koldioxidskatten ställningen för koldioxidsnåla drivmedel och uppvärmningsbränslen, förnybar energi och kombinerad produktion. Den föreslagna ändringen har en positiv effekt på koldioxidutsläppen i synnerhet när det gäller de sektorer som står utanför utsläppshandeln. Systemet för handel med utsläppsrätter fastställer ett unionsomfattande utsläppstak för koldioxidutsläppen inom utsläppshandelssektorn. Utsläppstaket anger den totala mängden utsläpp och utsläppspriset. Förbrukningen av stenkol och naturgas sker nästan i sin helhet inom ramen för utsläppshandeln. Syftet med utsläppshandeln är att på ett kostnadseffektivt sätt minska utsläppen där det är billigast. Nationella styrmedel, exempelvis skatter och olika skattesänkningar, minskar kostnadseffektiviteten hos systemet för handel med utsläppsrätter och ökar kostnaderna för utsläppsminskningen i Finland. En förskjutning av tyngdpunkten inom beskattningen väntas inte påverka den totala kvantiteten utsläpp inom utsläppshandelssektorn.

Skattehöjningen på uppvärmningsbränslen ökar det skattestöd som beviljas via skatteåterbäringen för energiintensiv industri med cirka sex miljoner euro per år. Återbäringen täcker ett allt större belopp energiskatter för industrin, och återbäringen kommer att omfatta nya företag i viss mån. Höjningen av energiinnehållsskatten på uppvärmningsbränslen höjer också det an-

slag som behövs för återbäring inom jordbruket med uppskattningsvis en miljon euro per år. Eftersom man ansöker om återbäring av energiskatt efter att räkenskapsperioden löpt ut, ökar ändringen samtidigt statens årliga utgifter för energiskattestöd med samma belopp fullt ut från och med 2018.

Enligt uppskattning är den direkta inflatoriska inverkan av skatteförhöjningen på drivmedel och uppvärmningsbränslen cirka 0,07 procent, vilket innebär att förändringen av konsumentprisindex vad gäller dem förutspås vara 0,07 procentenheter större än den skulle vara utan skatteförhöjningen.

Totalt ökar de föreslagna ändringarna statens skatteinkomster med cirka 152 miljoner euro per år, och redan 2017 är skatteinkomsterna 136 miljoner euro. Eftersom propositionen också höjer anslagsbeloppen är budgeteffekten cirka 145 miljoner euro i netto från och med 2018.

Tabell 4. Konsekvenser för statens skatteinkomster och anslag

Inkomster	2017	2018
Höjd skatt på drivmedel	90	100
Höjd skatt på uppvärmningsbränslen	46	52
SAMMANLAGT	136	152

Anslag	2017	2018
Ökade skatteåterbäringar för energiintensiv industri till följd av höjd skatt på uppvärmningsbränslen	0	6
Ökade skatteåterbäringar för jordbruk till följd av höjd koldioxidskatt på uppvärmningsbränslen	0	1
SAMMANLAGT	0	7

De föreslagna skatteändringarna har inga betydande konsekvenser för statens övriga indirekta skatteinkomster. I synnerhet den föreslagna skattehöjningen på motorbensin och lätt brännolja ökar inflödet av mervärdesskatt från dessa bränslen, men samtidigt kan höjningen reducera inflödet av mervärdesskatt från övrig konsumtion, förutsatt att hushållen minskar sin övriga förbrukning till ett belopp som motsvarar höjningen av energiskatten.

3.2 Miljökonsekvenser

De föreslagna ändringarna förväntas ha positiva konsekvenser när det gäller att minska koldioxidutsläppen inom transport- och jordbrukssektorn utanför utsläppshandeln. Eftersom höjningarna i fråga om bränslen också inriktas på energiinnehållsskatten intensifieras energisparandet och energieffektiviseringen också när det gäller biobränslen. Höjningen av koldioxidskatten på bränslen ökar koldioxidstyrningen i synnerhet där man huvudsakligen använder bränsle beskattat som lätt brännolja i stället för dieselolja, det vill säga i trafik utanför ut-

släppshandeln, vid oljeuppvärmning och vid användning av arbetsmaskiner. Skattebördan på stenkol ökar något mer än skattebördan på naturgas. Tack vare skattestrukturen förbättrar en höjning av koldioxidskatten dessutom konkurrenskraften för de biobränslen som uppfyller hållbarhetskriterierna i förhållande till fossila bränslen, såsom motorbensin, dieselolja och lätt brännolja, samtidigt som den uppmuntrar till att spara energi.

Återbäring av energiskatt som beviljas jordbruket och den energiintensiva industrin går dåligt ihop med målen att minska utsläppen och spara energi. Genom att tyngdpunkten för skattehöjningen på uppvärmningsbränslen och på bränslen för arbetsmaskiner fokuseras på koldioxidskatt som inte återbetalas till jordbruket är det möjligt att lindra de negativa miljöeffekter som skatteåterbäringen orsakar inom jordbrukssektorn.

3.3 Konsekvenser för företagen

Av skattehöjningen på 100 miljoner euro i fråga om drivmedel gäller cirka 66 miljoner dieselolja. Nyttotrafikens (lastbilar, bussar och skåpbilar) andel av dieselhöjningen är 41—46 miljoner euro, och höjningen fördelas enligt förslaget brett bland olika aktörer i samhället. Den årliga skattebördan för lastbilstrafiken ökar till följd av propositionen med uppskattningsvis cirka 27 miljoner euro.

Höjningen av uppvärmningsbränslen fördelas mellan olika sektorer enligt tabell 5, när man beaktar återbäringarna av energiskatt. Tabellen baserar sig på uppskattningar av bränsleförbrukningen inom olika användningsändamål.

Tabell 5. Skattehöjningen enligt sektor

Industri*	4
Byggverksamhet	6
Trafik	3
Jord- och skogsbruk	4
Övriga arbetsmaskiner	2
Individuell husuppvärmning	11
Fjärrvärmesektorn	15
Sammanlagt	45

Den årliga skattebördan inom jordbruket beräknas öka med cirka tre miljoner euro till följd av skattehöjningarna på uppvärmningsbränslen, eftersom skattehöjningen främst inriktas på koldioxidskatten som inte omfattas av skatteåterbäringar inom jordbruket. Skatter på drivmedel återbetalas inte till jordbruket. Skatteåterbäringen för energiintensiv industri kommer att omfatta nya företag i viss mån.

3.4 Konsekvenser för myndigheterna

De föreslagna ändringarna av skattenivåerna påverkar inte myndigheternas verksamhet på annat sätt än i form av engångskostnader för informationssystem. Uppgifter i anknytning till energibesättning överförs från Tullen till Skatteförvaltningen från och med ingången av 2017 i enlighet med en proposition som regeringen avlåter separat. Även efter överföringen verkställs beskattningen dock med Tullens informationssystem, i vilka man före årsskiftet hinner göra de ändringar av skattenivåerna som föreslås i propositionen.

3.5 Samhälleliga konsekvenser

De föreslagna skatteändringarna innebär att tyngdpunkten för energibeskattningen allt mer förflyttas till sektorer utanför utsläppshandeln, exempelvis trafik, servicenäring, jordbruk och privat konsumtion.

3.6 Konsekvenser för medborgarnas ställning

Enligt en uppskattning som baserar sig på Statistikcentralens konsumtionsundersökning för 2012 är de föreslagna skattehöjningarna i viss mån regressiva, det vill säga har i förhållande till de disponibla inkomsterna en större inverkan på ställningen för hushåll med små inkomster. Utgående från Ginikoefficienten som mäter inkomstskillnader är det fråga om en obetydlig inverkan, under 0,01. Enligt Statistikcentralens totalstatistik över inkomstfördelning för 2014 var Ginikoefficienten i Finland då 27,0. I förhållande till de disponibla inkomsterna är skattehöjningarna i genomsnitt cirka 0,06 procent, i den lägsta inkomstdecilen 0,05 procent och i den högsta 0,04 procent. Utöver direkta konsekvenser kan skattehöjningarna också ha indirekta konsekvenser för hushåll i form av höjda bolagsvederlag som orsakas av uppvärmningskostnader. Denna inverkan bedöms dock vara obetydlig. Eftersom rapporteringen av konsumtionsundersökningen görs på hushållsnivå, är det inte möjligt att enligt kön bedöma konsekvenserna av ändringen på ett entydigt sätt. Den höjda skatten på uppvärmningsbränslen berör fullt ut cirka 200 000 hushåll med oljeuppvärmning och sådana hushåll, närmast i städer i södra Finland, som använder fjärrvärme som produceras med stenkol eller naturgas. De hushåll som använder biogas, fast biobränsle eller torv för uppvärmning undviker skattehöjningarna helt och hållet.

4 Beredningen av propositionen

Propositionen har beretts vid finansministeriet i samarbete med arbets- och näringsministeriet.

Propositionen har varit på remiss. Remissyttranden lämnades av Skattebetalarnas Centralförbund rf, Finlands naturskyddsförbund rf, Finlands Egnahemsförbund rf, Gasum Oy, Bilimportörerna rf, Autoalan Keskusliitto ry, Företagarna i Finland rf, Maa- ja metsätaloustuottajain Keskusliitto MTK ry, Greenpeace, Tullen, Öljy- ja biopolttoaineala ry, Finlands Transport och Logistik SKAL rf, Finlands Fastighetsförbund rf, Teknologiindustrin rf, Logistiikkayritysten Liitto ry, Suomen Kaasuyhdistys ry, Finlands Sjöräddningssällskap rf, Kemiindustrin KI rf, Finsk Energiindustri rf, Finlands näringsliv rf, Infra rf, Koneyrittäjien liitto ry, Suomen Takisiliitto ry, Skogsindustrin rf, Yleinen Teollisuusliitto ry, Tekniska Handelsförbundet rf och miljöministeriet.

I yttrandena från näringslivet betonades de extra kostnader som uppvärmningsbränslen, bränslen för arbetsmaskiner och drivmedel orsakar näringslivet. Dessa försämrar konkurrenskraften och bör därför slopas. I vissa yttranden föreslogs det att det inrättas ett skatteåterbäringssystem för att kompensera skattehöjningarna, bland annat när det gäller bränslen som används i arbetsmaskiner och lastbilar.

I flera yttranden ansågs det vara rätt lösning att bevara den 50-procentiga lindringen av koldioxidskatten för den kombinerade produktionen av el och värme. Ett brett understöd bland remissinstanserna fick också ändringen av tyngdpunkten inom beskattningen för att främja utsläppssnåla alternativ och energieffektivitet. I synnerhet i miljöorganisationernas yttranden hade man hoppats på kraftigare styrning mot minskade utsläpp. I dessa yttranden föreslogs det också att torv ska beskattas och att stöd för energibeskattningen, såsom skatteåterbäring för den energiintensiva industrin och lägre elskatt för industrin, ska slopas.

Det har inte gjorts några ändringar i propositionen till följd av yttrandena.

5 Samband med andra propositioner

Propositionen hänför sig till budgetpropositionen för 2017 och avses bli behandlad i samband med den.

DETALJMOTIVERING

1 Lagförslag

1.1 Lagen om punktskatt på flytande bränslen

Bilaga. I skattetabellen som bifogas lagen anges den energiinnehållsskatt och koldioxidskatt som ska betalas som punktskatt på bränslen samt den försörjningsberedskapsavgift som ska betalas för dem. I skattetabellen görs ändringar i skatten per enhet för respektive bränsle till följd av höjningen av energiinnehållsskatten och koldioxidskatten på drivmedel. Dessutom görs i skattetabellen ändringar i skatten per enhet för lätt och tung brännolja, biobränsle och flytgas på grund av höjningen av energiinnehållsskatten och koldioxidskatten på uppvärmningsbränslen.

1.2 Lagen om punktskatt på elström och vissa bränslen

Bilaga. Bilagans båda skattetabeller ändras. Höjningen av skatten på uppvärmningsbränslen före-skrivs i bilagans skattetabell 1, som ändras enligt de skattehöjningar som föreslås. Skattetabell 2 ändras i fråga om tallolja så att skatten höjs på motsvarande sätt som i fråga om tung brännolja med 1,75 cent per kilogram.

2 Ikraftträdande

Lagarna föreslås träda i kraft vid ingången av 2017.

Med stöd av vad som anförts ovan föreläggs riksdagen följande lagförslag:

1.

Lag

om ändring av bilagan till lagen om punktskatt på flytande bränslen

I enlighet med riksdagens beslut
ändras bilagan till lagen om punktskatt på flytande bränslen (1472/1994), sådan bilagan lyder i lagarna 1721/2015 och 1723/2015, som följer:

Denna lag träder i kraft den 20 . _____

Bilaga

SKATTETABELL

Produkt	Produkt- grupp	Energi- innehålls- skatt	Koldioxid- skatt	Försörjnings- beredskaps- avgift	Samman- lagt
Motorbensin cent/l	10	52,19	17,38	0,68	70,25
Bensin för små motorer cent/l	11	32,19	17,38	0,68	50,25
Bioetanol cent/l	20	34,25	11,40	0,68	46,33
Bioetanol R cent/l	21	34,25	5,70	0,68	40,63
Bioetanol T cent/l	22	34,25	0,00	0,68	34,93
MTBE cent/l	23	42,41	14,12	0,68	57,21
MTBE R cent/l	24	42,41	12,56	0,68	55,65
MTBE T cent/l	25	42,41	11,01	0,68	54,10
TAME cent/l	26	45,67	15,20	0,68	61,55
TAME R cent/l	27	45,67	13,84	0,68	60,19
TAME T cent/l	28	45,67	12,47	0,68	58,82
ETBE cent/l	29	44,04	14,66	0,68	59,38
ETBE R cent/l	30	44,04	11,95	0,68	56,67

RP 136/2016 rd

ETBE T cent/l	31	44,04	9,24	0,68	53,96
TAEE cent/l	32	47,30	15,75	0,68	63,73
TAEE R cent/l	33	47,30	13,46	0,68	61,44
TAEE T cent/l	34	47,30	11,18	0,68	59,16
Biobensin cent/l	38	52,19	17,38	0,68	70,25
Biobensin R cent/l	39	52,19	8,69	0,68	61,56
Biobensin T cent/l	40	52,19	0,00	0,68	52,87
Etanoldiesel cent/l	47	15,18	11,65	0,35	27,18
Etanoldiesel R cent/l	48	15,18	6,40	0,35	21,93
Etanoldiesel T cent/l	49	15,18	1,15	0,35	16,68
Dieselolja cent/l	50	32,77	19,90	0,35	53,02
Dieselolja para cent/l	51	25,95	18,79	0,35	45,09
Biodieselolja cent/l	52	30,04	18,24	0,35	48,63
Biodieselolja R cent/l	53	30,04	9,12	0,35	39,51
Biodieselolja T cent/l	54	30,04	0,00	0,35	30,39
Biodieselolja P cent/l	55	25,95	18,79	0,35	45,09
Biodieselolja P R cent/l	56	25,95	9,40	0,35	35,70
Biodieselolja P T cent/l	57	25,95	0,00	0,35	26,30
Lätt brännolja cent/l	60	9,70	15,47	0,35	25,52
Lätt brännolja, svavelfri cent/l	61	7,05	15,47	0,35	22,87
Biobrännolja cent/l	62	7,05	15,47	0,35	22,87
Biobrännolja R cent/l	63	7,05	7,74	0,35	15,14
Biobrännolja T cent/l	64	7,05	0,00	0,35	7,40
Tung brännolja cent/kg	71	8,05	18,78	0,28	27,11
Flygpetroleum cent/l	81	56,76	19,24	0,35	76,35
Flygbensin cent/l	91	51,70	17,21	0,68	69,59
Metanol cent/l	100	26,10	8,69	0,68	35,47
Metanol R cent/l	101	26,10	4,34	0,68	31,12
Metanol T cent/l	102	26,10	0,00	0,68	26,78
Flytgas cent/kg	110	9,01	17,53	0,11	26,65
Bioflytgas cent/kg	111	9,01	17,53	0,11	26,65
Bioflytgas R cent/kg	112	9,01	8,76	0,11	17,88
Bioflytgas T cent/kg	113	9,01	0,00	0,11	9,12

2.

Lag

om ändring av bilagan till lagen om punktskatt på elström och vissa bränslen

I enlighet med riksdagens beslut
ändras skattetabell 1 och 2 i bilagan till lagen om punktskatt på elström och vissa bränslen (1260/1996), sådana de lyder, skattetabell 1 i lag 1722/2015 och skattetabell 2 i lag 1724/2015, som följer:

Denna lag träder i kraft den 20 . _____

Bilaga

SKATTETABELL 1

Produkt	Produkt-grupp	Energi-innehålls-skatt	Koldioxid-skatt	Försörjnings-beredskaps-avgift	Sammanlagt
Stenkol, stenkolsbriketter, fasta bränslen av stenkol euro/t	1	49,93	139,91	1,18	191,02
Naturgas, euro/MWh	2	7,05	11,48	0,084	18,614

SKATTETABELL 2

Produkt	Produkt-grupp	Energi-skatt	Försörjnings-beredskaps-avgift	Sammanlagt
Elström cent/kWh				
– skatteklass I	1	2,24	0,013	2,253

RP 136/2016 rd

– skatteklass II	2	0,69	0,013	0,703
Tallolja cent/kg	3	27,11	0	27,11
Brännstovv euro/MWh	4	1,90	0	1,90

Helsingfors den 15 september 2016

Statsminister

Juha Sipilä

Finansminister Petteri Orpo

1.

Lag

om ändring av bilagan till lagen om punktskatt på flytande bränslen

I enlighet med riksdagens beslut
ändras bilagan till lagen om punktskatt på flytande bränslen (1472/1994), sådan bilagan lyder i lagarna 1721/2015 och 1723/2015, som följer:

Gällande lydelse

SKATTETABELL

Produkt	Produkt- grupp	Energiinnehållsskatt	Koldioxid- skatt	Försörjnings- beredskaps- avgift	Samman- lagt
Motorbensin cent/l	10	51,20	16,25	0,68	68,13
Bensin för små motorer cent/l	11	31,20	16,25	0,68	48,13
Bioetanol cent/l	20	33,60	10,67	0,68	44,95
Bioetanol R cent/l	21	33,60	5,33	0,68	39,61
Bioetanol T cent/l	22	33,60	0,00	0,68	34,28
MTBE cent/l	23	41,60	13,21	0,68	55,49
MTBE R cent/l	24	41,60	11,75	0,68	54,03
MTBE T cent/l	25	41,60	10,30	0,68	52,58
TAME cent/l	26	44,80	14,22	0,68	59,70
TAME R cent/l	27	44,80	12,94	0,68	58,42
TAME T cent/l	28	44,80	11,66	0,68	57,14
ETBE cent/l	29	43,20	13,72	0,68	57,60
ETBE R cent/l	30	43,20	11,18	0,68	55,06
ETBE T cent/l	31	43,20	8,64	0,68	52,52
TAEE cent/l	32	46,40	14,73	0,68	61,81
TAEE R cent/l	33	46,40	12,59	0,68	59,67
TAEE T cent/l	34	46,40	10,46	0,68	57,54
Biobensin cent/l	38	51,20	16,25	0,68	68,13

RP 136/2016 rd

Biobensin R cent/l	39	51,20	8,13	0,68	60,01
Biobensin T cent/l	40	51,20	0,00	0,68	51,88
Etanoldiesel cent/l	47	14,53	10,90	0,35	25,78
Etanoldiesel cent/l R	48	14,53	5,99	0,35	20,87
Etanoldiesel cent/l T	49	14,53	1,07	0,35	15,95
Dieselolja cent/l	50	31,65	18,61	0,35	50,61
Dieselolja para cent/l	51	24,89	17,58	0,35	42,82
Biodieselolja cent/l	52	29,01	17,06	0,35	46,42
Biodieselolja R cent/l	53	29,01	8,53	0,35	37,89
Biodieselolja T cent/l	54	29,01	0,00	0,35	29,36
Biodieselolja P cent/l	55	24,89	17,58	0,35	42,82
Biodieselolja P R cent/l	56	24,89	8,79	0,35	34,03
Biodieselolja P T cent/l	57	24,89	0,00	0,35	25,24
Lätt brännolja cent/l	60	9,30	14,40	0,35	24,05
Lätt brännolja svavelfri cent/l	61	6,65	14,40	0,35	21,40
Biobrännolja cent/l	62	6,65	14,40	0,35	21,40
Biobrännolja R cent/l	63	6,65	7,20	0,35	14,20
Biobrännolja T cent/l	64	6,65	0,00	0,35	7,00
Tung brännolja cent/kg	71	7,59	17,49	0,28	25,36
Flygpetroleum cent/l	81	55,68	17,99	0,35	74,02
Flygbensin cent/l	91	50,72	16,10	0,68	67,50
Metanol cent/l	100	25,60	8,13	0,68	34,41
Metanol R cent/l	101	25,60	4,06	0,68	30,34
Metanol T cent/l	102	25,60	0,00	0,68	26,28

Föreslagen lydelse

SKATTETABELL

Produkt	Produkt- grupp	Energi- innehålls- skatt	Koldioxid- skatt	Försörjnings- beredskaps- avgift	Samman- lagt
Motorbensin cent/l	10	52,19	17,38	0,68	70,25
Bensin för små motorer cent/l	11	32,19	17,38	0,68	50,25
Bioetanol cent/l	20	34,25	11,40	0,68	46,33

RP 136/2016 rd

Bioetanol R cent/l	21	34,25	5,70	0,68	40,63
Bioetanol T cent/l	22	34,25	0,00	0,68	34,93
MTBE cent/l	23	52,19	17,38	0,68	57,21
MTBE R cent/l	24	32,19	17,38	0,68	55,65
MTBE T cent/l	25	34,25	11,40	0,68	54,10
TAME cent/l	26	34,25	5,70	0,68	61,55
TAME R cent/l	27	34,25	0,00	0,68	60,19
TAME T cent/l	28	45,67	12,47	0,68	58,82
ETBE cent/l	29	44,04	14,66	0,68	59,38
ETBE R cent/l	30	44,04	11,95	0,68	56,67
ETBE T cent/l	31	44,04	9,24	0,68	53,96
TAEE cent/l	32	47,30	15,75	0,68	63,73
TAEE R cent/l	33	47,30	13,46	0,68	61,44
TAEE T cent/l	34	47,30	11,18	0,68	59,16
Biobensin cent/l	38	52,19	17,38	0,68	70,25
Biobensin R cent/l	39	52,19	8,69	0,68	61,56
Biobensin T cent/l	40	52,19	0,00	0,68	52,87
Etanoldiesel cent/l	47	15,18	11,65	0,35	27,18
Etanoldiesel R cent/l	48	15,18	6,40	0,35	21,93
Etanoldiesel T cent/l	49	15,18	1,15	0,35	16,68
Dieselolja cent/l	50	32,77	19,90	0,35	53,02
Dieselolja para cent/l	51	25,95	18,79	0,35	45,09
Biodieselolja cent/l	52	30,04	18,24	0,35	48,63
Biodieselolja R cent/l	53	30,04	9,12	0,35	39,51
Biodieselolja T cent/l	54	30,04	0,00	0,35	30,39
Biodieselolja P cent/l	55	25,95	18,79	0,35	45,09
Biodieselolja P R cent/l	56	25,95	9,40	0,35	35,70
Biodieselolja P T cent/l	57	25,95	0,00	0,35	26,30
Lätt brännolja cent/l	60	9,70	15,47	0,35	25,52
Lätt brännolja, svavelfri cent/l	61	7,05	15,47	0,35	22,87
Biobrännolja cent/l	62	7,05	15,47	0,35	22,87

RP 136/2016 rd

Biobrännolja R cent/l	63	7,05	7,74	0,35	15,14
Biobrännolja T cent/l	64	7,05	0,00	0,35	7,40
Tung brännolja cent/kg	71	8,05	18,78	0,28	27,11
Flygpetroleum cent/l	81	56,76	19,24	0,35	76,35
Flygbensin cent/l	91	51,70	17,21	0,68	69,59
Metanol cent/l	100	26,10	8,69	0,68	35,47
Metanol R cent/l	101	26,10	4,34	0,68	31,12
Metanol T cent/l	102	26,10	0,00	0,68	26,78
Flytgas cent/kg	110	9,01	17,53	0,11	26,65
Bioflytgas cent/kg	111	9,01	17,53	0,11	26,65
Bioflytgas R cent/kg	112	9,01	8,76	0,11	17,88
Bioflytgas T cent/kg	113	9,01	0,00	0,11	9,12

2.

Lag

om ändring av bilagan till lagen om punktskatt på elström och vissa bränslen

I enlighet med riksdagens beslut
ändras skattetabell 1 och 2 i bilagan till lagen om punktskatt på elström och vissa bränslen (1260/1996), sådana de lyder, skattetabell 1 i lag 1722/2015 och skattetabell 2 i lag 1724/2015, som följer:

Gällande lydelse

SKATTETABELL 1

Produkt	Produkt-grupp	Energi-innehålls-skatt	Koldioxid-skatt	Försörjnings-beredskaps-avgift	Sammanlagt
Stenkol, stenkolsbriketter, fasta bränslen av stenkol euro/t	1	47,10	130,26	1,18	178,54
Naturgas, euro/MWh	2	6,65	10,69	0,084	17,424

Föreslagen lydelse

SKATTETABELL 1

Produkt	Produkt-grupp	Energi-innehålls-skatt	Koldioxid-skatt	Försörjnings-beredskaps-avgift	Sammanlagt
Stenkol, stenkolsbriketter, fasta bränslen av stenkol euro/t	1	49,93	139,91	1,18	191,02
Naturgas, euro/MWh	2	7,05	11,48	0,084	18,614

Gällande lydelse

SKATTETABELL 2

Produkt	Produkt-grupp	Energi-skatt	Försörjnings-beredskaps-avgift	Sammanlagt
Elström cent/kWh				
– skatteklass I	1	2,24	0,013	2,253
– skatteklass II	2	0,69	0,013	0,703
Tallolja cent/kg	3	25,36	0	25,36
Bränttorv euro/MWh	4	1,90	0	1,90

Föreslagen lydelse

SKATTETABELL 2

Produkt	Produkt-grupp	Energi-skatt	Försörjnings-beredskaps-avgift	Sammanlagt
Elström cent/kWh				
– skatteklass I	1	2,24	0,013	2,253

RP 136/2016 rd

– skatteklass II	2	0,69	0,013	0,703
Tallolja cent/kg	3	27,11	0	27,11
Brännitorv euro/MWh	4	1,90	0	1,90