

## RP 66/2019 rd

### **Regeringens proposition till riksdagen med förslag till lagar om ändring av bilagan till lagen om punktskatt på flytande bränslen och av 5 § i punktskattelagen**

#### **PROPOSITIONENS HUVUDSAKLIGA INNEHÅLL**

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

Det föreslås att skattetabellen i bilagan till lagen om punktskatt på flytande bränslen ändras så att punktskatten på drivmedel såsom motorbensin, dieselolja och ersättande biobaserade bränslen höjs. Höjningen riktas både till energiinnehållsskatten och till koldioxidskatten. Grunden för beräkning av koldioxidskatt uppdateras därtill så att den motsvarar de nya värden för livscykelutsläpp som togs i bruk vid ingången av 2019 i samband med ändringen av beskattningen av arbetsmaskin- och uppvärmningsbränslen. Skatten på fossil motorbensin höjs med 5,71 cent per liter och skatten på fossil dieselolja med 6,46 cent per liter. Höjningen per liter för biodrivmedel som är framställda av förnybara råvaror blir lägre än för de ovannämnda drivmedlen. Ändringen ökar de årliga skatteintäkterna från drivmedel med 254 miljoner euro.

I punktskattelagen föreslås en ändring av teknisk natur. Med den genomförs ändringen i EU-lagstiftningen, där Campione d'Italia och de italienska delarna av Luganosjön inkluderades i unionens tull- och punktskatteområde.

Propositionen hänför sig till budgetpropositionen för 2020 och avses bli behandlad i samband med den.

Ändringen av lagen om punktskatt på flytande bränslen avses träda i kraft den 1 augusti 2020 och ändringen av punktskattelagen den 1 januari 2020.

---

**INNEHÅLL**

PROPOSITIONENS HUVUDSAKLIGA INNEHÅLL .....	1
INNEHÅLL .....	2
MOTIVERING .....	3
1 Bakgrund och beredning .....	3
1.1 Bakgrund .....	3
1.2 Beredning .....	4
2 Nuläge och bedömning av nuläget .....	4
2.1 Nationell lagstiftning .....	4
2.2 Lagstiftningen i EU .....	6
2.3 Bedömning av nuläget .....	7
3 Målsättning .....	10
4 Förslagen och deras konsekvenser .....	10
4.1 De huvudsakliga konsekvenserna .....	11
5 Alternativa handlingsvägar .....	13
5.1 Handlingsalternativen och deras konsekvenser .....	13
6 Remissvar .....	13
7 Specialmotivering .....	13
8 Ikraftträdande .....	14
9 Förhållande till andra propositioner .....	14
LAGFÖRSLAG .....	15
1. Lag om ändring av bilagan till lagen om punktskatt på flytande bränslen .....	15
BILAGA .....	16
2. Lag om ändring av 5 § i punktskattelagen .....	18
PARALLELLTEXT .....	19
1. Lag om ändring av bilagan till lagen om punktskatt på flytande bränslen .....	19
2. Lag om ändring av 5 § i punktskattelagen .....	21

## MOTIVERING

### 1 Bakgrund och beredning

#### 1.1 Bakgrund

I regeringsprogrammet för statsminister Antti Rinnes regering finns det flera skrivningar som gäller effektivisering av styrningen av utsläppen inom energibeskattningen samt höjning av energibeskattningen.

Enligt regeringsprogrammet bereds som stöd för regeringens klimatmål en färdplan för hållbar beskattning, vars första etapp slutförs senast vid ramförhandlingarna 2020. I färdplanen ingår en reform av energiskatten, en reform av beskattningen av fordonstrafiken på längre sikt än regeringsperioden, åtgärder som främjar cirkulär ekonomi samt utredning av möjligheten att införa utsläppsbaseade konsumtionsskatter. Mer konkret konstateras det om förnyandet av energibeskattningen, att styrningen av utsläppen från energiproduktionen ökas genom att systemet med återbäring av energiskatt för den energiintensiva industrin slopas och genom att punktskatten på elström i skatteklass II sänks under en övergångsperiod på ett budgetneutralt sätt med sikte på den miniminivå som EU tillåter, samt genom att skattestödet för kombinerad el- och värmeproduktion sänks och att skattenivån för uppvärmningsbränslen höjs så att skatteintäkterna ökar med sammanlagt 100 miljoner euro under valperioden.

I fråga om energibeskattningen av gruvdriften konstateras det i regeringsprogrammet att gruvorna överförs till skatteklass I för elström och att gruvdriften inte längre ska omfattas av energiskatteåterbäring. Enligt regeringsprogrammet ingår i totalreformen av energibeskattningen en bedömning av de ändringar som behövs i beskattningen av torv, så att målet att bruket av torv som energikälla åtminstone halveras år 2030 ska förverkligas. Därtill ska det sörjas för att gagnvirke inte styrs till förbränning. I regeringsprogrammet eftersträvas med ändringarna av energibeskattningen förutom en ökning av skatteintäkterna också en kraftigare minskning av koldioxidutsläppen.

Som en del av skrivningarna om beskattningen av trafiken konstateras det i regeringsprogrammet att beskattningen på drivmedel höjs med 250 miljoner euro under valperioden.

I protokollsanteckningarna från regeringens budget- och ramförhandlingar den 17 september 2019 konstateras det om nedskärningarna av företagsstöden, att nedskärningarna av företagsstöden genomförs i det första skedet genom att sänka skattenedsättningen av paraffinisk dieselolja med 120 miljoner euro så, att nedskärningen av stödet i den mån det är möjligt riktas till fossil (paraffinisk) dieselolja.

Med de höjningar av skatterna på bränslen som föreslås i denna proposition genomförs den i regeringsprogrammet nämnda höjningen av skatterna på drivmedel. I sättet för genomförandet av höjningen beaktas skrivningen om avlägsnandet av skattestödet för paraffinisk dieselolja som genomförs senare.

Med ändringen av punktskattelagen (182/2010) genomförs rådets direktiv (EU) 2019/475. Direktivet har utfärdats för ändring av direktiven 2006/112/EG, nedan *mervärdesskattedirektivet*, och 2008/118/EG, nedan *punktskattedirektivet*, vad gäller inkluderingen av den italienska kommunen Campione d'Italia och de italienska delarna av Luganosjön i unionens tullområde och i den territoriella tillämpningen av punktskattedirektivet. Av denna orsak upphävdes artikel 5.3

leden f och g som gäller punktskattedirektivets definition av tredjeterritorium. Områdena i fråga lämnades utanför det regionala tillämpningsområdet för mervärdesskattedirektivet.

## 1.2 Beredning

Propositionen har beretts vid finansministeriet.

Beredningshandlingarna för regeringspropositionen finns i en offentlig webbtjänst på adressen [vm.fi/sv/projekt-och-lagberedning under identifieringskoden VM099:00/2019](http://vm.fi/sv/projekt-och-lagberedning%20under%20identifieringskoden%20VM099:00/2019).

Rådets direktiv (EU) 2019/475 som ligger till grund för ändringen av punktskattelagen, en U-skrivelse om ärendet ([U 36/2018 rd](#)) och utlåtandena om det finns på adressen [vm.fi/sv/projekt-och-lagberedning under identifieringskoden VM099:00/2019](http://vm.fi/sv/projekt-och-lagberedning%20under%20identifieringskoden%20VM099:00/2019).

## 2 Nuläge och bedömning av nuläget

### 2.1 Nationell lagstiftning

Lagen om punktskatt på flytande bränslen (1472/1994), nedan *bränsleskattelagen*, 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.

För närvarande är energiinnehållsskatten 0,01631 euro per megajoule och koldioxidskatten 62 euro per ton koldioxidekvivalenter, vilket innebär att koldioxidskatten på t.ex. motorbensin är 0,0051 euro per megajoule. I skattetabellen i bilagan till bränsleskattelagen har skattebeloppet för tydlighetens skull ändrats till skatt per beskattningsbar enhet för respektive bränsle. När det gäller drivmedel är energiinnehållsskatten på fossil bensin 52,19 cent per liter och koldioxidskatten 17,38 cent per liter.

Alla fossila och biobaserade drivmedel ska i regel ha samma energiinnehållsskatt som är bunden till skattenivån på bensin. Nivån på energiinnehållsskatten på fossil och biobaserad dieselolja, som huvudsakligen används i nyttotrafik, är dock inte lika hög som skatten på motorbensin och ersättande biobaserade bränslen, som främst används i personbilstrafik. Målet med den lindrigare beskattningen av dieselolja har varit att sänka kostnaderna för bl.a. annat lastbilstrafiken och därigenom för exportindustrin samt för busstrafiken. Detta har genomförts så att energiinnehållsskatten på dieselolja och ersättande bränslen sänks med en fast summa på 0,0072 cent per megajoule, vilket för en liter traditionell fossil dieselolja innebär en skattesänkning på 25,95 cent jämfört med den nivå som skattegrunden förutsätter. Energiinnehållsskatten på fossil dieselolja är enligt skattetabellen 32,77 cent per liter och koldioxidskatten 19,90 cent per liter. Eftersom energiinnehållsskatten på dieselolja är lägre (0,00911 euro per megajoule) än skattens miljörelaterade grunder förutsätter (0,01631 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 kompletteras bränslebeskattningen och förenhetligas de kostnadsskillnader för bilister med ett genomsnittligt antal körda kilometer per år som orsakas av att bensin och dieselolja beskattas på olika sätt samt säkerställs det krav på en neutral energibeskattnings som förutsätts i bestämmelserna om statligt stöd. Drivkraftsskatt tas ut för personbilar som drivs med dieselolja men också för personbilar vars drivkraft är någon annan drivkraft som beskattas lindrigare än bensin, för att

en objektiv och neutral beskattning som är förenlig med energiskattesystemets natur och som förutsätts enligt bestämmelserna om statligt stöd ska uppfyllas också i fråga om dem.

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 av Statens tekniska forskningscentral (VTT) kalkylerade värdet av utsläppsvinsten enligt beräkningskriterierna för 2010. För paraffiniskt dieselbränsle beviljas en nedsättning av energiinnehållsskatten på fem cent. Vid kalkyleringen av utsläppsvinsten betonades de kalkylerade utsläppsvinster som kan nås för bussar i utsläppsklass EURO II med tillämpning av de höjda skadevärdena för utsläpp av kväve och utsläpp av fina partiklar i enlighet med Europaparlamentets och rådets direktiv 2009/33/EG om främjande av rena och energieffektiva vägtransportfordon.

Beräkningsgrunden för koldioxidskatten på drivmedel är ett värde om 62 euro per ton koldioxid samt en specifik koefficient för koldioxidutsläpp för varje fossila produkt. Koldioxidskatten på både fossila och biobaserade bränslen är i likhet med energiinnehållsskatten relaterad till bränslets värmevärde, vilket innebär att skatten per liter är lägre för biobaserade bränslen än för fossila.

Koldioxidskatten på biodrivmedel som uppfyller hållbarhetskriterierna sänks i proportion till skattenivån för ett motsvarande fossilt bränsle, eftersom man anser att man med hjälp av biodrivmedel kan åstadkomma en minskning av koldioxidutsläppen under hela livscykeln jämfört med om motsvarande fossila bränslen används. Vid bedömningen av växthusgasutsläpp från biodrivmedel har utgångspunkterna för EU:s lagstiftning om hållbarhetskriterier använts. Bestämmelser om hållbarhetskriterierna ingår i Europaparlamentets och rådets direktiv 2009/28/EG om främjande av användningen av energi från förnybara energikällor och om ändring och ett senare upphävande av direktiven 2001/77/EG och 2003/30/EG, nedan *RES-direktivet*. I direktivet anges normalvärden för den minskning av växthusgasutsläpp från biodrivmedel som man kan uppnå under deras livscykel i relation till minskningen av växthusgasutsläpp från fossila bränslen under deras livscykel. Utgångspunkten för RES-direktivet är att man genom att använda i direktivet avsedda hållbara biodrivmedel till en början ska kunna minska växthusgasutsläppen med 35 procent och senare med minst 50 procent jämfört med motsvarande fossila bränslen. Biodrivmedel som framställs av avfall, restprodukter, cellulosa från icke-livsmedel eller material som innehåller både cellulosa och lignin, vilka avses i artikel 21.2 i nämnda direktiv, nedan *dubbelt räknade biodrivmedel*, betraktas i direktivet i praktiken som nästan helt neutrala drivmedel med avseende på halten av växthusgaser.

Koldioxidskatten har halverats för biobränslen som uppfyller hållbarhetskriterierna, så kallade första generationens biobränslen, exempelvis jordbruksbaserad etanol och biodiesel. Dubbelt räknade, s.k. andra generationens biodrivmedel är befriade från koldioxidskatt, eftersom de kan betraktas som nästan neutrala drivmedel med avseende på sin koldioxidbalans och eftersom deras råvaror inte kan utnyttjas vid matproduktion.

Beräkningsgrunden för koldioxidskatten på drivmedel preciserades 2012 genom en ändring av bränsleskattelagen (256/2012) så att de genomsnittliga växthusgasutsläppen under bränslets hela livscykel beaktas enligt EU-kommissionens krav, inte bara i fråga om koldioxidutsläppen för biodrivmedel utan också i fråga om fossil motorbensin och dieselolja. I praktiken innebar detta att koefficienten för koldioxidutsläpp för fossila motorbensin- och dieselkvaliteter höjdes

med ca 20 procent. Ändringen inverkar inte på de nationella skattenivåerna per liter på grund av den sänkning av värdet per ton koldioxid som genomfördes samtidigt. Genom ändringen förenhetligades skattegrunderna för fossila och biobaserade drivmedel för att undvika problem med statligt stöd i anslutning till beskattning.

Största delen av drivmedlen på den finländska marknaden är blandningar av flera olika komponenter, där skatt tas ut för varje komponent enligt skattetablellen. På marknaden finns också höginblandade biodrivmedel som är framställda enbart av förnybara råvaror. För varje liter drivmedel som släpps ut på marknaden ska det dock tas ut skatt minst det minimibelopp som anges i EU-lagstiftningen. Om den enligt skattetablellen beräknade skatten för en enskild drivmedelskomponent eller en drivmedelsblandning som består av flera drivmedelskomponenter som släpps ut på marknaden stannar under den miniminivå som EU förutsätter, ska drivmedlet beskattas enligt miniminivån. Exempelvis är skatten på dubbelt räknad paraffinisk biodiesel som säljs som höginblandat (100-procentigt) biobränsle enligt produktgrupp 57 i skattetablellen 26,30 cent per liter. För den ska dock betalas skatt 33 cent per liter, som är minimiskattenivån på alla bränslen av dieselkvalitet enligt energiskattedirektivet.

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

I Finland baserar sig främjandet av användningen av biodrivmedel på en bindande skyldighet för bränsledistributörer att årligen leverera en i lag angiven andel biodrivmedel för att konsumeras som drivmedel för transport. Bestämmelser om distributionsskyldigheten för biodrivmedel finns i lagen om främjande av användningen av biodrivmedel för transport (446/2007). Syftet med beskattningen av bränslen är inte att främja användningen av biodrivmedel utan att beskatta alla bränslen så objektivt och neutralt som möjligt på basis av deras energiinnehåll, koldioxidutsläpp och lokala utsläpp. Beskattningen stöder användningen av sådana fossila och biobaserade drivmedel som är bäst med tanke på miljön.

## 2.2 Lagstiftningen i EU

### *Energiskattedirektivet*

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*. Till de energiprodukter som avses i energiskattedirektivet hör bl.a. motorbensin, dieselolja, flytande biodrivmedel, lätt och tung brännolja, naturgas, flytgas, stenkolk och elström.

Enligt energiskattedirektivet ska det på energiprodukter som släpps för förbrukning tas ut en minimiskatt som medlemsstaterna, om de så önskar, får överskrida. I energiskattedirektivet finns det också bestämmelser om beskattningsstrukturen, och dessutom om att det är möjligt att bevilja skattenedsättning t.ex. för bränslen som har bättre miljöegenskaper än andra produkter på marknaden. En förutsättning för att skattenedsättning ska beviljas är att kvaliteten på eller användningen av den produkt som berättigar till nedsättning övervakas så att skattemyndigheten kan försäkra sig om att förutsättningarna för nedsättningen uppfylls.

Enligt energiskattedirektivet ska även olika biobaserade bränslen, såsom alkohol och fetter, beskattas enligt samma principer som t.ex. fossil motorbensin, dieselolja eller lätt brännolja. Enligt direktivet är det möjligt att under vissa förutsättningar bevilja skattefrihet eller skattenedsättning

för biobaserade bränslen. Skattenedsättningen kan endast gälla den del av bränslet eller bränsleblandningen som är helt och hållet biobaserad. Om det är fråga om en bränsleblandning som består av biokomponenter och fossilt bränsle, ska normal skatt på bensin eller dieselolja betalas i fråga om det fossila bränslet.

#### *Bestämmelser om statligt stöd*

Trots att energiskattedirektivet möjliggör olika skattenedsättningar ska stödåtgärderna bedömas utifrån EU:s bestämmelser om statligt stöd och skattediskriminering.

Bestämmelserna i EUF-fördraget begränsar användningen av statligt stöd som instrument i den ekonomiska politiken. Enligt artikel 107 i fördraget är stöd som ges av en medlemsstat eller med hjälp av statliga medel, av vilket slag det än är, som snedvrider eller hotar att snedvrida konkurrensen genom att gynna vissa företag eller viss produktion, oförenligt med den inre marknaden i den utsträckning det påverkar handeln mellan medlemsstaterna. Exempelvis ett direkt stöd, en differentiering av skatten eller beviljande av skattefrihet för en viss produkt uppfyller i allmänhet kriterierna för statligt stöd och förutsätter således kommissionens förhandsgodkännande. Ett annat alternativ är att iaktta bestämmelserna i gruppundantagsförordningen, varmed ibruktagandet av en åtgärd inte kräver förhandsgodkännande, men omfattas av kommissionens efterhandskontroll som statligt stöd.

Enligt EU:s lagstiftning om statligt stöd och tolkningen av den finns det när det gäller beskattning ett undantag från principen om att en differentiering av skatten kräver kommissionens godkännande. Det går ut på att en beskattningsmässig åtgärd inte betraktas som statligt stöd om åtgärden är förenlig med skattesystemets karaktär och uppbyggnad och om den tillämpas konsekvent t.ex. på alla energiprodukter. Ett exempel på en sådan åtgärd är att skatten differentieras på grundval av en produkts skadliga egenskaper. En produkt som förorsakar mindre skada än andra kan beskattas lindrigare utan att detta betraktas som statligt stöd. Skattegrunden ska emellertid vara objektiv och den ska tillämpas konsekvent på alla konkurrerande produkter. Det energiskattesystem som används i Finland och som bygger på bränslets energiinnehåll, koldioxidutsläpp eller lokala utsläpp grundar sig på ovannämnda princip och anses alltså inte innefatta statligt stöd. När det gäller drivmedel kompletteras energiskattesystemet med en drivkraftsskatt som tas ut på fordon som använder produkter som är lindrigare beskattade än enligt den miljörelaterade skattemodellen.

En utgångspunkt för regleringen av statligt stöd och tillämpningen av den är att obligatoriska åtgärder inte får stödas exempelvis genom skattesänkningar eller andra ekonomiska stödåtgärder. Det här innebär t.ex. att det är förbjudet att främja användningen av biodrivmedel med skattesubventioner, om företagen har ålagts bindande förpliktelser att leverera en viss andel sådant drivmedel till marknaden. Det att energiskattesystemet inte innefattar någon skattesubvention som ska betraktas som statligt stöd för biodrivmedel möjliggör i Finland en beskattning som beaktar distributionsskyldigheten för biodrivmedel och drivmedlens energiinnehåll och koldioxidutsläpp.

### **2.3 Bedömning av nuläget**

#### *Skattehöjningar*

De nominella punktskattenivåerna för drivmedel har höjts efter energiskattereformen 2011 åren 2012, 2014, 2015 och 2017. Punktskattenivån för fossil bensin har i och med dessa höjningar

stigit med sammanlagt 7,55 cent per liter till 70,25 cent per liter och punktskattenivån för traditionell fossil diesel har stigit med 8,72 cent per liter till 53,02 cent per liter. De genomsnittliga punktskattenivåerna för drivmedel har dock stigit mindre än så, för de har sänkts av att andelen biodrivmedel och paraffinisk dieselolja som beskattas lättare har ökat avsevärt i skattebasen för drivmedel efter energiskattereformen 2011. Denna utveckling har varit synlig särskilt i den genomsnittliga nominella skattenivån för diesel, som har stigit från nivån efter energiskattereformen med endast under tre cent per liter.

Trots att de nominella punktskattenivåerna för drivmedel har stigit har inte heller den reella punktskattenivån för bensin stigit på 2010-talet, eftersom konsumentpriserna och hushållens disponibla inkomster har ökat mer än den genomsnittliga punktskattenivån. År 2018 var punktskattenivån för bensin deflaterad med konsumentprisindex ca tre procent lägre och deflaterad med förtjänstnivåindex ca fem procent lägre än år 2010.



#### Bränsleförbrukning och skatteintäkter

Bensinens andel av förbrukningen av drivmedel uppgår till ca en tredjedel och dieseln andel till ca två tredjedelar. Ungefär hälften av dieselförbrukningen gäller lastbilar, en knapp tredjedel personbilar, en dryg tiondedel paketbilar och knappt en tiondedel bussar. Under det gångna årtiondet har bensinförbrukningen sjunkit i medeltal ca två procent per år. Förbrukningen av diesel och ersättande biodrivmedel har under samma tid ökat med i genomsnitt en procent per år. Från år 2018 till 2030 förutspås bensinförbrukningen sjunka med nuvarande lagstiftning med i genomsnitt ca 2,3 procent per år. Dieselförbrukningen uppskattas under samma tid sjunka med i genomsnitt 0,2 procent per år.

År 2018 inflöt i intäkter från punktskatt på drivmedel sammanlagt knappt 2,7 miljarder euro, varav andelen för bensin och ersättande biodrivmedel var ca 1,3 miljarder euro och andelen för diesel och ersättande biodrivmedel ca 1,4 miljarder euro. Intäkterna från drivkraftsskatten på personbilar som an knyter till drivmedelsbeskattningen var år 2018 ca 0,3 miljarder euro. De nominella skatteintäkterna från punktskatter på drivmedel och drivkraftsskatten på personbilar



har ökat från år 2010 till och med år 2018 med sammanlagt ca 350 miljoner euro. Dessa skatteintäkters förhållande till bruttonationalprodukten har dock sjunkit från ca 1,4 procent år 2010 till ca 1,3 procent år 2018.

Med nuvarande lagstiftning förutspås de nominella skatteintäkterna från skatter på drivmedel och från drivkraftsskatten sjunka med sammanlagt ca 200 miljoner euro fram till år 2023. Utöver det att skattebasen för drivmedel förutspås minska förklaras de minskade skatteintäkterna av att andelen biodrivmedel som beskattas lättare ökar i skattebasen. Det att andelen biodrivmedel ökar uppskattas minska de årliga skatteintäkterna med ca 70 miljoner euro på den nuvarande skattenivån. Skatteintäkternas förhållande till bruttonationalprodukten bedöms sjunka med knappt 0,3 procentenheter, som på 2018 års nivå motsvarar ca 600 miljoner euro.

#### *Priset på drivmedel*

Enligt Statistikcentralens konsumentprisindex har konsumentpriset för bensin under de första månaderna av år 2019 varit i medeltal ca 1,52 euro per liter, som är ungefär 14 cent mindre än år 2012 och 24 cent högre än år 2016. Konsumentpriset för diesel har under de första månaderna av år 2019 varit ca 1,41 euro per liter, som är ungefär 14 cent mindre än år 2012 och 15 cent högre än år 2016. Särskilt den kraftiga prisfluktuationen på råolja har påverkat de växlande konsumentpriserna för drivmedel. Under de första månaderna av år 2019 har priset på olja varit ca 65 dollar per fat, medan det år 2012 var ca 110 dollar och år 2016 ca 45 dollar per fat. Enligt prognoserna stannar priset per fat för råolja under de närmaste åren vid ca 60 dollar.

Konsumentpriserna för drivmedel har utöver de ändrade priserna på råolja och höjningarna av bränsleskatten påverkats av att euron blivit svagare i förhållande till dollarn, av att bränsleskatte nivåerna ändrats och av att skyldigheten att tillhandahålla biodrivmedel har blivit strängare.

I projektet ”Biopolttoaineiden kustannustehokkaat toteutuspolut vuoteen 2030” (”Kostnadseffektiva sätt att nå målen i fråga om biodrivmedel före 2030”) som slutfördes år 2018 inom ramen för Statsrådets utrednings- och forskningsverksamhet, bedömdes det att distributionsskyldigheten för biodrivmedel i huvudsak uppfylls med vätebehandlad vegetabilisk olja (i skattetabellen dubbelt räknad paraffinisk biodieselolja), vars marknadspris utan skatt beräknades år 2020 vara ca 700 euro per ton dyrare än fossil diesel. Per liter drivmedel innebär detta en skillnad på ca 50 cent i priserna utan skatt. Även om vätebehandlad vegetabilisk olja som överlåtit för konsumtion också i fortsättningen är berättigad till full nedsättning av koldioxidskatten enligt skattmodellen, kommer priset inklusive punktskatt för vätebehandlad vegetabilisk olja som i huvudsak uppfyller distributionsskyldigheten fortsättningsvis att vara över 30 cent per liter dyrare än motsvarande fossil diesel år 2020. Med prisskillnaden i fråga kan det uppskattas att den strängare distributionsskyldigheten i fråga om biodrivmedel har höjt konsumentpriserna på drivmedel under det senaste årtiondet med ca tre cent per liter.

#### *Strukturen hos beskattningen av fordonstrafiken*

Den allmänna strukturen hos drivmedelsbeskattningen, som baserar sig på energiinnehåll, koldioxidutsläpp och lokala utsläpp och som i fråga om personbilar kompletteras av drivkraftsskatten, kan fortfarande anses vara fungerande. Tyngdpunkten inom drivmedelsbeskattningen har efter energiskattereformen 2011 flyttats till koldioxidskatt och dessutom beaktas drivmedlens livscykelutsläpp numera i beskattningen. Under det gångna årtiondet har det skett en utveckling både i fordonstekniken och i regleringen, vilket ställer krav på att den nuvarande skattenedskattningen på basis av lokala utsläpp uppdateras så att den motsvarar den nuvarande nivån och

därmed också kraven enligt reglerna om statligt stöd. Detta ändringsbehov gäller bl.a. skattnedsättningen av paraffinisk dieselolja, för vilken det på grund av utvecklingen av fordonstekniken inte längre kan läggas fram motsvarande motiveringar. I denna proposition föreslås det dock inga ändringar i skattnedsättningen på basis av lokala utsläpp, men det att stödet ska slopas enligt redan fattade beslut beaktas i propositionen på det sättet att skattehöjningen riktas till både energiinnehållsskatten och koldioxidskatten.

RES-direktivet har förnyats och det ska genomföras slutligt senast i mitten av 2021. Också EU:s lagstiftning om statligt stöd reformeras vid ingången av 2023 enligt aktuella uppgifter. Ändringarna i EU-lagstiftningen kan senare ha återverkningar särskilt på detaljerna kring energibeskattningen av biodrivmedel.

### **3 Målsättning**

Syftet med denna proposition är att i enlighet med regeringsprogrammet för statsminister Antti Rinnes regering höja punktskatten på drivmedel med 250 miljoner euro.

Med skattehöjningen eftersträvas ökade skatteintäkter och bevarande av nivån på drivmedelsbeskattnings miljöstyrning samt förberedelser inför avlägsnandet av skattestödet för paraffinisk dieselolja.

### **4 Förslagen och deras konsekvenser**

I propositionen föreslås det att energiinnehållsskatten på drivmedel höjs från 0,01631 euro till 0,01681 euro per megajoule och att värdet per ton koldioxid som är beräkningsgrunden för koldioxidskatten höjs från 62 euro till 77 euro.

Distributionsskyldigheten i fråga om biodrivmedel och den påföljdsavgift som anknyter till försummelse av den anses bestämma biodrivmedlens andel av drivmedlen på grund av de höga marknadspriserna på biodrivmedel. Det uppskattas att distributionsskyldigheten i fråga om biodrivmedel i sista hand uppfylls med vätebehandlad vegetabilisk olja, vars marknadspris uppskattas vara avsevärt högre än priserna för fossil dieselolja. Även om höjningen riktades till fullo till koldioxidskatten, skulle producentpriset inklusive punktskatt för vätebehandlad vegetabilisk olja fortfarande vara betydligt högre än priset på fossil dieselolja. Det skulle alltså inte vara ekonomiskt lönsamt för distributörer av drivmedel att distribuera mera biodrivmedel än vad distributionsskyldigheten förpliktar till.

På kort sikt uppskattas skattehöjningens betoning mellan energiinnehållsskatten och koldioxidskatten i praktiken inte påverka konsumentpriserna för bensin och diesel trots att bioandelen i den dieselblandning som säljs är högre än i bensin. Uppskattningen baserar sig på det att distributionsskyldigheten uppfylls i sista hand med samma biodrivmedel, varmed marginalkostnaderna för distributörerna av drivmedel för fossil bensin och diesel som orsakas av distributionsskyldigheten i fråga om biodrivmedel är lika stora.

På lång sikt höjer den strängare distributionsskyldigheten i fråga om biodrivmedel biodrivmedlens andel i skattebasen och sänker på det sättet skatteintäkterna från koldioxidskatten till skillnad från intäkterna från energiinnehållsskatten.

Till skillnad från att skattehöjningen riktas till energiinnehållsskatten, gagnar riktning till koldioxidskatten inte högblandade biodieseldrivmedel, eftersom det på grund av EU-rättsliga begränsningar och minimiskattekrav ändå fortfarande ska tas ut skatt 33 cent per liter för dem,

dvs. mer än vad skattetabellen anger. Detta problem försvinner dock senast i det skedet när skattesänkningen av energiinnehållsskatten på paraffinisk dieselolja avlägsnas helt och hållet. Efter det att skattesänkningen har avlägsnats motsvarar skatten enligt skattetabellen för dubbelt räknad paraffinisk biodieselolja miniminivån enligt energiskattedirektivet. För att uppnå detta är det motiverat att rikta en del av den nu föreslagna skattehöjningen till koldioxidskatten.

Därtill föreslås det att beräkningsgrunden för koldioxidskatten på drivmedel uppdateras så att den motsvarar de nya värden för livscykelutsläpp som togs i bruk vid ingången av 2019 i samband med ändringen av beskattningen av arbetsmaskin- och uppvärmningsbränslen, som är något lägre än de värden som tidigare använts vid beräkningen av skattegrunden.

Det föreslås att höjningen av drivmedelsskatten ska träda i kraft den 1 augusti 2020.

I propositionen föreslås det att från definitionen av tredjeterritorium i 5 § 2 punkten i punktskattelagen stryks Campione d'Italia och de italienska delarna av Luganosjön, eftersom områdena nuförtiden hör till unionens tull- och punktskatteområde. En teknisk ändring föreslås dessutom i 5 § 5 punkten.

#### **4.1 De huvudsakliga konsekvenserna**

##### *Ekonomiska konsekvenser*

Höjningen av skatten på drivmedel ökar statens intäkter med ca 254 miljoner euro på årsnivå. Skatteintäkterna enligt budgetekonomin för 2020 uppskattas öka med ca 85 miljoner euro, vilket förklaras av att skattehöjningarna träder i kraft först i augusti 2020 och av hur redovisningen av punktskatterna infaller.

För år 2021 uppskattas det inflyta ca 2,5 miljarder euro punktskatteinkomster för drivmedel. Skatteintäkterna från drivmedel ökar till följd av propositionen med ca tio procent. I prognosen antas det att andelen biodrivmedel är i fortsättningen lika stor som distributionskyldigheten i fråga om biodrivmedel förutsätter.

De föreslagna skatteändringarna har inga betydande konsekvenser för statens övriga indirekta skatteinkomster, eftersom konsumenterna förväntas minska den totala konsumtionen i motsvarande mån som skattehöjningen.

Skattehöjningen på bensin och ersättande produkter föreslås vara i medeltal 5,3 cent per liter, dvs. ca 8,0 procent och på diesel och ersättande bränslen i genomsnitt 5,6 cent per liter, dvs. i genomsnitt ca 12,7 procent. På grund av att skattestödet för dieselolja uppgår till 25,95 cent per liter är den procentuella skattehöjningen större för dieselolja än för motorbensin. Beskattningen på dubbelt räknad paraffinisk biodiesel som säljs som hundraprocentig skärps inte, eftersom på den fortfarande tas ut skatt 33 cent per liter, då nivån enligt skattemodellen fortfarande understiger EU:s minimiskattenivå med 5,0 cent per liter.

Höjningarna ökar priset på motorbensin och ersättande biobränslen med beaktande av mervärdesskatten med ca 6,6 cent per liter. Priset på typisk E95-motorbensin stiger med uppskattningsvis 4 procent. Priset inklusive mervärdesskatt på dieselolja och ersättande biodrivmedel stiger med ca 6,9 cent per liter. Höjningen ökar priset på diesel med ca fem procent. Priset på dubbelt räknad paraffinisk biodiesel stiger inte.

Som en följd av propositionen ökar de årliga drivmedelskostnaderna för en lastbil med genomsnittlig dieselbränsleblandning med 2 127 euro, om den genomsnittliga bränsleförbrukningen är 38 liter per 100 kilometer och antalet körda kilometer är 100 000 kilometer. De genomsnittliga årliga drivmedelskostnaderna för en bensindrivna personbil ökar med beaktande av mervärdesskatten med ca 72 euro och för en dieseldrivna personbil med 66 euro, om bådass antal körda kilometer är 17 000 kilometer om året och den bensindrivna personbilens förbrukning är 6,4 liter och den dieseldrivna bilens 5,6 liter per 100 kilometer.

De föreslagna höjningarna av energiskatten beräknas ha en inflationsverkan på sammanlagt 0,18 procent, dvs. det förutspås att ändringen i konsumentprisindex blir 0,18 procentenheter högre på grund av skattehöjningen.

#### *Konsekvenser för företagen*

Av skattehöjningen på 254 miljoner euro för drivmedel riktas ca 90 miljoner euro till vägtransporttjänsterna, och därifrån sprids den vidare till olika aktörer i samhället. De föreslagna höjningarna ökar de totala kostnaderna för vägtransporttjänsterna mekaniskt med en procent. Den mekaniska kostnadsökningen för fabriksindustrin indirekt via vägtransporttjänsterna är uppskattningsvis ca 0,03 procent i förhållande till fabriksindustrins totala kostnader och ca 0,4 procent i förhållande till fabriksindustrins rörelseöverskott. De verkliga kostnadseffekterna kan dock vara mindre än de mekaniska kostnadseffekterna, eftersom skattehöjningen sannolikt i någon mån bromsar upp ökningen av priserna för de mellanprodukter som industrin använder och löneökningen.

#### *Miljökonsekvenser*

De föreslagna ändringarna förväntas ha positiva konsekvenser när det gäller att minska koldioxidutsläppen inom trafiksektorn utanför utsläppshandeln. På kort sikt uppskattas de föreslagna skattehöjningarna minska bränsleförbrukningen hos bensindrivna personbilar med ca 1,2 procent och hos dieseldrivna personbilar med ca 1,4 procent jämfört med om skattehöjningarna inte skulle genomföras. Utsläppen inom trafiksektorn beräknas således minska med ca 0,7 procent. Uppskattningarna baserar sig på antagandet att skattehöjningarna får fullt genomslag på priserna och på en priselasticitet på -0,27 för efterfrågan på kort sikt på bensin (Levin et al. 2017: High Frequency Evidence on the Demand for Gasoline). Efterfrågan på drivmedel inom nyttotrafiken har uppskattats vara helt statisk på kort sikt.

Konsekvensbedömningen i fråga om skattehöjningens konsekvenser på lång sikt för efterfrågan på drivmedel och därmed för trafiksektorns koldioxidutsläpp är förknippad med en betydligt större osäkerhet. Konsekvenserna på lång sikt kan dock antas vara större än konsekvenserna på kort sikt, eftersom konsumenterna och företagen har mera möjligheter att anpassa sig till skatteändringarna på lång sikt. Om exempelvis elbilar blir ett konkurrenskraftigt alternativ för en omfattande användargrupp, kan skattehöjningens inverkan på efterfrågan på drivmedel bli avsevärt mer betydande.

#### *Konsekvenserna för myndigheterna*

De föreslagna ändringarna av skattenivåerna påverkar inte myndigheternas verksamhet på annat sätt än i form av engångskostnader för informationssystem.

### *Konsekvenser för medborgarnas ställning*

De föreslagna ändringarnas konsekvenser har bedömts med hjälp av en konsumtionsundersökning av Statistikcentralen. De direkta konsekvenserna av de föreslagna skattehöjningarna bedöms vara mycket svagt regressiva, dvs. i proportion till de disponibla inkomsterna inverkar de något mer på ställningen för hushåll med små inkomster. I proportion till de disponibla inkomsterna är skattehöjningarna i medeltal 0,13 procent, i den lägsta inkomstdecilen 0,11 procent och i de högsta inkomstdecilen 0,08 procent. Utöver de direkta konsekvenserna kan skattehöjningarna påverka hushållen indirekt bl.a. via höjda kostnader för vägtransporttjänster. Denna inverkan bedöms dock vara obetydlig.

## **5 Alternativa handlingsvägar**

### **5.1 Handlingsalternativen och deras konsekvenser**

Punktskatten på bränslen består av energiinnehållsskatt och koldioxidskatt, och därför kunde skattehöjningen genomföras på olika sätt genom att betona dessa komponenter på olika sätt. Det föreslås att den höjda skatten på drivmedel genomförs genom en höjning av både energiinnehållsskatten och koldioxidskatten.

Ett alternativ skulle vara att rikta höjningen helt till energiinnehållsskatten. En fördel med att betona energiinnehållsskatten är en stabilare utveckling av skatteintäkterna på längre sikt. Genom att rikta skattehöjningen till energiinnehållsskatten säkerställs det att skattehöjningens styrande verkan samt inverkan på skatteintäkterna kvarstår när distributionsskyldigheten i fråga om biodrivmedel ökar. Det att skattehöjningen skulle riktas helt till energiinnehållsskatten skulle vara motiverat också på grund av de EU-rättsliga begränsningar och krav på minimibe- skattning som anknyter till skattemodellen. Höjningen av energiinnehållsskatten främjar energibesparingen och energieffektiviteten också i fråga om biodrivmedel, och uppmuntrar således till en effektiv användning av förnybara naturresurser.

## **6 Remissvar**

I det utkast till proposition som var på remiss riktades skattehöjningen helt och hållet till energiinnehållsskatten. Efter remissen har propositionen ändrats på basis av regeringens beslut i samband med budget- och ramförhandlingarna i september 2019, enligt vilket stödet för paraffinisk dieselolja avlägsnas genom en proposition som lämnas senare. Den eftersträlvade höjningen av skatten på drivmedel på 250 miljoner euro genomförs med en höjning av både energiinnehållsskatten och koldioxidskatten. Ändringen har i praktiken ingen inverkan på skattehöjningarna på de vanliga drivmedelsblandningar som säljs på distributionsstationer.

I utlåtandena om det utkast till proposition som var på remiss motsatte sig både representanter för näringslivet och organisationer som företräder konsumenterna huvudsakligen den föreslagna skattehöjningen, eftersom den ökar både företagets och hushållens kostnader.

## **7 Specialmotivering**

### *Punktskattelagen*

**5 §. Geografiska definitioner.** I 2 punkten uppräknas de tredjeterritorier som avses i punktskattelagen. I punkten slopas Campione d'Italia och de italienska delarna av Luganosjön. Dessutom uppdateras hänvisningen till fördragen om Europeiska unionen i 5 punkten.

**8 Ikraftträdande**

Det föreslås att ändringen av lagen om punktskatt på flytande bränslen ska träda i kraft den 1 augusti 2020 och ändringen av punktskattelagen den 1 januari 2020.

**9 Förhållande till andra propositioner**

Propositionen hänför sig till budgetpropositionen för 2020 och avses bli behandlad i samband med den.

Med stöd av vad som anförts ovan och eftersom direktivet (EU) 2019/475 innehåller bestämmelse som föreslås bli genomförda genom lag, föreläggs riksdagen följande lagförslag:

*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 lag 1225/2018, som följer:

Denna lag träder i kraft den 20 . \_\_\_\_\_

SKATTETABELL

Produkt	Produkt- grupp	Energiinne- hållsskatt	Koldioxid- skatt	Försörjnings- beredskaps- avgift	Sam- manlagt
Motorbensin cent/l	10	53,79	21,49	0,68	75,96
Bensin för små motorer cent/l	11	33,79	21,49	0,68	55,96
Bioetanol cent/l	20	35,30	14,10	0,68	50,08
Bioetanol R cent/l	21	35,30	7,05	0,68	43,03
Bioetanol T cent/l	22	35,30	0,00	0,68	35,98
MTBE cent/l	23	43,71	17,46	0,68	61,85
MTBE R cent/l	24	43,71	15,54	0,68	59,93
MTBE T cent/l	25	43,71	13,62	0,68	58,01
TAME cent/l	26	47,07	18,80	0,68	66,55
TAME R cent/l	27	47,07	17,11	0,68	64,86
TAME T cent/l	28	47,07	15,42	0,68	63,17
ETBE cent/l	29	45,39	18,13	0,68	64,20
ETBE R cent/l	30	45,39	14,78	0,68	60,85
ETBE T cent/l	31	45,39	11,42	0,68	57,49
TAEE cent/l	32	48,75	19,47	0,68	68,90
TAEE R cent/l	33	48,75	16,65	0,68	66,08
TAEE T cent/l	34	48,75	13,82	0,68	63,25
Biobensin cent/l	38	53,79	21,49	0,68	75,96
Biobensin R cent/l	39	53,79	10,74	0,68	65,21
Biobensin T cent/l	40	53,79	0,00	0,68	54,47
Etanoldiesel cent/l	47	16,23	14,38	0,35	30,96
Etanoldiesel cent/l R	48	16,23	7,90	0,35	24,48
Etanoldiesel T cent/l T	49	16,23	1,42	0,35	18,00
Dieselolja cent/l	50	34,57	24,56	0,35	59,48
Dieselolja para cent/l	51	27,65	23,20	0,35	51,20
Biodieselolja cent/l	52	31,69	22,51	0,35	54,55
Biodieselolja R cent/l	53	31,69	11,26	0,35	43,30
Biodieselolja T cent/l	54	31,69	0,00	0,35	32,04
Biodieselolja P cent/l	55	27,65	23,20	0,35	51,20
Biodieselolja P R cent/l	56	27,65	11,60	0,35	39,60
Biodieselolja P T cent/l	57	27,65	0,00	0,35	28,00
Lätt brännolja cent/l	60	10,28	16,90	0,35	27,53
Lätt brännolja, svavelfri cent/l	61	7,63	16,90	0,35	24,88



## RP 66/2019 rd

Biobrännolja cent/l	62	7,63	16,90	0,35	24,88
Biobrännolja R cent/l	63	7,63	8,45	0,35	16,43
Biobrännolja T cent/l	64	7,63	0,00	0,35	7,98
Tung brännolja cent/kg	71	8,56	18,67	0,28	27,51
Flygpetroleum cent/l	81	57,49	23,33	0,35	81,17
Flygbensin cent/l	91	52,11	20,81	0,68	73,60
Metanol cent/l	100	26,90	10,74	0,68	38,32
Metanol R cent/l	101	26,90	5,37	0,68	32,95
Metanol T cent/l	102	26,90	0,00	0,68	27,58
Flytgas cent/kg	110	9,81	18,09	0,11	28,01
Bioflytgas cent/kg	111	9,81	18,09	0,11	28,01
Bioflytgas R cent/kg	112	9,81	9,04	0,11	18,96
Bioflytgas T cent/kg	113	9,81	0,00	0,11	9,92

2.

## Lag

### om ändring av 5 § i punktskattelagen

I enlighet med riksdagens beslut  
*ändras* i punktskattelagen (182/2010) 5 §, sådan den lyder delvis ändrad i lag 495/2014, som följer:

5 §

#### *Geografiska definitioner*

I denna lag avses med

- 1) *unionen och unionens territorium* Europeiska unionens medlemsstaters territorier,
- 2) *tredjeterritorium* Kanarieöarna, landskapet Åland, Kanalöarna, ön Helgoland, territoriet Büsingen, Ceuta, Melilla och Livigno samt de franska områden som avses i artiklarna 349 och 355.1 i fördraget om Europeiska unionens funktionssätt,
- 3) *medlemsstat och en medlemsstats territorium* territoriet i varje medlemsstat i unionen där unionens lagstiftning är tillämplig, med undantag av tredjeterritorier,
- 4) *Finland* Finlands territorium enligt unionens lagstiftning, inklusive landskapet Åland,
- 5) *tredjeland* varje stat eller territorium där fördraget om Europeiska unionen och fördraget om Europeiska unionens funktionssätt inte gäller, dock inte Monaco, San Marino, Förenade kungarikets suveräna basområden Akrotiri och Dhekelia samt Isle of Man; flyttningar av punktskattepliktiga produkter som utgår från eller är avsedda för
  - a) Monaco ska behandlas som flyttningar som utgår från eller är avsedda för Frankrike,
  - b) San Marino ska behandlas som flyttningar som utgår från eller är avsedda för Italien,
  - c) Förenade kungarikets suveräna basområden Akrotiri och Dhekelia ska behandlas som flyttningar som utgår från eller är avsedda för Cypern,
  - d) Isle of Man behandlas som flyttningar som utgår från eller är avsedda för Förenade kungariket,
  - e) Jungholtz och Mittelberg (Kleines Walsertal) ska behandlas som flyttningar som utgår från eller är avsedda för Tyskland.

Denna lag träder i kraft den 20 . \_\_\_\_\_

Helsingfors den 31 oktober 2019

**Statsminister**

**Antti Rinne**

Finansminister Mika Lintilä

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 lag 1225/2018, som följer:

*Gällande lydelse*

<b>SKATTETABELL</b>					
<b>Produkt</b>	<b>Produkt- grupp</b>	<b>Energiinne- hållsskatt</b>	<b>Koldioxid- skatt</b>	<b>Försörjnings- beredskaps- avgift</b>	<b>Sam- manlagt</b>
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
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 cent/l R	48	15,18	6,40	0,35	21,93
Etanoldiesel T cent/l T	49	15,18	1,15	0,35	16,68
Dieselolja cent/l	50	32,77	19,90	0,35	53,02

RP 66/2019 rd

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	10,28	16,90	0,35	27,53
Lätt brännolja, svavelfri cent/l	61	7,63	16,90	0,35	24,88
Biobrännolja cent/l	62	7,63	16,90	0,35	24,88
Biobrännolja R cent/l	63	7,63	8,45	0,35	16,43
Biobrännolja T cent/l	64	7,63	0,00	0,35	7,98
Tung brännolja cent/kg	71	8,56	18,67	0,28	27,51
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	9,81	18,09	0,11	28,01
Bioflytgas cent/kg	111	9,81	18,09	0,11	28,01
Bioflytgas R cent/kg	112	9,81	9,04	0,11	18,96
Bioflytgas T cent/kg	113	9,81	0,00	0,11	9,92

*Föreslagen lydelse*

**SKATTETABELL**

<b>Produkt</b>	<b>Produkt- grupp</b>	<b>Energiginne- hållsskatt</b>	<b>Koldioxid- skatt</b>	<b>Försörjnings- beredskaps- avgift</b>	<b>Sam- manlagt</b>
Motorbensin cent/l	10	53,79	21,49	0,68	75,96
Bensin för små motorer cent/l	11	33,79	21,49	0,68	55,96
Bioetanol cent/l	20	35,30	14,10	0,68	50,08
Bioetanol R cent/l	21	35,30	7,05	0,68	43,03
Bioetanol T cent/l	22	35,30	0,00	0,68	35,98
MTBE cent/l	23	43,71	17,46	0,68	61,85
MTBE R cent/l	24	43,71	15,54	0,68	59,93
MTBE T cent/l	25	43,71	13,62	0,68	58,01
TAME cent/l	26	47,07	18,80	0,68	66,55
TAME R cent/l	27	47,07	17,11	0,68	64,86
TAME T cent/l	28	47,07	15,42	0,68	63,17
ETBE cent/l	29	45,39	18,13	0,68	64,20

## RP 66/2019 rd

ETBE R cent/l	30	45,39	14,78	0,68	60,85
ETBE T cent/l	31	45,39	11,42	0,68	57,49
TAEE cent/l	32	48,75	19,47	0,68	68,90
TAEE R cent/l	33	48,75	16,65	0,68	66,08
TAEE T cent/l	34	48,75	13,82	0,68	63,25
Biobensin cent/l	38	53,79	21,49	0,68	75,96
Biobensin R cent/l	39	53,79	10,74	0,68	65,21
Biobensin T cent/l	40	53,79	0,00	0,68	54,47
Etanoldiesel cent/l	47	16,23	14,38	0,35	30,96
Etanoldiesel cent/l R	48	16,23	7,90	0,35	24,48
Etanoldiesel T cent/l T	49	16,23	1,42	0,35	18,00
Dieselolja cent/l	50	34,57	24,56	0,35	59,48
Dieselolja para cent/l	51	27,65	23,20	0,35	51,20
Biodieselolja cent/l	52	31,69	22,51	0,35	54,55
Biodieselolja R cent/l	53	31,69	11,26	0,35	43,30
Biodieselolja T cent/l	54	31,69	0,00	0,35	32,04
Biodieselolja P cent/l	55	27,65	23,20	0,35	51,20
Biodieselolja P R cent/l	56	27,65	11,60	0,35	39,60
Biodieselolja P T cent/l	57	27,65	0,00	0,35	28,00
Lätt brännolja cent/l	60	10,28	16,90	0,35	27,53
Lätt brännolja, svavelfri cent/l	61	7,63	16,90	0,35	24,88
Biobrännolja cent/l	62	7,63	16,90	0,35	24,88
Biobrännolja R cent/l	63	7,63	8,45	0,35	16,43
Biobrännolja T cent/l	64	7,63	0,00	0,35	7,98
Tung brännolja cent/kg	71	8,56	18,67	0,28	27,51
Flygpetroleum cent/l	81	57,49	23,33	0,35	81,17
Flygbensin cent/l	91	52,11	20,81	0,68	73,60
Metanol cent/l	100	26,90	10,74	0,68	38,32
Metanol R cent/l	101	26,90	5,37	0,68	32,95
Metanol T cent/l	102	26,90	0,00	0,68	27,58
Flytgas cent/kg	110	9,81	18,09	0,11	28,01
Bioflytgas cent/kg	111	9,81	18,09	0,11	28,01
Bioflytgas R cent/kg	112	9,81	9,04	0,11	18,96
Bioflytgas T cent/kg	113	9,81	0,00	0,11	9,92

## 2.

### Lag

#### om ändring av 5 § i punktskattelagen

I enlighet med riksdagens beslut  
ändras i punktskattelagen (182/2010) 5 §, sådan den lyder delvis ändrad i lag 495/2014, som följer:

Gällande lydelse

5 §

*Geografiska definitioner*

I denna lag avses med

- 1) *unionen och unionens territorium* Europeiska unionens medlemsstaters territorier,
- 2) *tredjeterritorium* Kanarieöarna, landskapet Åland, Kanalöarna, ön Helgoland, territoriet Büsingen, Ceuta, Melilla, Livigno, *Campione d'Italia, de italienska delarna av Luganosjön* samt de franska områden som avses i artiklarna 349 och 355.1 i fördraget om Europeiska unionens funktionssätt,
- 3) *medlemsstat och en medlemsstats territorium* territoriet i varje medlemsstat i unionen där unionens lagstiftning är tillämplig, med undantag av tredjeterritorier,
- 4) *Finland* Finlands territorium enligt unionens lagstiftning, inklusive landskapet Åland,
- 5) *tredjeland* varje stat eller territorium där fördragen om Europeiska unionen inte gäller, dock inte Monaco, San Marino, Förenade kungarikets suveräna basområden Akrotiri och Dhekelia samt Isle of Man; flyttningar av punktskattepliktiga produkter som utgår från eller är avsedda för
  - a) Monaco ska behandlas som flyttningar som utgår från eller är avsedda för Frankrike,
  - b) San Marino ska behandlas som flyttningar som utgår från eller är avsedda för Italien,
  - c) Förenade kungarikets suveräna basområden Akrotiri och Dhekelia ska behandlas som flyttningar som utgår från eller är avsedda för Cypern,
  - d) Isle of Man behandlas som flyttningar som utgår från eller är avsedda för Förenade kungariket,
  - e) Jungholtz och Mittelberg (Kleines Walsertal) ska behandlas som flyttningar som utgår från eller är avsedda för Tyskland.

Föreslagen lydelse

5 §

*Geografiska definitioner*

I denna lag avses med

- 1) *unionen och unionens territorium* Europeiska unionens medlemsstaters territorier,
- 2) *tredjeterritorium* Kanarieöarna, landskapet Åland, Kanalöarna, ön Helgoland, territoriet Büsingen, Ceuta, Melilla och Livigno samt de franska områden som avses i artiklarna 349 och 355.1 i fördraget om Europeiska unionens funktionssätt,
- 3) *medlemsstat och en medlemsstats territorium* territoriet i varje medlemsstat i unionen där unionens lagstiftning är tillämplig, med undantag av tredjeterritorier,
- 4) *Finland* Finlands territorium enligt unionens lagstiftning, inklusive landskapet Åland,
- 5) *tredjeland* varje stat eller territorium där fördraget om Europeiska unionen *och fördraget om Europeiska unionens funktionssätt* inte gäller, dock inte Monaco, San Marino, Förenade kungarikets suveräna basområden Akrotiri och Dhekelia samt Isle of Man; flyttningar av punktskattepliktiga produkter som utgår från eller är avsedda för
  - a) Monaco ska behandlas som flyttningar som utgår från eller är avsedda för Frankrike,
  - b) San Marino ska behandlas som flyttningar som utgår från eller är avsedda för Italien,
  - c) Förenade kungarikets suveräna basområden Akrotiri och Dhekelia ska behandlas som flyttningar som utgår från eller är avsedda för Cypern,
  - d) Isle of Man behandlas som flyttningar som utgår från eller är avsedda för Förenade kungariket,
  - e) Jungholtz och Mittelberg (Kleines Walsertal) ska behandlas som flyttningar som utgår från eller är avsedda för Tyskland.

*Denna lag träder i kraft den* 20 .