

**Regeringens proposition till riksdagen med förslag till lag om ändring av bilagan till lagen om punktskatt på flytande bränslen**

**PROPOSITIONENS HUVUDSAKLIGA INNEHÅLL**

I denna proposition föreslås det att bilagan till lagen om punktskatt på flytande bränslen ändras.

Skattetabellen i bilagan till lagen ändras så att den skattesänkning enligt kvalitetsgradering för paraffinisk dieselolja som så småningom har blivit ogrundad slopas stegvis. Ändringen gäller energiinnehållsskatten. Det kommer inte längre att beviljas en skattesänkning på 5 cent per liter för nämnda slag av bränsle. Sänkningen i fråga ska slopas för såväl fossil som förnybar paraffinisk dieselolja, eftersom det inte är av betydelse om det paraffiniska drivmedlets råvara är fossil eller förnybar när behovet av skattesänkning enligt kvalitetsgradering bedöms. Ändringen ökar de årliga skatteinkomsterna från transportbränsle med 115 miljoner euro efter det att skattesänkningen har slopats.

Dessutom föreslås det i propositionen att en motsvarande skattesänkning enligt kvalitetsgradering för etanoldiesel slopas. Skattesänkningen är 4 cent per liter, vilket i praktiken inte har någon betydelse för bränslepriset eller skatteintäkterna, eftersom all etanoldiesel för närvarande beskattas enligt energiskattedirektivets minimiskattenivå på 33 cent per liter dieselolja. Även den nya skattenivån på hållbara etanoldieselkvaliteter kommer att ligga under den förpliktande miniminivå som föreskrivs i energiskattedirektivet. Denna ändring genomförs på en gång.

Propositionen hänför sig till statens budgetproposition för 2021 och avses bli behandlad i samband med den.

Lagen avses träda i kraft den 1 januari 2021. Den första etappen i fråga om skattesänkningen genomförs den 1 januari 2021 då skattesänkningen för paraffinisk dieselolja minskar till 4 cent per liter och skatteutgiften för etanoldiesel helt avskaffas. Bestämmelser om de nya skattenivåerna finns i bilagans skattetabell A, som tillämpas från och med den 1 januari 2021. Skatteutgiften för paraffinisk dieselolja minskar till 2 cent den 1 januari 2022. Från och med då kommer skattetabell B att tillämpas. Återstoden av skatteutgiften avskaffas den 1 januari 2023, varefter skattetabell C i bilagan tillämpas.

---

**INNEHÅLL**

PROPOSITIONENS HUVUDSAKLIGA INNEHÅLL.....	1
MOTIVERING .....	3
1 Bakgrund och beredning.....	3
1.1 Bakgrund.....	3
1.2 Beredning.....	3
2 Nuläge och bedömning av nuläget.....	3
2.1 Nationell lagstiftning.....	3
2.2 EU-lagstiftningen .....	7
2.2.1 Energiskattedirektivet .....	7
2.2.2 Bestämmelser om statligt stöd .....	8
2.3 Bedömning av nuläget.....	9
2.3.1 Minskning av de lokala utsläppen.....	9
2.3.2 Skatteförhöjning och prisutveckling i fråga om diesel.....	10
2.3.3 Bränsleförbrukning och skatteintäkter .....	13
3 Målsättning .....	13
4 Förslagen och deras konsekvenser.....	14
4.1 De viktigaste förslagen.....	14
4.2 De huvudsakliga konsekvenserna .....	14
4.2.1 Ekonomiska konsekvenser .....	14
4.2.2 Konsekvenser för bränslepriserna .....	15
4.2.3 Konsekvenser för företagen .....	16
4.2.4 Miljökonsekvenser .....	17
4.2.5 Konsekvenser för myndigheterna .....	17
4.2.6 Konsekvenser för medborgarnas ställning .....	17
5 Remissvar .....	18
6 Ikraftträdande.....	18
7 Förhållande till budgetpropositionen .....	18
LAGFÖRSLAG .....	19
Lag om ändring av bilagan till lagen om punktskatt på flytande bränslen.....	19
BILAGA .....	20
BILAGA .....	29
PARALLELLEXT .....	29
Lag om ändring av bilagan till lagen om punktskatt på flytande bränslen.....	29

## MOTIVERING

### 1 Bakgrund och beredning

#### 1.1 Bakgrund

I regeringsprogrammet för statsminister Sanna Marins regering finns det flera skrivningar som gäller effektivisering av utsläppsstyrningen inom energibeskattningen samt höjning av energibeskattningen. Enligt regeringsprogrammet ska som stöd för regeringens klimatmål en färdplan för hållbar beskattning beredas. Färdplanens första etapp var avsedd att bli slutförd senast vid ramförhandlingarna 2020. Till helheten hör bland annat en reform av energibeskattningen och en reform av transportbeskattningen under en längre period än regeringsperioden. Som en del av skrivningarna om beskattningen av transporter konstateras det i regeringsprogrammet att beskattningen av transportbränsle höjs med 250 miljoner euro under valperioden.

Enligt regeringsprogrammet kommer de diskretionära utgiftsökningarna i programmet att finansieras genom att öka skatteinkomsterna med 730 miljoner euro och göra en omfördelning på 200 miljoner euro i utgifterna och inkomsterna inom budgetekonomin, innefattande 100 miljoner euro från företagsstöden. Med stöd av förslaget av den arbetsgrupp som hade till uppgift att utarbeta ett förslag till minskning av företagsstöden beslutade regeringen i samband med budget- och ramförhandlingarna den 17 september 2019 att nedskärningarna av företagsstöden genomförs under den första etappen genom att minska skattesänkningen för paraffinisk dieselolja med 120 miljoner euro så att nedskärningen av stödet, i den mån det är möjligt, riktas in på fossil paraffinisk dieselolja.

Genom lagen om ändring av bilagan till lagen om punktskatt på flytande bränslen (1554/2019) genomförs en skatteförhöjning på 250 miljoner euro för transportbränsle. Skatteförhöjningen trädde i kraft den 1 augusti 2020. Genom sättet att genomföra förhöjningen, det vill säga dess fokusering på energiinnehålls- och koldioxidskatten, kommer beslutet att avskaffa skatteutgiften för paraffinisk dieselolja att beaktas genom att förhöjningen främst gäller koldioxidskatten.

I denna regeringsproposition föreslås det att det faktiska avskaffandet av skatteutgiften för paraffinisk dieselolja ska genomföras. I samband med detta föreslås det att motsvarande skattesänkning på basis av lokala utsläpp för etanoldiesel också slopas. Inga andra ändringar av bränslebeskattningen föreslås i propositionen.

#### 1.2 Beredning

Propositionen har beretts vid finansministeriet.

Beredningshandlingarna för regeringspropositionen finns i [en offentlig webbtjänst](#) under identifieringskod [VM002:00/2020](#).

### 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 från och med 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.

## RP 144/2020 rd

Energiinnehållsskatten var 0,01631 euro per megajoule och koldioxidskatten 62 euro per ton koldioxidekvivalenter till och med den 31 juli 2020. Genom lagen om ändring av bränsleskattelagen (1554/2019), som trädde i kraft den 1 augusti 2020, höjdes energiinnehållsskatten till 0,01681 euro per megajoule och värdet per ton koldioxid, som är beräkningsgrunden för koldioxidskatten, till 77 euro. Eftersom det i denna proposition föreslås att den skattetablell i bilagan till bränsleskattelagen som trädde i kraft den 1 augusti 2020 ska ändras, grundar sig de tal, uppskattningar och konsekvenser som används i propositionen på skattenivåerna enligt nämnda skattetablell. Till exempel för dieselolja innebär en koldioxidskatt enligt skattenivån den 1 augusti 2020 cirka 0,0068 euro per megajoule. I skattetablellen i bilagan till bränsleskattelagen har skattebeloppet för tydlighetens skull ändrats till skatt per beskattningsbar enhet för respektive bränsle. När det gäller transportbränsle är energiinnehållsskatten på fossil dieselolja 34,57 cent per liter och koldioxidskatten 24,56 cent per liter.

I enlighet med den miljörelaterade skattmodellen ska alla fossila och biobaserade transportbränslen i regel per energienhet 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 den motorbensin som främst används i personbilstrafik och de biobaserade bränslen som ersätter den motorbensinen. 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 energiinnehållsskatten på dieselolja och de bränslen som ersätter den sänks med ett fast belopp på cirka 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 skattetablellen 34,57 cent per liter i stället för 60,52 cent per liter. Eftersom energiinnehållsskatten på dieselolja är lägre än skattens miljörelaterade grunder förutsätter 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 punktbeskattningen av flytande bränslen och förenhetligas genom en genomsnittlig årlig körprestation de kostnadsskillnader för bilister som orsakas av att bensin och dieselolja beskattas på olika sätt samt säkerställs det krav på en neutral beskattning av olika bränslen som förutsätts i bestämmelserna om statligt stöd.

Eftersom även energiinnehållsskatten på biobaserad bensin- och dieselkvalitet bestäms på basis av deras värmevärde, är deras energiinnehållsskatt omvandlad från megajoule till liter ofta lägre än på motsvarande fossila bränslen.

En av utgångspunkterna för den miljörelaterade energiskattereformen var att i bränslebeskattningen förbättra miljöstyrningen inte bara i fråga om koldioxidutsläpp utan också i fråga om hälsovådliga lokala utsläpp, om det finns objektiva grunder för det. Kvalitetsgraderingen genomfördes genom att gradera energiinnehållsskatten på bränsle. En sänkning av energiinnehållsskatten på sådan bränslekvalitet som i fråga om lokala utsläpp är bättre än de traditionella fossila bränslen som innehåller aromatiska föreningar beviljas för paraffinisk dieselolja och etanoldiesel.

Skattesänkningen på basis av de lokala utsläppen gäller sådan paraffinisk dieselolja som har påvisats minska de lokala utsläppen jämfört med sedvanliga dieselkvaliteter. I 2 § 13 punkten i bränsleskattelagen definieras paraffinisk dieselolja utifrån Europeiska standardiseringskommitténs (CEN) förstandard CWA 15940/2009. Förstandarden har senare fastställts till den egentliga standarden SFS-EN 15940:2016. Enligt den är paraffinisk dieselolja som är tillverkad av fossila eller förnybara råvaror ett ur miljösynpunkt sett högklassigt rent brinnande bränsle, som i praktiken inte innehåller svavel eller aromatiska föreningar. Genom lagen om ändring av bränsle-

## RP 144/2020 rd

skattelagen 181/2016 uppdaterades definitionen så att den i större utsträckning än tidigare omfattar paraffiniska bränslen som minskar de lokala utsläppen. I skattetabellen i bilagan till bränsleskattelagen anges med beteckningen P de slag av paraffiniskt bränsle som berättigar till skattesänkning på basis av lokala utsläpp.

Storleken på skattesänkningen för paraffinisk dieselolja grundar sig på en utredning som Teknologiska forskningscentralen VTT Ab (nedan *VTT*) genomförde 2010 om den beräknade miljönytta som det skulle vara möjligt att uppnå med paraffinisk dieselolja när man tillämpar skadevärden enligt Europaparlamentets och rådets direktiv 2009/33/EG om främjande av rena och energieffektiva vägtransportfordon, nedan *direktivet om främjande av rena fordon*. Utifrån VTT:s studier konstaterades det att den paraffiniska dieseln i genomsnitt minskar kväveoxidutsläppen (NOx) med cirka 10 procent och partikelutsläppen (PM) med cirka 30 procent.

I utredningen bedömdes det vilken beräknad nytta användningen av paraffinisk dieselolja skulle kunna medföra för det bussbestånd som användes i stadsregionen i början av 2010-talet. Den beräknade utsläppsskadan enligt direktivet om främjande av rena fordon, när skadevärdena av utsläpp har multiplicerats med koefficienten 2, vilka är de högsta värden som direktivet tillåter, var 0,075 euro per kilometer för NOx-utsläpp från bussar i utsläppsklass Euro III och 0,036 euro per kilometer för PM-utsläpp, det vill säga sammanlagt 0,11 euro per kilometer. För bussar i utsläppsklass Euro II uppskattades den beräknade miljöskadan vara 0,15 euro per kilometer. Enligt VTT:s utredning var det motiverat att använda höjda skadevärden vid granskningen av konsekvenserna i tätortsområden. Den beräknade nytta som kan uppnås med paraffinisk dieselolja var 4,5 cent per förbrukad bränsleliter för bussar i utsläppsklass Euro II och 3,9 cent per liter för bussar i utsläppsklass Euro III. På basis av VTT:s ovannämnda utredning fastställdes skattesänkningen för paraffinisk dieselolja till 5 cent per liter i enlighet med rekommendationen i utredningen. Den beräknade miljönyttan utsträcktes således till att omfatta all förbrukning av dieselolja oberoende av i vilket fordon eller inom vilket område den förbrukades.

Enligt VTT:s nyare studier har de lokala utsläppen från nya dieselfordon minskat avsevärt jämfört med utsläppen från gamla bilar tack vare moderna avgasreningsmetoder. Vid tillämpning av de höjda skadevärden som användes i energiskattereformen 2011 är den beräknade miljöskada som orsakas av dieselfordon utrustade med en motor vars utsläppsklass är Euro VI i praktiken obefintlig, eller med andra ord 0,01 euro per kilometer, och när det gäller utsläpp spelar det nästan ingen roll längre vilket bränsle som använts. Synpunkten att den förmån som baserar sig på lokala utsläpp ska slopas när fordonsbeståndet utvecklas ingick redan i den utredning som låg till grund för energiskattereformen 2011.

Dessutom gäller skattesänkningen för de lokala utsläppen etanoldiesel. I princip lämpar sig bensin och de biobaserade alkoholer som ersätter bensin inte som bränsle för dieselmotorer med kompressionständning. På motsvarande sätt kan dieselolja eller de biodrivmedel som ersätter dieselolja inte användas i gnisttändningsmotorer. I lastbilar och bussar är det dock möjligt att installera dieselmotorer som kan använda alkohol med tillsatser som bränsle. Etanoldiesel är etanol med tillsatser och den kan endast användas i en specialbyggd dieselmotor för tunga fordon. Etanoldiesel kan dock inte blandas med dieselolja eller motorbensin, utan som bränsle måste den användas som sådan i motorer som omvandlats för detta ändamål. Etanoldiesel syftar till att utvidga biodrivmedelsalternativen för tunga transporter, som är svårare att elektrifiera än personbilsbeståndet. Dessutom är de skador av lokala utsläpp som användningen av etanoldiesel orsakar mindre än de som orsakas av det sedvanliga dieselbränslet. Mindre lokala utsläpp, t.ex. partikelutsläpp, beaktas genom en sänkning av energiinnehållsskatten för etanoldiesel och beräknas på samma grunder som för paraffiniskt dieselbränsle. Detta innebär att skatten på etanoldiesel sänks med cirka 4 cent per liter, varvid energiinnehållsskatten på etanoldiesel är cirka 16 cent per liter. Etanoldiesel används endast i liten utsträckning.

## RP 144/2020 rd

Beräkningsgrunden för koldioxidskatten på transportbränsle är ett värde om 77 euro per ton koldioxid samt för varje fossil produkt en sådan specifik koefficient för koldioxidutsläpp som grundar sig på utsläpp under livscykeln. Koldioxidskatten på både fossila och biobaserade bränslen är i likhet med energiinnehållsskatten relaterad till bränslets värmevärde, vilket innebär att utöver energiinnehållsskatten också koldioxidskatten per liter ofta är lägre för biobaserade bränslen än för fossila.

Koldioxidskatten på de biodrivmedel som uppfyller hållbarhetskriterierna sänks i proportion till skattenivån på ett motsvarande fossilt eller icke-hållbart biodrivmedel, 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 beskattningen av biodrivmedel har utgångspunkterna och normalvärdena enligt 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*, utnyttjats. Det hurdan minskning av växthusgasutsläpp från biodrivmedel som man kan uppnå i relation till minskningen av växthusgasutsläpp från fossila bränslen under deras livscykel har utnyttjats vid fastställandet av koldioxidskatten. Koldioxidskatten på de biodrivmedel som uppfyller hållbarhetskriterierna, exempelvis jordbruksbaserad etanol och biodiesel, är halverad och de biodrivmedel som framställts av avfall, restprodukter, lignin och cellulosa från icke-livsmedel, nedan *klass T*, är helt befriade från koldioxidskatt, eftersom de kan betraktas som nästan helt neutrala drivmedel och deras råvaror inte kan utnyttjas vid matproduktion. Till exempel kraven på råvarans hållbarhet, som måste uppfyllas för att produkter ska kunna beskattas enligt skattemodellen, är också i enlighet med *RES-direktivet*.

Beräkningsgrunden för koldioxidskatten på transportbränsle preciserades 2012 och för uppvärmningsbränslen 2019, så att de genomsnittliga växthusgasutsläppen under bränslets livscykel beaktas enligt Europeiska kommissionens krav, inte bara i fråga om koldioxidutsläppen från biodrivmedel utan också från fossila bränslen. Genom ändringarna förenhetligades skattegrunderna för fossila och biobaserade bränslen för att undvika problem med statligt stöd i anslutning till beskattning. När det gäller de transportbränslen och transporters energikällor på vilka den miljörelaterade energibeskattningen inte tillämpas fullt ut, genomförs harmoniseringen genom en kombination av energibeskattning och drivkraftsskatt.

Största delen av drivmedlen på den finländska marknaden är blandningar av flera olika komponenter, där skatt tas ut för varje komponent enligt skattetabellen. 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 ett skattebelopp som är minst det minimibelopp som anges i EU-lagstiftningen. Om den enligt skattetabellen beräknade skatten på en enskild drivmedelskomponent som släpps ut på marknaden eller en drivmedelsblandning som består av flera drivmedelskomponenter och som släpps ut på marknaden stannar under den miniminivå som EU förutsätter, ska drivmedlet beskattas enligt miniminivån. Exempelvis är skatten på sådan paraffinisk förnybar biodieselolja av klass T som säljs som höginblandat (hundraprocentigt) biodrivmedel enligt produktgrupp 57 i skattetabellen 28 cent per liter inklusive försörjningsberedskapsavgiften för bränsle. För detta drivmedel ska det dock betalas skatt 33 cent per liter, som är minimiskattenivån på alla bränslen av dieselkvalitet enligt energiskattedirektivet. På motsvarande sätt ska skatten på etandiesel av klass T i produktgrupp 49 vara 33 cent per liter i stället för 18 cent, som anges i skattetabellen.

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 förbrukas som transportbränsle. Med andra ord måste oljebolagen sälja biodrivmedel till en viss gradvis

ökande procentandel av transportbränslena. I Finland fullgörs denna skyldighet till stor del genom vätebehandlat förnybart dieselbränsle (HVO), som kan användas i dieslbilar även i höga koncentrationer i motsats till biodiesel (FAME), som vanligen framställs genom esterbildning av åkerbaserade material, eller sådan etanol som lämpar sig för bensindrivna bilar. Bestämmelser om distributionsskyldigheten för biodrivmedel finns i lagen om främjande av användningen av biodrivmedel för transport (446/2007). Enligt den lagen ska andelen biodrivmedel vara 18,0 procent år 2021, varefter den stiger 1,5 procentenheter åt gången upp till 30,0 procent år 2029. I lagstiftningen om distributionsskyldighet sker också vissa andra ändringar. Till följd av ändringarna av distributionsskyldigheten beräknas den totala mängden biodrivmedel vara betydligt högre 2021 än 2020 bland annat på grund av att dubbelkalkyleringen när det gäller skyldigheten att distribuera biodrivmedel slopas. Detta medför extra kostnader för branschens aktörer. 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 koldioxidutsläpp under deras livscykel, energiinnehåll och lokala utsläpp och sålunda säkerställa att skattesystemet och distributionsskyldigheten är förenliga med EU-lagstiftningen. Beskattningen stöder på ett neutralt sätt användningen av sådana fossila och biobaserade drivmedel som är bäst med tanke på miljön.

Efter det att den miljörelaterade energiskattereformen också i fråga om dieselolja trädde i kraft i sin helhet vid ingången av 2012 var andelen bränslen som omfattas av skattesänkningen enligt kvalitetsgradering för paraffinisk dieselolja till en början liten, men för närvarande omfattas redan nästan fyra femtedelar av all beskattad fossil dieselolja och de biodrivmedel som ersätter den av skattesänkningen. Andelen paraffiniska produkter, som omfattas av skattesänkningen, av den sammanlagda mängden diesel och de biodrivmedel som ersätter den har sedan 2012 utvecklats enligt nedan.

**Tabell 1. Andelen paraffiniska produkter av den sammanlagda mängden diesel och de biodrivmedel som ersätter den**

2012	8 %
2013	20 %
2014	35 %
2015	50 %
2016	60 %
2017	70 %
2018	75 %
2019	77 %

År 2019 var över 84 procent av dessa bränslen som omfattades av skattesänkningen enligt kvalitetsgradering för paraffinisk dieselolja fossil dieselolja.

## 2.2 EU-lagstiftningen

### 2.2.1 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 bland annat motorbensin, dieselolja, flytande biodrivmedel, lätt och tung brännolja, naturgas, flytgas, stenkol 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 sänkt skatt t.ex. för bränslen som har bättre miljöegenskaper än andra produkter på marknaden. En förutsättning för att sänkt skatt ska beviljas är att kvaliteten på eller användningen av den produkt som berättigar till sänkning övervakas så att skattemyndigheten kan försäkra sig om att förutsättningarna för sänkningen uppfylls.

Enligt energiskattedirektivet ska även olika biobaserade bränslen, till exempel alkohol, fetter och biogas, beskattas enligt samma principer som t.ex. fossil motorbensin, dieselolja eller lätt brännolja. Till exempel minimiskattenivån på dieselolja och de produkter som ersätter den är 33 cent per liter. Enligt direktivet är det möjligt att under vissa förutsättningar bevilja skattefrihet eller skattesänkning för biobaserade bränslen. Skattesänkningen 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.

### 2.2.2 Bestämmelser om statligt stöd

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

Bestämmelserna i fördraget om Europeiska unionens funktionssätt 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 snedvrیدا 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 gradering 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 iakttä bestämmelserna i gruppundantagsförordningen, varmed ibruktagandet av en stödåtgärd inte kräver förhandsgodkännande, men som statligt stöd omfattas åtgärden av kommissionens efterhandskontroll.

Enligt EU:s lagstiftning om statligt stöd och tolkningen av den finns det när det gäller beskattning ett undantag från principen om att en gradering 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 graderas på grundval av en produkts skadliga egenskaper. En produkt som orsakar 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 transportbränsle kompletteras energiskattesystemet med en drivkraftsskatt som tas ut på fordon som använder produkter som är lindrigare beskattade än enligt den miljörelaterade skattemodellen. På så sätt säkerställer drivkraftsskatten att skattesystemet överensstämmer med EU-lagstiftningen.



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. Detta innebär t.ex. att det är förbjudet att genom skatteutgifter främja användningen av biodrivmedel, om företagen har ålagts en bindande förpliktelse att leverera en viss andel sådant drivmedel till marknaden. Det att energiskattesystemet inte innefattar någon skatteutgift som ska betraktas som statligt stöd för biodrivmedel möjliggör i Finland en beskattning som beaktar dels skyldigheten att distribuera biodrivmedel, dels drivmedlens energiinnehåll och koldioxidutsläpp.

## 2.3 Bedömning av nuläget

### 2.3.1 Minskning av de lokala utsläppen

Den allmänna strukturen hos punktbeskattningen av flytande bränslen, vilken baserar sig på energiinnehåll, koldioxidutsläpp och lokala utsläpp och som i fråga om personbilar kompletteras av drivkraftsskatten, kan fortfarande anses vara fungerande. Tyngdpunkten inom beskattningen av transportbränsle har efter energiskattereformen 2011 flyttats till koldioxidskatt och dessutom beaktas drivmedlens livscykelutsläpp i beskattningen. Under det gångna årtiondet har det skett en utveckling både i fordonstekniken och i regleringen av de lokala utsläppen, vilket ställer krav på att den nuvarande skattesänkningen 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 skattesänkningen för paraffinisk dieselolja och etanoldiesel. På grund av utvecklingen av fordonstekniken är sänkningen inte längre motiverad.

År 2019 bedömdes kvalitetsgraderingen av paraffinisk dieselolja i flera olika sammanhang, såsom i rapporten av arbetsgruppen för minskning av företagsstöden ([Arbets- och näringsministeriets publikationer, Företag, 2019:55](#) (på finska), i finansministeriets styrgrupp för skatteutgiftsrapportering ([Ändringar i skatteutgifterna inom energibeskattningen 19.8.2019](#) (på finska) och i Teknologiska forskningscentralen VTT Ab:s promemoria ([Kvalitetsgradering av transportbränsle – bedömning av aktualiteten](#) (på finska), 2.10.2019). Det konstateras i dem alla att det med beaktande av den utveckling av tekniken för rening av utsläpp (euroutsläppsklasser) som skett i fordonsparken och fördelningen av körprestationer efter fordonskategori (gatuprestation) i och utanför tätorter inte längre finns någon grund för en skatteutgift av nuvarande slag för paraffinisk dieselolja. Enligt dessa bedömningar är kvalitetsgraderingen omotiverad eller åtminstone avsevärt överkompenserande.

Enligt en promemoria av VTT har de lokala utsläppen från nya dieselfordon minskat avsevärt. Skattesänkningen på basis av de lokala utsläppen fastställdes 2010 utifrån tunga fordon enligt Euro II- och Euro III-standarderna, men den operationella livslängden för dessa fordon har nått sitt slut eller håller på att göra det exempelvis i busstrafiken i huvudstadsområdet. Sedan 2014 har nya bussar och andra tunga fordon följt standarden Euro VI, vars genomsnittliga minskning av de lokala utsläppen jämfört med Euro III är cirka 90 procent. I VTT:s promemoria granskas vilken den beräknade utsläppsnyttan av paraffinisk dieselolja skulle vara i den nuvarande vagnparken när det gäller bussar, det vill säga om den beräknade utsläppsnyttan av paraffinisk dieselolja beräknades på samma sätt som när den nuvarande sänkningen fastställdes. Av busstrafikens prestation i Helsingforsområdet körs för närvarande 55 procent med sådana fordon (utsläppsklass Euro VI) där drivmedlets paraffiniskhet inte har någon betydelse för de lokala utsläppen och drygt 40 procent med sådana fordon (utsläppsklasserna Euro V och EEV) där den beräknade miljönyttan av paraffinisk dieselolja kan vara högst 0,02 euro per liter.

## RP 144/2020 rd

Dessa uppskattningar gäller den beräknade miljönytta som kan uppnås genom paraffinisk dieselolja som förbrukas av bussar och andra tunga fordon i stadsområden. I promemorian konstateras det att man i fråga om personbilar inte entydigt kan dra slutsatsen att paraffinisk diesel minskar utsläppen. I promemorian konstateras det också att när nivån på sänkningen bestäms ska man beakta hur platsberoende skadan är, eftersom skadan är som störst i städernas centrum. Slutresultatet av denna beräkning är att cirka 10 procent av den totala mängden dieselbränsle används i sådana fordon och på sådana platser där den paraffiniska dieseloljan över huvud taget kan resultera i mindre lokala utsläpp.

I finansministeriets promemoria om beräkning av skatteutgift har en sådan skattesänkning för paraffinisk dieselolja beräknats som är motiverad med tanke på minskningen av de lokala utsläppen, med hänsyn till dels de olika euroutsläppsklassernas andel av förbrukningen av dieselolja, dels den andel av prestationen för varje fordonskategori som utgörs av gatukörning och som kan anses beskriva den förbrukning av dieselolja som sker i närheten av tät bebyggelse. Vid användning av samma skadevärden som i VTT:s utredningar, skulle den genomsnittliga beräknade nyttan av förbrukningen av paraffinisk dieselolja vara cirka 0,4 cent per liter, när utgångspunkten är den fordonspark som är i bruk år 2020. Den beräknade nyttan skulle minska till noll under de närmaste åren.

Dessutom kan det antas att den nuvarande skatteutgiften är överkompenserande också i förhållande till produktionskostnaderna för fossil paraffinisk dieselolja, eftersom dess användning har ökat betydligt jämfört med användningen av fossil dieselolja av grundkvalitet. År 2019 var nästan tre fjärdedelar av all beskattad fossil dieselolja paraffinisk, medan andelen var cirka tre procent under skatteutgiftens första år 2012.

I den skatteförhöjning för transportbränsle som trädde i kraft den 1 augusti 2020 och som gäller både energiinnehållsskatten och koldioxidskatten har det att skattesänkningen på basis av lokala utsläpp slopats blivit beaktad, så att tillsammans med förslaget att avskaffa skatteutgiften för paraffinisk dieselolja stiger den nationella skattenivån på hundraprocentig paraffinisk biodiesel till energiskattedirektivets miniminivå på 33 cent per liter. Det är sålunda inte längre nödvändigt att genom extra skatt betala skillnaden mellan den nationella skattenivån och energiskattedirektivets miniminivå. Därför höjer den ändring som föreslås i denna proposition inte skattenivån på hundraprocentig paraffinisk biodiesel.

### 2.3.2 Skatteförhöjning och prisutveckling i fråga om diesel

Den genomsnittliga skattenivån på diesel och de biodrivmedel som ersätter den sjönk i samband med skatteändringarna 2011 (RP 147/2010 rd), när det för flera komponenter i en bränsleblandning som ska tankas fastställdes en skattenivå som motsvarar deras energiinnehåll och koldioxidutsläpp, i stället för att alla beskattas enligt den högre literbaserade skattenivån på fossil diesel, och när en skattesänkning föreskrevs för paraffiniska produkter. Samtidigt sänktes skatteutgiften för dieselolja och de biodrivmedel som ersätter den till 25,95 cent per liter genom att skattenivåerna höjdes med 7,9 cent per liter, vilket dock i fråga om personbilar komparerades i genomsnitt till fullt belopp genom att drivkraftsskatten sänktes. Dessa ändringar trädde i kraft 2012.

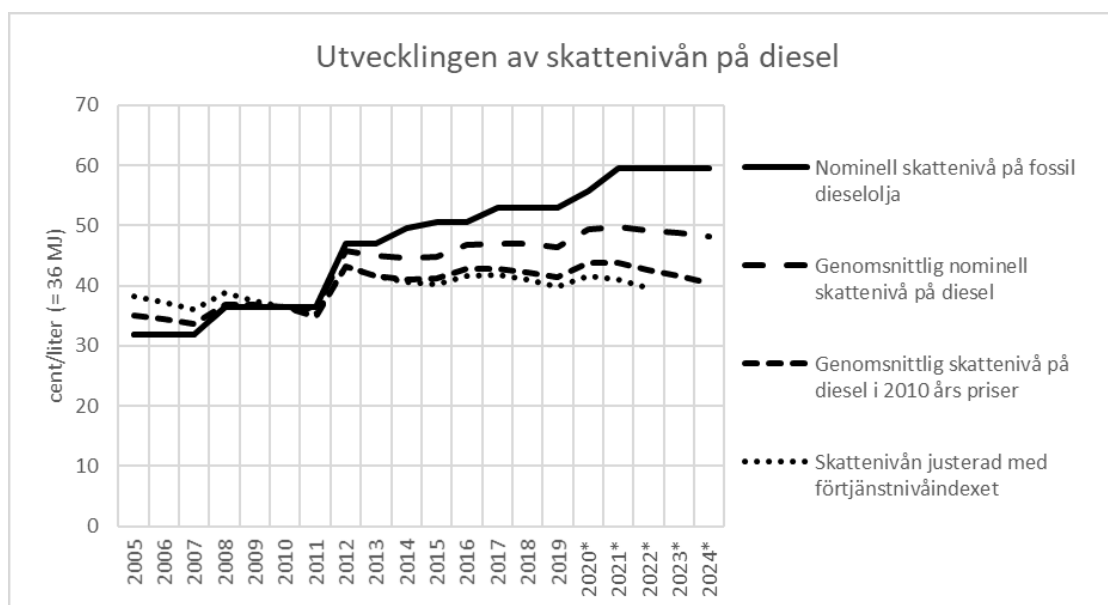
Även drivkraftsskatten för lastbilar sänktes med 40 procent. Dessutom gynnades branschen på samma sätt som det övriga näringslivet av att arbetsgivarnas FPA-avgift slopades, vilket direkt komparerades genom propositionen. Slopandet av FPA-avgiften beräknades på årsnivå innebära en försämring av statens finansiella balans med ett nettobelopp på cirka 830 miljoner euro. Alla företag drog nytta av slopandet, men till följd av den gradering som ingick i avgiften gynnades på branschnivå industrin, parti- och detaljhandeln, transportverksamheten, lagringen och

## RP 144/2020 rd

datakommunikationen samt fastighets-, uthyrnings-, forsknings- och affärlivstjänsterna mest. I samband med beslutet om slopande beslutade man att kompensera inkomstbortfallen genom att öka intäkterna från energiskatten med 750 miljoner euro netto på årsnivå. Vid riktandet av höjningarna strävade man efter att i den mån detta var möjligt med beaktande av energiskattesystemets summariska karaktär beakta hur slopandet av FPA-avgiften berörde de olika huvudbranscherna. De skatteändringar som gällde diesel och drivkraftsskatt utgjorde en del av denna helhet.

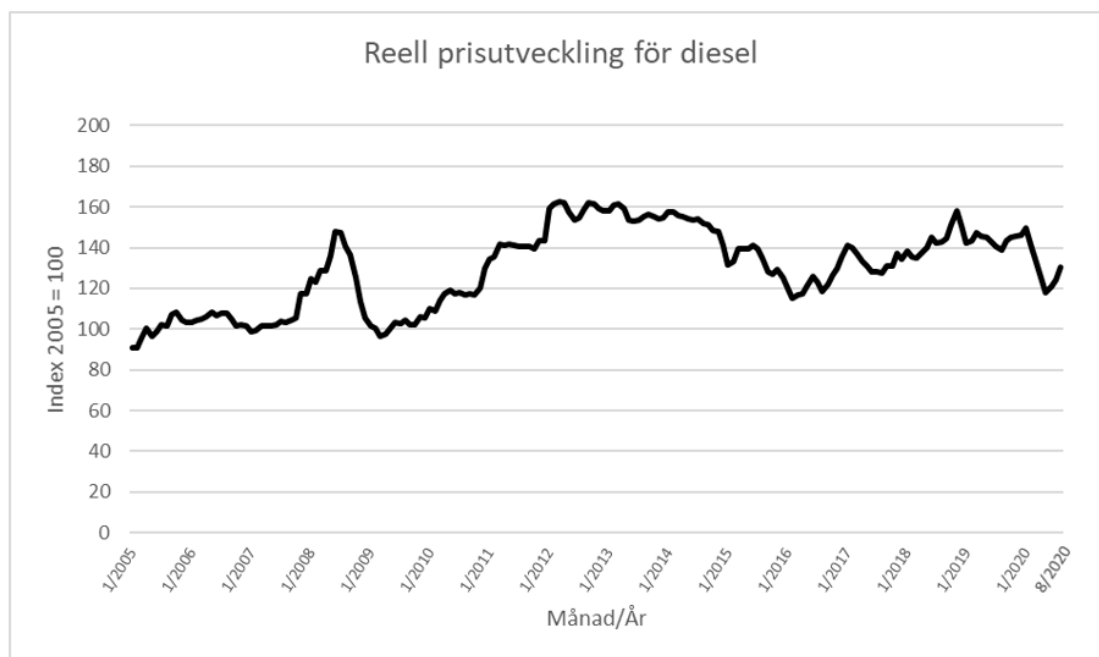
De nominella punktskattenivåerna på transportbränsle har efter energiskattereformen 2011 höjts åren 2012, 2014, 2015 och 2017. Utöver detta steg skattenivåerna den 1 augusti 2020. Höjningen är större för dieselolja än för bensin, eftersom dieseloljans energiinnehåll och koldioxidutsläpp per liter under livscykeln är större än bensinens. Således är också dieseloljans skattenivå per liter högre innan den sänks med 25,95 cent. Den drivkraftsskatt som ersätter denna sänkning och utifrån en genomsnittlig årlig körprestation jämnar ut skillnaderna i skattebemötandet av bensin och dieselolja ska beaktas när skattebemötandet av dieseln och utvecklingen av bemötandet granskas.

I likhet med andra flytande bränslen säljs dieselolja som blandningar, som utöver eller i stället för den fossila andelen innehåller lindrigare än den beskattade biobaserade komponenter. Dessutom har skatten på paraffiniska komponenter sänkts. Av figur 1 framgår det att till följd av att andelen bränslen som beskattas lindrigare har ökat har den genomsnittliga skattenivån på diesel inte ens nominellt förändrats i betydande grad sedan 2012, med undantag för en liten ökning från och med augusti 2020. Om förändringen i den allmänna prisnivån beaktas, har den genomsnittliga skattenivån på diesel under de senaste åren varit lägre än 2012 års nivå trots skatteförhöjningarna. När man utöver dessa beaktar att ingen justering av nivån på drivkraftsskatten har gjorts efter 2012, kan det konstateras att beskattningen av både dieseldrivna personbilar och lastbilar som helhet även för närvarande är reellt lindrigare än 2012. Skillnaden jämfört med den tidigare är inte betydande, eftersom användarna av personbilar i genomsnitt till fullt belopp kompensterades för höjningen av den literbaserade skatten 2012 genom en sänkning av drivkraftsskatten med 7,9 cent, medan lastbilar omfattades av sänkt drivkraftsskatt och slopad FPA-avgift för arbetsgivarna.



**Figur 1. Utvecklingen av skattenivån på diesel. Källa: Finansministeriet, Statistikcentralen**

Det är viktigt att notera att även om beskattningen av diesel i genomsnitt inte har skärpts, påverkas utvecklingen av bränslepriset också av utvecklingen av råvarupriset och av blandningarnas sammansättning, vilka i sin tur påverkas av bland annat regleringen och i synnerhet distributionsskyldigheten, eftersom biodrivmedlens råvarupriser är högre än priserna på fossila bränslen. Av figur 2 framgår det att priset på diesel från bränslepumpar i augusti 2020 fortfarande var reellt lägre än det huvudsakligen har varit under de senaste tio åren.



**Figur 2. Den reella prisutvecklingen för diesel. Källa: Statistikcentralen**

### 2.3.3 Bränsleförbrukning och skatteintäkter

Bensinens andel av förbrukningen av transportbränsle är cirka en tredjedel mätt enligt energiinnehåll och dieseln andel cirka två tredjedelar. Ungefär hälften av dieselförbrukningen gäller lastbilar, en knapp tredjedel personbilar, en dryg tiondedel paketbilar och knappt en tiondedel bussar. Under de senaste fem åren har förbrukningen av bensin och de biodrivmedel som ersätter den sjunkit i genomsnitt knappt två procent per år. Samtidigt har den totala förbrukningen av fossil dieselolja och de biodrivmedel som ersätter den ökat med i genomsnitt 1,5 procent per år.

År 2019 inflöt i intäkter från punktskatt på drivmedel sammanlagt 2,65 miljarder euro, varav andelen för bensin och ersättande biodrivmedel var knappt 1,3 miljarder euro och andelen för diesel och ersättande biodrivmedel knappt 1,4 miljarder euro. Intäkterna från den drivkraftsskatt på personbilar som anknyter till punktbeskattningen av flytande bränslen var cirka 0,32 miljarder euro 2019.

## 3 Målsättning

Syftet med denna proposition är att i enlighet med regeringsprogrammet för statsminister Sanna Marins regering skära ned företagsstöden på det sätt som beslutades vid regeringens budget- och ramförhandlingar den 17 september 2019. Enligt propositionen genomförs nedskärningarna av företagsstöden under den första etappen genom att minska skattesänkningen för paraffinisk dieselolja med 120 miljoner euro, så att nedskärningen av stödet i den mån det är möjligt riktas in på fossil (paraffinisk) dieselolja.

Utöver ökade skatteintäkter syftar propositionen till att säkerställa att punktbeskattningen av flytande bränslen förblir förenlig med EU-lagstiftningen.

## 4 Förslagen och deras konsekvenser

### 4.1 De viktigaste förslagen

I denna proposition föreslås det att den skatteutgift på fem cent per liter för paraffiniska dieseloljor som baserar sig på lokala utsläpp avskaffas. Vid jämförelse av energiinnehållsskatterna på olika dieseloljekvaliteter i skattetabellen framgår det att skatterna varierar mellan olika dieselkvaliteter. Detta beror på att deras energiinnehåll per liter är olika, även om beräkningsgrunderna för skatten på energiinnehåll är enhetliga. Exempelvis de volymspecifika värmevärdena för både fossil och förnybar paraffinisk dieselolja är lägre än för dieselolja av grundkvalitet.

I samband med detta föreslås det också att skatteutgiften på fyra cent per liter för etanoldiesel avskaffas.

Jämfört med bensin föreslås det inga ändringar i den skatteutgift på 25,95 cent för dieselolja som beviljas från energiinnehållsskatten. Skatteutgiften förblir oförändrad för alla dieseloljekvaliteter.

Efter det att skattesänkningen har slopats motsvarar den totala skatten enligt skattetabellen för paraffinisk biodieselolja av klass T miniminivån enligt energiskattedirektivet. Skattenivån på etanoldiesel tillverkad av hållbara råvaror kommer även efter det att skatteutgiften avskaffats att ligga under EU:s minimiskattenivå på dieselolja.

I fråga om paraffinisk dieselolja föreslås det att skatteutgiften avskaffas i tre etapper, nämligen vid ingången av 2021, 2022 och 2023. Det föreslås att skatteutgiften för etanoldiesel avskaffas på en gång vid ingången av 2021.

### 4.2 De huvudsakliga konsekvenserna

#### 4.2.1 Ekonomiska konsekvenser

Avskaffandet av skatteutgiften för paraffinisk dieselolja ökar statens inkomster med cirka 115 miljoner euro på årsnivå efter det att skatteutgiften har avskaffats helt. Under den första etappen av avskaffandet av skatteutgiften 2021 beräknas skatteinkomsterna enligt statens budgetekonomi öka med cirka 21 miljoner euro, vilket delvis förklaras av tidpunkten för redovisningen av punktskatterna.

År 2023 uppskattas det inflyta cirka 2,7 miljarder euro i inkomst från punktskatt på transportbränslen. Intäkterna från skatt på transportbränslen ökar till följd av propositionen med cirka fyra procent. I prognosen antas det att andelen biodrivmedel i fortsättningen är lika stor som distributionsskyldigheten i fråga om biodrivmedel förutsätter. Eftersom vätebehandlad biodiesel på naturlig väg är paraffinisk, bedöms en betydande del av Finlands distributionsskyldighet i fråga om biodrivmedel fortfarande fullgöras genom den. Användningen av fossil paraffinisk dieselolja bedöms upphöra nästan helt när den ersätts av dieselolja av grundkvalitet.

De föreslagna ändringarna får inga betydande konsekvenser för statens övriga indirekta skatteinkomster, eftersom pris effekterna förväntas minska den övriga förbrukningen i motsvarande grad.

#### 4.2.2 Konsekvenser för bränslepriserna

Vid en närmare bedömning av priseffekterna av att skatteutgifterna för paraffinisk dieselolja och etanoldiesel avskaffas kan fyra olika fall granskas. Bedömningarna gäller en situation där skatteutgiften är helt avskaffad.

##### *A. Hundraprocentig paraffinisk biodiesel och etanoldiesel släpps ut på marknaden*

Beskattningen av paraffinisk biodieselolja av klass T, som säljs som hundraprocentig, skärps inte, eftersom den skatt som tas ut på biodieseln i fråga efter ändringen är 33 cent per liter, vilket är i enlighet med EU:s minimiskattenivå. Skatten på etanoldiesel kommer att stiga med 4 cent per liter, men det inverkar inte på den skatt som i praktiken betalas för etanoldiesel, eftersom skatten på hållbara etanoldieselskvaliteter även enligt den nya skattenivån ligger under EU:s minimiskattenivå. Sålunda förväntas inte heller priset på dessa produkter stiga till följd av att skatteutgifterna avskaffas.

Dessutom bör det noteras att sänkningen på 100 procent i fråga om koldioxidskatten på alla biodieseloljor av klass T kvarstår oförändrad. Sänkningen är cirka 23 cent per liter. Detta är den faktiska skatteförmån för biodrivmedel som Finlands miljörelaterade skattmodell resulterar i. I skattmodellen beaktas koldioxidutsläppen under bränslets livscykel. Avskaffandet av skatteutgiften för paraffinisk dieselolja inverkar inte på mängden biodrivmedel som förbrukas i Finland. Den bestäms på basis av distributionsskyldigheten. De höga påföljdsavgifterna om distributionsskyldigheten inte fullgörs säkerställer i praktiken att oljebolagen fullgör skyldigheten. I samband med distributionsskyldigheten kan faktiska skatteutgifter användas som en metod för främjande av biodrivmedel.

##### *B. Fossil paraffinisk dieselolja ersätts med fossil dieselolja*

Det råder stor osäkerhet kring hur mycket avskaffandet av skatteutgiften kommer att höja priset på fossil paraffinisk dieselolja. Den effekt som slopandet av kvalitetsgraderingen för fossil paraffinisk diesel får på priserna på fossil diesel beror på skillnaderna mellan produktionskostnaderna för fossil paraffinisk diesel och fossil diesel av grundkvalitet samt på i vilken utsträckning kvalitetsgraderingen för den paraffiniska dieseln har möjliggjort en högre täckningsgrad för de företag som producerat den. I fortsättningen kommer oljebolagen sannolikt att i stället för fossil paraffinisk dieselolja släppa ut på marknaden dieselolja av grundkvalitet, vars skatt inte föreslås bli ändrad och vars skattefria pris antagligen är förmånligare än det paraffiniska. Det är sålunda en utmaning att bedöma vilken priseffekt slopandet av kvalitetsgraderingen kommer att få. Av ovan nämnda orsaker antas priseffekten dock bli mindre än den skatteutgift som föreslås bli avskaffad.

År 2019 var över 84 procent av den bränslemängd som denna proposition gäller och som omfattas av skattesänkningen enligt kvalitetsgradering för paraffinisk dieselolja fossil paraffinisk dieselolja och 16 procent paraffinisk biodieselolja.

##### *C. Fossil dieselolja*

År 2019 var cirka 22 procent av den totala mängden diesel och de biodrivmedel som ersätter den fossil dieselolja av grundkvalitet, vars beskattning inte påverkas av den föreslagna ändringen.

*D. Blandat bränsle som släpps ut på marknaden och som innehåller t.ex. 80 procent fossil diesololja och 20 procent paraffiniskt biodieselbränsle*

Eftersom vätebehandlad förnybar diesel (HVO) på naturlig väg är paraffinisk, påverkar den föreslagna ändringen direkt dess skattenivå och uppskattningsvis också dess pris i bränsleblandningar. På grund av distributionsskyldigheten och andra faktorer med anknytning till prissättningen av produkterna är det svårt att på ett tillförlitligt sätt bedöma den slutliga priset. Det är fråga om oljebolagens prissättningspolitik också mellan olika produkter.

Skatten på sådan paraffinisk biodieselolja (HVO) som säljs i blandningar stiger enligt beräkningen med fem cent per liter, men dess priset på slutprodukten beror på hur mycket paraffinisk biodiesel som finns i bränsleblandningen. När bioandelen av bränsleblandningen är till exempel 20 procent, kommer punktskatten på hela blandningen att i fråga om paraffinisk biodieselolja stiga med drygt en cent och priset inklusive mervärdesskatt med cirka 1,2 cent per liter. Priset på den fossila andelen (80 procent) påverkas av de faktorer som anges i B och C.

*E. Genomsnittliga konsekvenser för bränslekostnaderna*

Effekterna av avskaffandet av skatteutgiften för paraffinisk diesololja på diesololjans pumppriser är osäkra. Den största osäkerheten beror på hur den fossila diesololja som används för närvarande ersätts av fossil diesololja av grundkvalitet och framför allt på skillnaderna i produktionskostnaderna mellan dessa och hur olika bränslekvaliteter kommer att prissättas. Det kan antas att det skattefria priset på en paraffinisk produkt är högre än priset på en av grundkvalitet. Med tanke på att den skattepliktiga mängden av den paraffiniska produkten har ökat betydligt under de senaste åren och att för närvarande cirka tre fjärdedelar av den fossila diesololjan är paraffinisk, kan man anta att den nuvarande skatteutgiften är överkompenserande och att skillnaden mellan de skattefria priserna är mindre än skatteutgiften. Det bör understrykas att det är svårt att bedöma hur avskaffandet av skatteutgiften påverkar priserna på olika bränslekvaliteter. Om det dock antas att skillnaden mellan de skattefria priserna på fossila produkter är cirka hälften av skatteutgiften och att priset på övriga produkter är som ovan bedömts, stiger pumppriset inklusive mervärdesskatt på diesel med i genomsnitt 3 cent per liter när skatteutgiften helt har avskaffats. Priset på den ändring som görs vid ingången av 2021 kommer att vara klart mindre än en cent per liter.

4.2.3 Konsekvenser för företagen

Till följd av att skatteutgiften för paraffinisk diesololja avskaffas kommer en betydande del att riktas till vägtransporttjänsterna, genom vilka den fördelas i större utsträckning till olika aktörer i samhället. En del av kostnadsbelastningen belastar oljebolagen. Bedömningen försvåras av osäkerheten kring slutprodukternas slutliga priset, som på det sätt som beskrivs ovan till stor del beror på hur oljebolagen ersätter den fossila paraffiniska diesololjan med fossil diesololja av grundkvalitet och hur dessas produktionskostnader skiljer sig från varandra. Till exempel en höjning av det mervärdesskattefria priset på diesel med en cent innebär att kostnaderna för en kombination av bil och egentlig släpvagn stiger med cirka 600 euro per år när den genomsnittliga förbrukningen är 48 liter per 100 kilometer och körprestationen 125 000 kilometer, vilket enligt Statistikcentralens kostnadsindex för lastbilstrafik motsvarar körprestationen och bränsleförbrukningen för en kombination av bil och egentlig släpvagn. På motsvarande sätt ökar kostnaderna för en medeltung lastbil med cirka 154 euro per år när den genomsnittliga förbrukningen är 28 liter per 100 kilometer och antalet körda kilometer är 55 000 kilometer. En höjning av det mervärdesskattefria priset på diesel med en cent ökar transportkostnaderna mekaniskt



beräknat med 0,1—0,27 procent beroende på materiel och de totala kostnaderna för fabriksindustrin med i genomsnitt cirka 0,007 procent.

#### 4.2.4 Miljökonsekvenser

De föreslagna ändringarna förväntas få en svagt positiv effekt på minskningen av koldioxidutsläppen inom transportsektorn utanför utsläppshandeln.

Slopandet av stödet för paraffinisk dieselolja höjer i någon mån priserna på dieselbränslen, vilket minskar deras förbrukning och koldioxidutsläppen från transporterna. På kort sikt förväntas det föreslagna avskaffandet av skatteutgiften minska bränsleförbrukningen hos dieseldrivna personbilar med cirka 0,2—0,9 procent jämfört med om skatteförhöjningarna inte skulle genomföras. Uppskattningarna baserar sig på en priselasticitet på -0,27 för kortsiktig efterfrågan 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. Den totala förbrukningen av dieselbränsle beräknas sålunda minska med 0,1—0,3 procent.

Eftersom den paraffiniska skatteutgiften huvudsakligen gäller fossilt bränsle, kan avskaffandet av den anses vara motiverad med tanke på regeringsprogrammets mål, såsom att minska utsläppen och användningen av olja.

När det gäller sådana lokala utsläpp som hälsovådliga, bedöms konsekvenserna av den föreslagna ändringen vara små med beaktande av utvecklingen inom reningstekniken för fordon och fördelningen av körprestationen mellan tätbebyggelse och områden utanför tätbebyggelse.

Skatteändringen bedöms inte få någon konsekvens för mängden biodrivmedel som förbrukas i Finland, eftersom förbrukningen av biodrivmedel bestäms av distributionsskyldigheten.

#### 4.2.5 Konsekvenser för myndigheterna

De föreslagna ändringarna av skattenivåerna påverkar inte myndigheternas verksamhet på annat sätt än i form av engångskostnader för informationssystem. I skattetabellen kvarstår även paraffiniska dieselkvaliteter, även om skatteutgiften för dem avskaffas. Detta är behövligt, eftersom det även efter ändringen kommer att finnas paraffiniska bränslekvaliteter på marknaden och en korrekt beskattning av dem också i denna situation måste vara möjlig. Detta förutsätter att de olika kvaliteterna finns kvar i skattetabellen, eftersom fossil dieselolja, fossil paraffinisk dieselolja, biodiesel och paraffinisk biodieselolja har olika energiinnehåll, som påverkar skattenivån på respektive produkt.

#### 4.2.6 Konsekvenser för medborgarnas ställning

De direkta effekterna av förhöjningarna av punktskatten på flytande bränslen har bedömts vara mycket lindrigt regressiva. Det penningbelopp som används för bränsleförbrukning i förhållande till de disponibla inkomsterna skiljer sig endast lite från varandra mellan olika inkomstklasser. Konsekvenserna av det föreslagna avskaffandet av skatteutgiften för hushållens disponibla inkomster bedöms också som ringa, eftersom största delen av dieseloljan förbrukas av nyttotrafiken, medan hushållens andel endast är cirka en femtedel. Utöver de direkta konsekvenserna kan skatteförhöjningarna påverka hushållens inkomstfördelning indirekt bland annat via höjda priser på vägtransporttjänster. Denna konsekvens bedöms dock vara ringa.

## 5 Remissvar

I responsen på utkastet till proposition som var på remiss hade en tredjedel av remissinstanserna ingenting att anmärka på och åtgärden ansågs motiverad. De andra remissinstanserna, det vill säga närmast företrädarna för näringslivet, ansåg att propositionen har betydande direkta eller indirekta konsekvenser för kostnaderna i näringslivet och hushållen och att åtgärden därför särskilt med beaktande av den ekonomiska osäkerhet som coronakrisen medför inte bör genomföras. Flera instanser ansåg att det fortfarande finns grunder för en kvalitetsgradering för bränsle och att övergångsperioden för avskaffandet av skatteutgiften bör förlängas med minst två eller tre år. I några utlåtanden föreslogs det att skatteutgiften för paraffinisk diesel framställd av förnybara råvaror ska kvarstå även i fortsättningen. I några utlåtanden föreslogs det också att avskaffandet av skatteutgiften ska kompenseras genom en allmän sänkning av punktskatten på flytande bränslen.

Till propositionen har det fogats information om hur beskattningen och priset i fråga om diesel utvecklets den senaste tiden. I övrigt har propositionen inte blivit ändrad till följd av remissvar.

## 6 Ikraftträdande

Den nya lagen föreslås träda i kraft den 1 januari 2021. Skatteutgiften för paraffinisk dieselolja ska avskaffas stegvis, så att oljebolagen hinner beakta ändringen. Skatteutgiften för paraffinisk dieselolja kommer att avskaffas i tre etapper, så att skatteutgiften minskar med 1 cent per liter från ingången av 2021, med 2 cent per liter från ingången av 2022 och med 2 cent per liter från ingången av 2023. Det är motiverat att genomföra avskaffandet av skatteutgiften stegvis dels för att aktörerna ska få en anpassningsperiod, dels på grund av att andelen biodrivmedel tydligt kommer att öka 2021 till följd av ändringarna i distributionsskyldigheten 2021, vilket enligt bedömningarna ökar kostnaderna för dieselbränslen. Ett stegvist genomförande bidrar till att lindra effekterna av den samtidiga ändringen av distributionsskyldigheten. Det föreslås att skatteutgiften för etanoldiesel avskaffas på en gång vid ingången av 2021, eftersom det i praktiken inte höjer skattebelastningen på hållbar etanoldiesel och därmed priset på den.

## 7 Förhållande till budgetpropositionen

Propositionen hänför sig till statens budgetproposition för 2021 och avses bli behandlad i samband med den. Eftersom de föreslagna ändringarna ökar statens intäkter från punktbeskattningen av flytande bränslen också under kommande år, ska deras konsekvenser även beaktas vid utarbetandet av budgetpropositionerna för 2022 och 2023.

*Kläm*

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

*Lagförslag*

## **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 1554/2019, som följer:

Denna lag träder i kraft den 20 .

\_\_\_\_\_  
\_\_\_\_\_

Helsingfors den 5 oktober 2020

**Statsminister**

**Sanna Marin**

Finansminister Matti Vanhanen

**SKATTETABELL A**  
tillämpas 1.1.—31.12.2021

Produkt	Produkt-grupp	Energiinnehållsskatt	Koldioxid-skatt	Försörjningsberedskapsavgift	Sammanlagt
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
TAAE cent/l	32	48,75	19,47	0,68	68,90
TAAE R cent/l	33	48,75	16,65	0,68	66,08
TAAE 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	20,23	14,38	0,35	34,96

**RP 144/2020 rd**

Etanoldiesel R cent/l	48	20,23	7,90	0,35	28,48
Etanoldiesel T cent/l	49	20,23	1,42	0,35	22,00
Dieselolja cent/l	50	34,57	24,56	0,35	59,48
Dieselolja para cent/l	51	28,65	23,20	0,35	52,20
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	28,65	0,00	0,35	32,04
Biodieselolja P cent/l	55	28,65	23,20	0,35	52,20
Biodieselolja P R cent/l	56	28,65	11,60	0,35	40,60
Biodieselolja P T cent/l	57	28,65	0,00	0,35	29,00
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

**RP 144/2020 rd**

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

RP 144/2020 rd

**SKATTETABELL B**  
tillämpas 1.1.—31.12.2022

Produkt	Produkt-grupp	Energiinnehållsskatt	Koldioxid-skatt	Försörjningsberedskapsavgift	Sammanlagt
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
TAAE cent/l	32	48,75	19,47	0,68	68,90
TAAE R cent/l	33	48,75	16,65	0,68	66,08
TAAE 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	20,23	14,38	0,35	34,96
Etanoldiesel R cent/l	48	20,23	7,90	0,35	28,48

RP 144/2020 rd

Etanoldiesel T cent/l	49	20,23	1,42	0,35	22,00
Dieselolja cent/l	50	34,57	24,56	0,35	59,48
Dieselolja para cent/l	51	30,65	23,20	0,35	54,20
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	30,65	23,20	0,35	54,20
Biodieselolja P R cent/l	56	30,65	11,60	0,35	42,60
Biodieselolja P T cent/l	57	30,65	0,00	0,35	31,00
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



**RP 144/2020 rd**

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

**RP 144/2020 rd**

**SKATTETABELL C**  
tillämpas från och med den 1 januari 2023

<b>Produkt</b>	<b>Pro- dukt- grupp</b>	<b>Energiinne- 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 mo- torer 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
TAAE cent/l	32	48,75	19,47	0,68	68,90
TAAE R cent/l	33	48,75	16,65	0,68	66,08
TAAE 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	20,23	14,38	0,35	34,96
Etanoldiesel R cent/l	48	20,23	7,90	0,35	28,48

RP 144/2020 rd

Etanoldiesel T cent/l	49	20,23	1,42	0,35	22,00
Dieselolja cent/l	50	34,57	24,56	0,35	59,48
Dieselolja para cent/l	51	32,65	23,20	0,35	56,20
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	32,65	23,20	0,35	56,20
Biodieselolja P R cent/l	56	32,65	11,60	0,35	44,60
Biodieselolja P T cent/l	57	32,65	0,00	0,35	33,00
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

**RP 144/2020 rd**

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

## 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 1554/2019, som följer:

*Gällande lydelse*

#### SKATTETABELL

Produkt	Pro- dukt- 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 mo- torer 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

**RP 144/2020 rd**

TAAE cent/l	32	48,75	19,47	0,68	68,90
TAAE R cent/l	33	48,75	16,65	0,68	66,08
TAAE 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 R cent/l	48	16,23	7,90	0,35	24,48
Etanoldiesel T cent/l	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

**RP 144/2020 rd**

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

RP 144/2020 rd

*Föreslagen lydelse*

**SKATTETABELL A**  
*tillämpas 1.1.—31.12.2021*

Produkt	Produkt-grupp	Energiinnehållsskatt	Koldioxid-skatt	Försörjningsberedskapsavgift	Sammanlagt
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



**RP 144/2020 rd**

Etanoldiesel cent/l	47	20,23	14,38	0,35	34,96
Etanoldiesel R cent/l	48	20,23	7,90	0,35	28,48
Etanoldiesel T cent/l	49	20,23	1,42	0,35	22,00
Dieselolja cent/l	50	34,57	24,56	0,35	59,48
Dieselolja para cent/l	51	28,65	23,20	0,35	52,20
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	28,65	0,00	0,35	32,04
Biodieselolja P cent/l	55	28,65	23,20	0,35	52,20
Biodieselolja P R cent/l	56	28,65	11,60	0,35	40,60
Biodieselolja P T cent/l	57	28,65	0,00	0,35	29,00
Lätt brännolja cent/l	60	10,28	16,90	0,35	27,53
Lätt brännolja, sva- velfri 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

**RP 144/2020 rd**

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

RP 144/2020 rd

**SKATTETABELL B**  
tillämpas 1.1.—31.12.2022

Produkt	Produkt-grupp	Energiinnehållsskatt	Koldioxid-skatt	Försörjningsberedskapsavgift	Sammanlagt
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
TAAE cent/l	32	48,75	19,47	0,68	68,90
TAAE R cent/l	33	48,75	16,65	0,68	66,08
TAAE 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	20,23	14,38	0,35	34,96

RP 144/2020 rd

Etanoldiesel R cent/l	48	20,23	7,90	0,35	28,48
Etanoldiesel T cent/l	49	20,23	1,42	0,35	22,00
Dieselolja cent/l	50	34,57	24,56	0,35	59,48
Dieselolja para cent/l	51	30,65	23,20	0,35	54,20
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	30,65	23,20	0,35	54,20
Biodieselolja P R cent/l	56	30,65	11,60	0,35	42,60
Biodieselolja P T cent/l	57	30,65	0,00	0,35	31,00
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

**RP 144/2020 rd**

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

RP 144/2020 rd

**SKATTETABELL C**

*tillämpas från och med den 1 januari 2023*

<b>Produkt</b>	<b>Pro- dukt- grupp</b>	<b>Energiinne- 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 mo- torer 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
TAAE cent/l	32	48,75	19,47	0,68	68,90
TAAE R cent/l	33	48,75	16,65	0,68	66,08
TAAE 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	20,23	14,38	0,35	34,96

**RP 144/2020 rd**

Etanoldiesel R cent/l	48	20,23	7,90	0,35	28,48
Etanoldiesel T cent/l	49	20,23	1,42	0,35	22,00
Dieselolja cent/l	50	34,57	24,56	0,35	59,48
Dieselolja para cent/l	51	32,65	23,20	0,35	56,20
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	32,65	23,20	0,35	56,20
Biodieselolja P R cent/l	56	32,65	11,60	0,35	44,60
Biodieselolja P T cent/l	57	32,65	0,00	0,35	33,00
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

**RP 144/2020 rd**

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