

**Svar på skriftligt spörsmål SSS 686/2022 rd**

## **Svar på skriftligt spörsmål om lindring av drivmedelsbeskattningen för eldrivna bilar och slopande av drivmedelsskatten för diesel- och gasbilar**

**Till riksdagens talman**

I det syfte som anges i 27 § i riksdagens arbetsordning har Ni, Ärade talman, till den minister som saken gäller översänt följande skriftliga spörsmål SS 686/2022 rd undertecknat av riksdagsledamot Arja Juvonen /saf:

Vilka åtgärder ämnar regeringen vidta för att lindra drivmedelsbeskattningen för eldrivna bilar och slopa drivmedelsskatten för diesel- och gasbilar?

Som svar på detta spörsmål anför jag följande:

I Finland beskattas bränslen utifrån en miljöbaserad, objektiv och teknikneutral energiskattmodell, där skatten på varje bränslekomponent bestäms enligt dess energiinnehåll och koldioxidutsläppen under livscykeln. För vissa energiprodukter uppbärs dock en lägre skatt än vad energiskattmodellen förutsätter. Drivmedelsskatten för personbilar är en skatt som uppbärs för andra än bensindrivna personbilar. Syftet med skatten är att utjämna den lägre energiskattebelastningen på diesel, el och gas i förhållande till skattebelastningen på bensin i förhållande till den genomsnittliga årliga körprestationen.

Eftersom man har velat stödja yrkestrafiken och exportindustrin är dieseloljan 25,95 cent lindrigare beskattad per liter än den borde vara enligt energiskattmodellen, vilket för dieselolja per megajoule innebär en skattesänkning på cirka 44 procent till den nivå som skattmodellen förutsätter. För att uppnå en jämlik skattebehandling uppbärs en årlig drivkraftsskatt på dieseldrivna personbilar, som balanserar skillnaden mellan bränsleskatten på motorbensin och dieselolja vid en genomsnittlig körprestation på 25 000 kilometer. På så sätt kan skattebelastningen för person- och yrkestrafiken differentieras och skattestödet för diesel riktas på avsett sätt till yrkestrafiken. Dessutom förutsätter sloandet av drivmedelsskatten för dieseldrivna personbilar en motsvarande höjning av bränsleskatten för dieselolja i enlighet med energiskattmodellen, vilket ökar skattebelastningen på yrkestrafiken jämfört med nuläget.

Riksdagen förkastade i september 2021 medborgarinitiativet om slopande av drivkraftsskatten för dieselbilar (MI 6/2019 rd) på ovan nämnda grunder.

I samband med energiskattereformen som trädde i kraft 2011 fastställdes nivåerna på drivmedelsskatten för el- och gasbilar med hjälp av relativt låga körprestationer, eftersom den tekniska utvecklingen av dessa drivmedel samt den bristfälliga täckningen av distributions- och laddningsinfrastrukturen då ansågs begränsa fordonens användbarhet. För gas- och eldrivna personbilar används 10 000 kilometer som körprestation. I fastställandet av drivmedelsskatten uppskattas den andel som laddningsbara hybrider kör med laddningsel uppgå till 5 000 kilometer. Den tekniska utvecklingen samt utvidgningen av distributions- och laddningsinfrastrukturen har lett till att el-, gas- och hybridbilarnas faktiska körprestation avsevärt kan överskrida den körprestation som använts vid beräkningen av drivmedelsskatten. I synnerhet gasbilarnas låga drivmedelsskatt i kombination med en klart lägre bränsleskatt för bio- och naturgas än övriga trafikbränslen gynnar i genomsnitt gasbilar jämfört med diesel- och bensinbilar.

Det är bra att komma ihåg att energibeskattningen eller drivmedelsskatten inte har något samband med den senaste tidens stigande konsumentpriser på energi. Målet med beskattningen är inte heller att jämna ut skillnaderna i pumppriserna eller anskaffningspriserna för personbilar med olika drivmedel.

Helsingfors 9.2.2023

Finansminister Annika Saarikko