

UTKAST 3.9.2025

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 skattetabellen i bilagan till lagen om punktskatt på flytande bränslen ändras så att värdet per ton koldioxid, som är beräkningsgrunden för koldioxidskatten på transportbränslen, sänks i två faser från 62 euro till 51,3 euro. Punktskatten på bensin och ersättande produkter sänks med i genomsnitt totalt 2,7 cent per liter och på diesel och ersättande bränslen med i genomsnitt totalt 2,4 cent per liter.

Genom de föreslagna ändringarna genomförs den sänkning av punktskatten på transportbränslen som skrivits in i regeringsprogrammet och med vilken hushållens köpkraft ska stärkas.

De föreslagna ändringarna minskar statens energiskatteinkomster med ca 50 miljoner euro på 2026 års nivå och med 96 miljoner euro på 2027 års nivå.

Propositionen hänför sig till budgetpropositionen för 2026 och avses bli behandlad i samband med den.

Lagen avses träda i kraft den 1 januari 2026.

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 Lagstiftning	3
2.2 Bedömning av nuläget.....	6
3 Målsättning	10
4 Förslagen och deras konsekvenser.....	10
4.1 Förslag.....	10
4.2 De huvudsakliga konsekvenserna	10
5 Alternativa handlingsvägar	14
6 Remissvar	15
7 Ikraftträdande.....	15
8 Förhållande till budgetpropositionen	15
LAGFÖRSLAG	16
Lag om ändring av bilagan till lagen om punktskatt på flytande bränslen.....	16
BILAGA	17
BILAGA	20
PARALLELLTEXT	20
Lag om ändring av bilagan till lagen om punktskatt på flytande bränslen.....	20

MOTIVERING

1 Bakgrund och beredning

1.1 Bakgrund

Enligt regeringsprogrammet för statsminister Petteri Orpos regering (Statsrådets publikationer 2023:58) stärks hushållens köpkraft genom att beskattningen av arbete och olika transportsätt lindras. Genom denna regeringsproposition föreslås att lindringen av koldioxidskattekomponenten i transportbränslen genomförs med sammanlagt 100 miljoner euro åren 2026 och 2027 i enlighet med regeringsprogrammets bilaga till skattepolitiken.

1.2 Beredning

Ärendet har beretts vid finansministeriet.

Propositionen var på remiss under perioden 3–22 september 2025. Utlåtanden begärdes av de ministerier och myndigheter som är centrala med tanke på propositionen, näringslivet och andra intressentgrupper. Sammanlagt begärdes ett utlåtande av 35 aktörer. Begäran om utlåtande publicerades också på finansministeriets offentliga webbplats.

Begäran om utlåtande, ett sammandrag av remissyttrandena och de yttranden som kom in finns tillgängliga i den offentliga tjänsten på adressen <https://valtioneuvosto.fi/sv/projekt> med projektkoden VM039:00/2024.

2 Nuläge och bedömning av nuläget

2.1 Lagstiftning

Punktskatt på transportbränslen

Enligt lagen om punktskatt på flytande bränslen (1472/1994), nedan *bränsleskattelagen*, består den literbaserade punktskatten på transportbränslen av en energiinnehållsskatt baserad på bränslets energiinnehåll, det vill säga värmevärdet, och en koldioxidskatt baserad på bränslets livscykelutsläpp. Energiinnehållsskatten är 0,01681 euro per megajoule och koldioxidskatten 62 euro per koldioxidton. I skattetabellen i bilagan till bränsleskattelagen har skattebeloppet för tydlighetens skull ändrats till skatt per beskattningsbar enhet för respektive bränsle. Exempelvis är energiinnehållsskatten på drivmedel på fossil bensin 53,79 cent per liter och koldioxidskatten 17,30 cent per liter.

Alla fossila och biobaserade transportbränslen 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 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 har sänkts med cirka 0,0072085 euro per megajoule, vilket exempelvis per liter fossil dieselolja innebär en skattesänkning på 25,95 cent jämfört med den nivå som skattegrunden förutsätter. Energiinnehållsskatten på fossil dieselolja angiven i skattetabellen är

34,57 cent per liter och koldioxidskatten 19,78 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 balanseras 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 EU:s regler om statligt stöd.

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.

Koldioxidskatten på förnybara drivmedel som uppfyller hållbarhetskriterierna har sänkts i proportion till skattenivån på ett motsvarande fossilt bränsle, eftersom man anser att man med hjälp av sådana drivmedel kan åstadkomma en minskning av koldioxidutsläppen under hela livscykeln jämfört med om motsvarande fossila bränslen används. Nationella bestämmelser om hållbarhetskriterierna för förnybara drivmedel och om visande av att hållbarhetskriterierna uppfylls finns i lagen om biodrivmedel, flytande biobränslen och biomassabränslen (393/2013), nedan *hållbarhetslagen*. Definitionerna av bränslets hållbarhet i hållbarhetslagen baserar sig på de hållbarhetskriterier som fastställts i Europaparlamentets och rådets direktiv (EU) 2018/2001 om främjande av användningen av energi från förnybara energikällor. I direktivet anges normalvärden för den minskning av växthusgasutsläpp från förnybara drivmedel som man kan uppnå under deras livscykel i relation till växthusgasutsläpp från fossila bränslen under deras livscykel.

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

Största delen av drivmedlen på den finländska marknaden är blandningar av flera olika komponenter, där skatt tas ut i enlighet med skattetabellen för varje komponent. 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 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 biodiesel av klass T som säljs som höginblandat (hundraprocentigt) biodrivmedel, det vill säga biodiesel som framställts av avfall, restprodukter, cellulosa från icke-livsmedel eller material som innehåller både cellulosa och lignin, enligt produktgrupp 57 i skattetabellen 33,00 cent per liter, som är minimiskattenivån på alla bränslen av dieselkvalitet enligt energiskattedirektivet.

Energiskattedirektivet

Beskattningen av drivmedel har förenhetligats i rådets direktiv 2003/96/EG om en omstrukturering av gemenskapsramen för beskattning av energiprodukter och elektricitet, nedan *energiskattedirektivet*. Energiprodukter enligt energiskattedirektivet är bland annat motorbensin, dieselolja, flytande biodrivmedel, lätt och tung brännolja, naturgas, stenkol och elström. Europeiska kommissionen lade i juli 2021 fram ett förslag till rådets direktiv om en omstrukturering av unionsramen för beskattning av energiprodukter och elektricitet

(omarbetning) COM(2021) 563 final.¹ Förslaget och dess innehåll behandlas i statsrådets skrivelse till riksdagen (U 56/2021 rd² och UJ 23/2024 rd³). Förhandlingarna om direktivreformen pågår fortfarande.

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

Enligt energiskattedirektivet ska även olika biobaserade bränslen, såsom alkohol och fetter, beskattas enligt samma principer som till exempel fossil motorbensin, dieselolja eller lätt brännolja. 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.

Distributionsskyldighet

Enligt lagen om främjande av användningen av förnybara drivmedel för transport (446/2007), nedan *lagen om distributionsskyldighet*, är syftet med distributionsskyldigheten att främja användningen av förnybara drivmedel och förnybar el för att motorbensin, dieselolja och naturgas ska kunna ersättas i trafiken. Enligt lagen om distributionsskyldighet ska de förnybara drivmedlens och den förnybara elens andel av det totala energiinnehållet i de drivmedel och el som en drivmedelsdistributör levererar till konsumtion vara minst 16,5 procent 2025, 19,5 procent 2026, 22,5 procent 2027 och 31 procent 2028, varefter den stegvis stiger till 34 procent fram till utgången av 2030. För avancerade förnybara drivmedel föreskrivs det en gradvis stigande tilläggsskyldighet. En del drivmedelsdistributörer omfattas också av en egen gradvis ökande skyldighet att uppfylla minimiandelen för förnybara drivmedel av icke-biologiskt ursprung. Tilläggsskyldigheten och skyldigheten att uppfylla minimiandelen kan dessutom fullgöras i begränsad utsträckning också med förnybara drivmedel av icke-biologiskt ursprung som vid ett raffinaderi i Finland används som mellanprodukt (*väte som mellanprodukt*) för produktion av konventionella drivmedel eller biodrivmedel. I lagen om distributionsskyldighet föreskrivs dessutom om bestämmelser om en så kallad flexibilitetsmekanism, inom ramen för vilken drivmedelsdistributören kan fullgöra distributionsskyldigheten genom att finansiera andra alternativa utsläppsminskande åtgärder som genomförs i Finland. För underlåtenhet att fullgöra distributionsskyldigheten har föreskrivits en påföljdsavgift.

Handel med utsläppsrätter för bränsledistribution

Bestämmelser om handel med utsläppsrätter för bränsledistribution finns i utsläppshandelsdirektivet (2003/87/EG). Enligt det uppdaterade utsläppshandelsdirektivet (EU)

¹ https://eur-lex.europa.eu/resource.html?uri=cellar:1b01af2a-e558-11eb-a1a5-01aa75ed71a1.0018.02/DOC_1&format=PDF

² https://www.eduskunta.fi/SV/vaski/KasittelytiedotValtiopaivaasia/Sidor/U_56+2021.aspx

³ https://www.eduskunta.fi/SV/vaski/Kirjelma/Sidor/U_23+2024.aspx

2023/959 inrättas en ny handel med utsläppsrätter för distribution av fossila bränslen, som omfattar bland annat fossila bränslen inom vägtrafiken. Det här direktivet har genomförts i Finland genom lagen om handel med utsläppsrätter för distribution av fossila bränslen (1066/2024), som trädde i kraft den 1 januari 2025. Enligt lagen ska en punktskatteskyldig som frisläpper bränsle för konsumtion, en i lagen reglerad enhet, från och med 2025 hos Energimyndigheten ansöka om godkännande av en plan för övervakning av utsläpp samt om utsläppstillstånd. Den reglerade enheten ska övervaka utsläppen i enlighet med planen och årligen rapportera dem till Energimyndigheten. Från och med 2027 ska den reglerade enheten årligen skaffa och överlämna det antal utsläppsrätter som motsvarar utsläppen från fossila bränslen som distribuerats under föregående år. I praktiken överlämnas utsläppsrätter första gången hösten 2028.

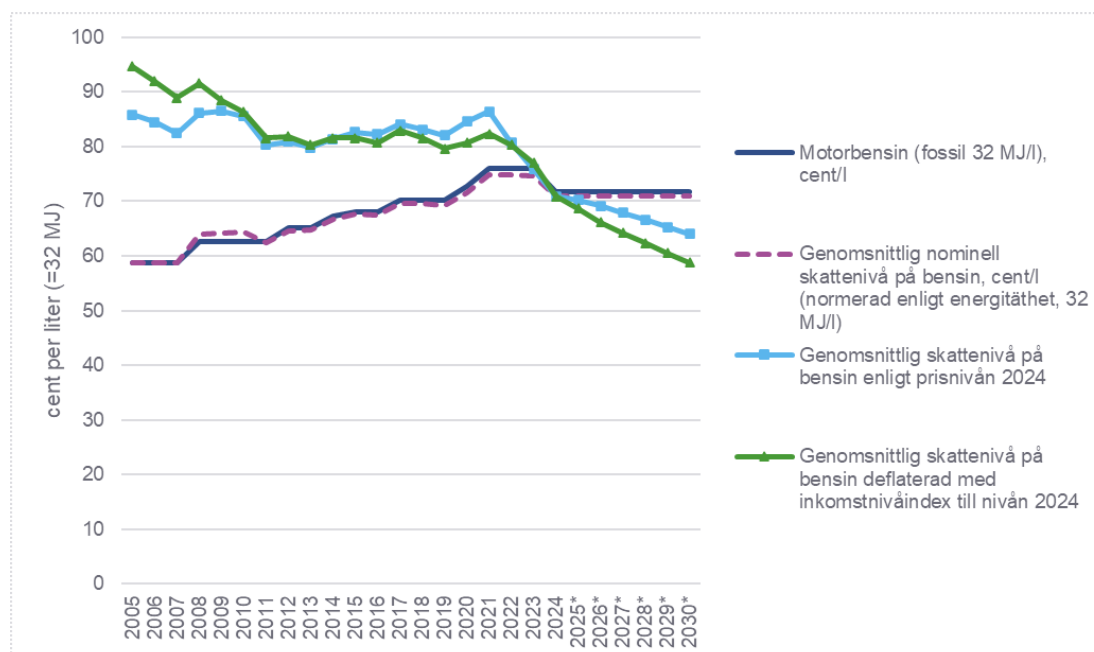
2.2 Bedömning av nuläget

Utvecklingen av skattenivåerna på transportbränslen

De nominella punktskattenivåerna för transportbränslen ändrades senast 2024, då skattenivåerna sänktes i syfte att kompensera den prisstegring som förorsakades av höjningen av distributionsskyldighetsnivån för förnybara drivmedel. De tidigare ändringarna av skattenivåerna har varit skattehöjningar. Efter energiskattereformen 2011 har punktskattenivån på fossil bensin stigit med sammanlagt 6,73 cent per liter till 71,77 cent per liter och punktskattenivån på konventionell fossil dieselolja har stigit med 7,75 cent per liter till 54,70 cent per liter. Dessutom slopades skattestödet för paraffinisk diesel stegvis 2021–2023, vilket höjde skattenivån på paraffinisk diesel med 5 cent per liter och den genomsnittliga skattenivån på diesel med cirka 4 cent per liter.

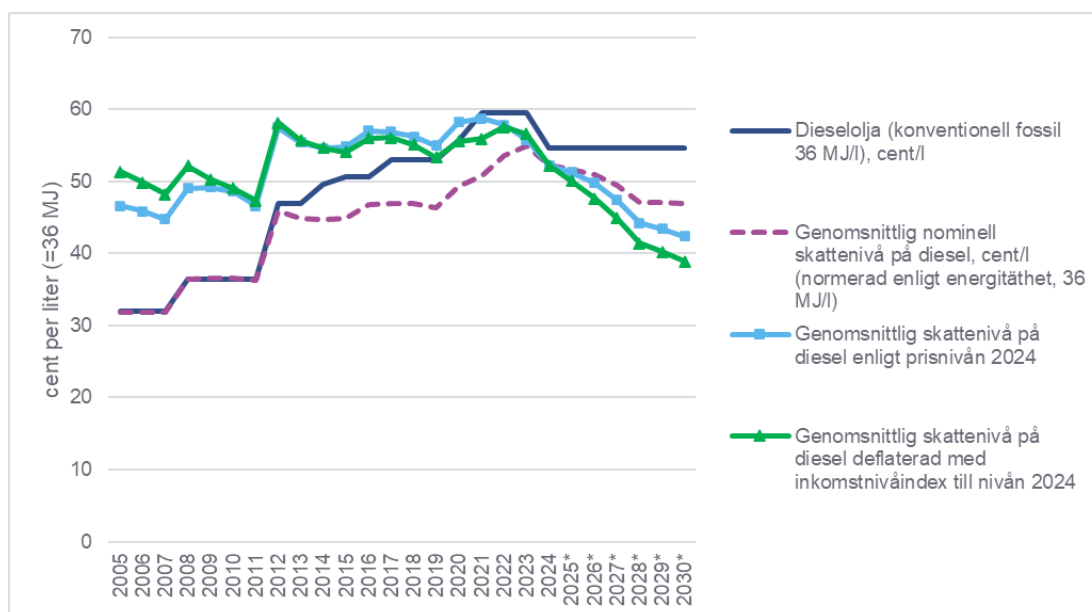
De genomsnittliga punktskattenivåerna på bränslen har dock stigit mindre än så, för de har sänkts av att andelen biodrivmedel som beskattas lättare har ökat i skattebasen för drivmedel efter energiskattereformen 2011. Denna utveckling har varit synlig särskilt i den genomsnittliga nominella skattenivån på dieselolja, som har stigit från nivån efter energiskattereformen med cirka 5,8 cent per liter.

Som det framgår av figur 1 har, trots att de nominella punktskattenivåerna på transportbränslen har stigit, har den reella punktskattenivån på bensin sjunkit klart från och med 2010, eftersom konsumentpriserna och hushållens inkomster har ökat mer än den genomsnittliga punktskattenivån. År 2024 var den reella punktskattenivån på bensin i 2024 års priser cirka 15 cent lägre per liter och deflaterad med förtjänstnivåindex cirka 15 cent lägre än 2010. Enligt den gällande lagen sjunker skattenivån på bensin fram till utgången av 2030 korrigerad enligt prognosen för konsumentpris- och inkomstnivåindex med cirka 7 cent per liter.



Figur 1. Skattenivåns utveckling för bensin. Källa: Statistikcentralen, finansministeriet.

I figur 2 presenteras utvecklingen av skattenivån på diesel. Den genomsnittliga skattenivån på diesel är med beaktande av den allmänna utvecklingen av pris- eller inkomstnivå ungefär på nivå åren 2008–2010. Av figuren kan det konstateras att beskattningen av såväl dieseldrivna personbilar som lastbilar som helhet för närvarande är reellt lindrigare än 2012. Skillnaden jämfört med den tidigare är inte betydande, eftersom användarna av personbilar vid den energiskattereform som genomfördes 2012 kompenserades för höjningen av den literbaserade skatten genom en sänkning av drivkraftsskatten med 7,9 cent, medan lastbilar omfattades av både sänkt drivkraftsskatt och slopad FPA-avgift för arbetsgivarna. Enligt den gällande lagen sjunker skattenivån på diesel före utgången av 2030 korrigerad enligt prognosen för konsumentpris- och inkomstnivåindex med cirka 10 cent per liter.

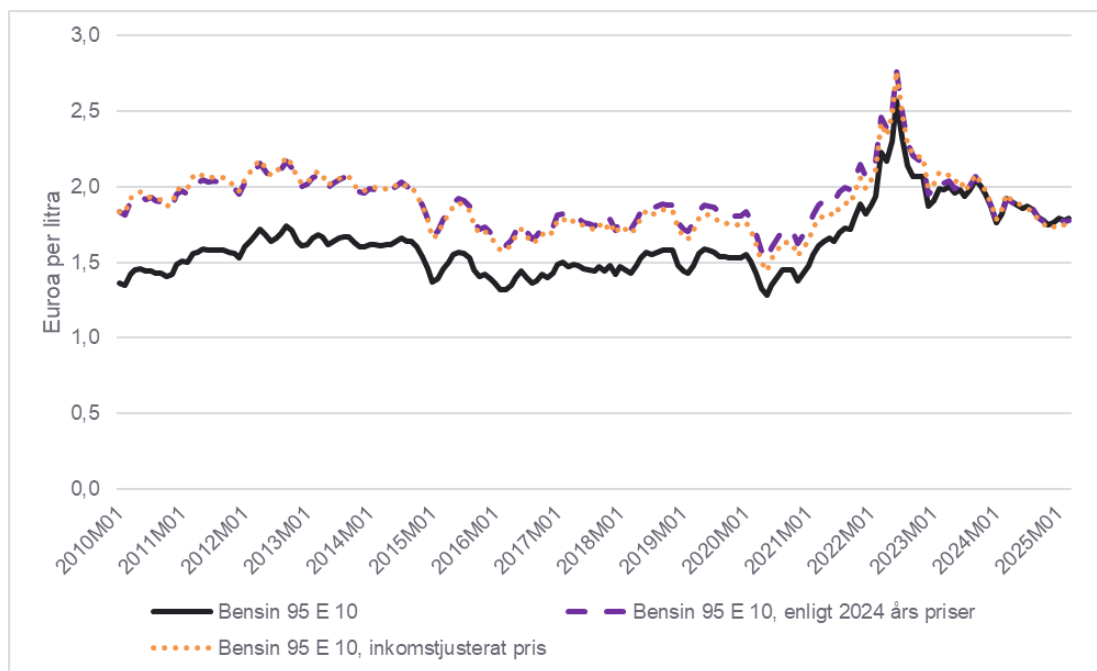


Figur 2. Utvecklingen av skattenivån på diesel. Källa: Statistikcentralen, finansministeriet.

Priser på drivmedel

Enligt Statistikcentralens konsumentprisindex var konsumentpriset på bensen i början av 2025 i medeltal 1,79 euro per liter, som är cirka 0,06 euro lägre än för ett år sedan och 0,22 euro högre än i början av 2021. Konsumentpriset på dieselolja var i början av 2025 cirka 1,78 euro per liter, som är 0,11 euro lägre än för ett år sedan och 0,32 euro högre än i början av 2021. Såsom framgår av figur 3 var bensinpriset per liter nominellt cirka 0,29 euro högre i början av 2025 jämfört med medeltalet för 2015–2021, men ungefär på medelnivån för 2015–2021 när priset granskas justerat med konsumentprisindex eller inkomstnivåindex. Under 2022 steg bränslepriserna särskilt till följd av att priset på råolja och raffineringsmarginalerna steg till följd av Rysslands anfallskrig mot Ukraina. Priset på råolja har sjunkit betydligt jämfört med toppnoteringen 2022 och de senaste åren har priset per fat för råolja varit cirka 70–90 dollar. I mars 2025 sjönk priset per fat för råolja till cirka 65 dollar. Också raffineringsmarginalerna för bensen och dieselolja har sjunkit från toppnoteringarna 2022, men under de senaste åren har i synnerhet raffineringsmarginalen för diesel fortfarande varit högre än 2019 års nivå.

De nominella konsumentpriserna på drivmedel har under de senaste åren påverkats förutom av ändringar i punktskatten, råoljepriset i dollar, valutakursförändringar och raffineringsmarginalerna också av ändringar i distributionsskyldigheten för förnybara drivmedel samt av prisutvecklingen för förnybara drivmedel jämfört med fossila bränslen. Den uppskattade genomsnittliga prisseffekten av den gradvisa höjningen av distributionsskyldighetsnivåerna 2025–2027 för åren 2024–2027 kompenseras genom en sänkning av koldioxidskatten på transportbränslen vid ingången av 2024. Sänkningen är permanent.



Figur 3. Konsumentpriset på bensin nominellt samt deflaterat med konsumentprisindex och inkomstnivåindex till nivån 2024. Källa: Statistikcentralen, finansministeriet.

Utsläppshandeln för drivmedelsdistributörer inleddes sannolikt vid ingången av 2027, men senast 2028. I maj 2025 har handel med ETS2-futures för 2028 förts till ett pris av cirka 80 euro per ton koldioxid, men handelsvolymerna har varit små. Det här priset på en utsläppsrätt motsvarar enligt prisnivån 2024 höjningen av priset per liter i fråga om bensin och diesel inklusive mervärdesskatt med cirka 20 cent år 2027. Det kommande priset på en utsläppsrätt är förenat med stor osäkerhet, eftersom priset på en utsläppsrätt påverkas av osäkerhetsfaktorer i utvecklingen av EU:s klimatarkitektur och utsläppshandelsdirektiv efter 2030 samt osäkerhetsfaktorer i medlemsstaternas nationella åtgärder för fullgörande av ansvarsfördelningssektorns åtaganden om utsläppsminskning på 2020-talet.

Bränsleförbrukning och skatteintäkter

Bensinens andel av förbrukningen av transportbränslen uppgick till cirka 37 procent och dieselns andel till cirka 63 procent. Uppskattningsvis cirka hälften av förbrukningen av dieselolja gällde lastbilar och bussar, cirka en tredjedel personbilar och 20 procent paketbilar. Den sammanlagda förbrukningen av bensin och dieselolja har minskat med cirka 12 procent från 2019 till 2024. Från 2024 till 2030 förutspås den sammanlagda förbrukningen av bensin och dieselolja ytterligare sjunka med nuvarande lagstiftning med i genomsnitt cirka fyra procent per år. Den gas som används i trafiken utgjorde cirka en procent jämfört med den totala förbrukningen av bensin och diesel i trafiken. Den el som används i trafiken var knappt två procent år 2024 jämfört med den totala förbrukningen av bensin och dieselolja.

År 2024 inflöt i intäkter från punktskatt på transportbränslen sammanlagt cirka 2,6 miljarder euro, varav andelen för bensin och ersättande biodrivmedel var cirka 1,2 miljarder euro och andelen för dieselolja och ersättande biodrivmedel cirka 1,4 miljarder euro. Intäkterna från den

drivkraftsskatt på personbilar som anknyter till punktbeskattningen av flytande bränslen var cirka 0,3 miljarder euro 2024. Dessutom beräknas det inflyta cirka 4 miljoner euro av den naturgas och biogas som används i vägtrafiken och cirka 22 miljoner euro av den el som används i vägtrafiken. De nominella skatteintäkterna från punktskatter på transportbränslen och drivkraftsskatten på personbilar har ökat från 2015 till 2024 med sammanlagt knappt 0,1 miljarder euro. Dessa skatteintäkters förhållande till bruttonationalprodukten har dock sjunkit från cirka 1,35 procent 2015 till cirka 1,06 procent 2024.

Med nuvarande lagstiftning förutspås de nominella skatteintäkterna från skatter på transportbränslen och intäkterna från drivkraftsskatten på personbilar minska med cirka 0,5 miljarder euro från 2024 till 2029. Utöver det att skattebasen för transportbränslen förutspås minska förklaras de minskade skatteintäkterna av att andelen förnybara drivmedel som beskattas lättare ökar i skattebasen då distributionsskyldigheten ökar. Intäkterna från skatter på transportbränslen och drivkraftsskatten i förhållande till bruttonationalprodukten beräknas med den nuvarande lagstiftningen minska med drygt 0,7 procentenheter, vilket på den prognostiserade nivån för bruttonationalprodukten 2029 motsvarar cirka 2,5 miljarder euro.

3 Målsättning

Genom propositionen föreslås att lindringen av koldioxidskattekomponenten i drivmedelsbeskattningen genomförs med sammanlagt 100 miljoner euro i enlighet med regeringsprogrammets bilaga till skattepolitiken. Syftet med skattesänkningen är att stärka hushållens köpkraft genom att lindra beskattningen av olika transportsätt.

4 Förslagen och deras konsekvenser

4.1 Förslag

I propositionen föreslås det att koldioxidskattekomponenten i transportbränslen ska lindras. Det föreslås att den i regeringsprogrammet fastställda effekten på 100 miljoner euro på intäkterna från punktskatt under regeringsperioden genomförs så att den skattesänkning som ska genomföras vid ingången av 2026 minskar intäkterna från punktskatt med cirka 50 miljoner euro och den skattesänkning som ska genomföras 2027 med cirka 50 miljoner euro.

I propositionen föreslås det att bilagan till bränsleskattelagen ändras så att värdet per ton koldioxid, som är beräkningsgrunden för koldioxidskatten på transportbränslen, sänks i två faser. Det föreslås att värdet av ett ton koldioxid sänks från 62 euro till 56,8 euro år 2026 och ytterligare till 51,3 euro år 2027. Bestämmelser om de skattenivåer som ska tillämpas 2026 finns i skattetabell 1 A i bilagan till lagen och bestämmelser om de skattenivåer som ska tillämpas från och med början av 2027 i skattetabell 1 B i bilagan. De skattenivåer för kombinerad produktion som ingår i skattetabell 2 i bilagan ska inte ändras.

4.2 De huvudsakliga konsekvenserna

Ekonomiska konsekvenser

Skattesänkningen för transportbränslen från och med början av 2026 minskar statens punktskatteinkomster med cirka 50 miljoner euro på 2026 års nivå. Punktskatteinkomsterna enligt budgetekonomin för 2026 uppskattas sjunka med cirka 42 miljoner euro, vilket förklaras av hur redovisningen av punktskatterna infaller. Den skattesänkning som genomförs vid ingången av 2027 minskar punktskatteinkomsterna med cirka 50 miljoner euro på 2027 års nivå.

Sammanlagt minskar ändringarna punktskatteinkomsterna med cirka 96 miljoner euro, det vill säga cirka fyra procent på 2027 års nivå. På grund av den uppskattade minskningen av bränsleförbrukningen och ökningen av andelen förnybara bränslen kommer ändringarna att sänka punktskatteinkomsterna med cirka 80 miljoner euro på 2029 års nivå.

De föreslagna skattesänkningarna minskar de indexbundna utgifterna för inkomstöverföring 2027 med uppskattningsvis cirka nio miljoner euro och från och med 2028 med cirka 17 miljoner euro. Utgifterna för bränslen inom den offentliga ekonomin minskar med cirka tre miljoner euro. Konsekvenserna för intäkterna från andra skatter och avgifter av skattenatur inom den offentliga ekonomin bedöms som helhet vara små. De föreslagna skattesänkningarna beräknas försvaga den offentliga ekonomin med cirka 60 miljoner euro på 2029 års nivå. De föreslagna skattesänkningarna kan dessutom försämra statsfinanserna genom fullgörandet av skyldigheterna inom ansvarsfördelningssektorn, eftersom ändringen ökar utsläppen inom ansvarsfördelningssektorn. Denna inverkan bedöms i avsnittet miljökonsekvenser.

De sammanlagda skattesänkningarna på 2027 års nivå för bensin och ersättande produkter föreslås vara 2,7 cent per liter, det vill säga cirka 3,9 procent, och på dieselolja och ersättande bränslen 2,4 cent per liter, det vill säga cirka 5,4 procent. På grund av att skattestödet för dieselolja uppgår till 25,95 cent per liter är den procentuella skattesänkningen större för dieselolja än för motorbensin. Den genomsnittliga skattesänkningen har beräknats utifrån antagandet att andelen förnybara drivmedel kommer att utgöra 20,4 procent av vägtrafikbränslena 2027.

Det genomsnittliga priset inklusive mervärdesskatt på motorbensin och ersättande biodrivmedel sjunker i och med skattesänkningarna med sammanlagt cirka tre cent per liter, det vill säga cirka två procent. Det genomsnittliga priset inklusive mervärdesskatt på dieselolja och ersättande biodrivmedel sjunker med cirka 3,3 cent per liter, det vill säga med cirka två procent. Vid bedömningen av skattesänkningarnas effekt på priserna har man på grund av distributionsskyldigheten för förnybara drivmedel antagit att sänkningen av koldioxidskatten i förhållande till energiinnehållet påverkar priset på bensin och diesel lika kraftigt.

Som en följd av skattesänkningarna sjunker de årliga drivmedelskostnaderna för en lastbil med genomsnittlig dieselbränsleblandning med 1 600 euro, om den genomsnittliga bränsleförbrukningen är 48 liter per 100 kilometer och det årliga antalet körda kilometer är 125 000 kilometer. De genomsnittliga årliga drivmedelskostnaderna för en bensindriven personbil sjunker med beaktande av mervärdesskatten med cirka 32 euro och för en dieselsbil med 32 euro, om bådadas 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 skattesänkningarna beräknas ha en direkt inflationsverkan på sammanlagt -0,04 procent, det vill säga att ändringen i konsumentprisindex förutspås 2027 bli 0,04 procentenheter lägre än den skulle vara utan sänkningarna.

Konsekvenser för företagen

Av skattesänkningen för transportbränslen riktas cirka en tredjedel till vägtransporttjänsterna, genom vilka den fördelas i större utsträckning till olika aktörer i samhället. Den mekaniska kostnadsminskningen för fabriksindustrin indirekt via vägtransporttjänsterna är uppskattningsvis cirka sju miljoner euro, som är uppskattningsvis mindre än 0,01 procent i förhållande till fabriksindustrins totala kostnader och cirka 0,06 procent i förhållande till fabriksindustrins rörelseöverskott.

De kostnadseffekter som realiserats kan dock vara mindre än de mekaniska kostnadseffekterna, eftersom skattesänkningen i någon mån kan höja priserna för de mellanprodukter som industrin använder och höja lönerna. De kostnadseffekter som realiserats skulle sannolikt vara mindre än de mekaniska kostnadseffekterna särskilt inom skogsindustrin, där rotpriserna på virke torde reagera lätt på förändringar i efterfrågan på virke.

Miljökonsekvenser

Den föreslagna skattesänkningen förväntas ha negativa konsekvenser när det gäller att minska koldioxidutsläppen inom trafiksektorn utanför utsläppshandeln. På kort sikt uppskattas de föreslagna skattesänkningarna höja bränsleförbrukningen hos bensindrivna personbilar med cirka 0,4 procent och hos dieseldrivna personbilar med cirka 0,4 procent jämfört med om skattesänkningen inte skulle genomföras. Förbrukningen av drivmedel inom nyttotrafiken beräknas öka med cirka 0,1 procent. Förbrukningen av transportbränslen beräknas således öka med sammanlagt cirka 0,3 procent på kort sikt. Uppskattningarna baserar sig på antagandet att skattesänkningen får fullt genomslag på priserna och på en priselasticitet på -0,27 för kortsiktig efterfrågan på bensin (Levin et al. 2017: High Frequency Evidence on the Demand for Gasoline). Priselasticiteten för efterfrågan på drivmedel inom nyttotrafiken har uppskattats vara -0,07 på kort sikt.

Konsekvensbedömningen i fråga om skattesänkningens konsekvenser på lång sikt för efterfrågan på drivmedel 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, bland annat genom valet av drivkraft. Om till exempel den långsiktiga priselasticiteten i efterfrågan på bränslen ligger mellan 0,4 och 1,5, ökar skattesänkningen efterfrågan på bränslen med cirka 0,6–2,4 procent på lång sikt.

På grund av utsläppshandelns utsläppstak för drivmedelsdistributörer skulle den ökade förbrukningen av transportbränslen i Finland inte höja de kalkylerade utsläppen inom de sektorer som omfattas av utsläppshandeln i Europa. Den ökade förbrukningen av transportbränslen i Finland skulle dock öka de globala växthusgasutsläppen, eftersom den ökade bränsleförbrukningen skulle leda till en ökad användning av hållbara flytande bränslen som står utanför utsläppshandeln. Produktionen och användningen av flytande förnybara bränslen har konstaterats orsaka växthusgasutsläpp som motsvarar produktionen och användningen av fossila bränslen när man beaktar deras konsekvenser för markanvändningssektorn.

Den föreslagna skattesänkningen sänker i viss mån nivån på den totala styrningen som består av utsläppshandeln för bränsledistributörer, distributionsskyldigheten och dess påföljdsavgifter samt koldioxidskatten från fossila bränslen mot förnybara bränslen. För de utsläpp från förbränning av fossila bränslen som beräknas för ansvarsfördelningssektorn är sänkningen av utsläppsstyrningen cirka 13 euro per ton koldioxid när från och med 2028 den totala nivån inom utsläppsstyrningen som består av nivån på påföljdsavgifter, utsläppshandeln och koldioxidskatten enligt den nuvarande lagen, övergången från fossila bränslen till förnybara bränslen är cirka 800 euro per ton koldioxid upp till nivån på distributionsskyldigheten och cirka 150 euro per ton koldioxid på den del som överskrider distributionsskyldigheten. På grund av sänkningar för viss tid av de nivåer på påföljdsavgifter som gäller 2026 och 2027, ökar den föreslagna sänkningen av koldioxidskatten något sannolikheten för att andelen förnybara drivmedel i transportbränslena blir lägre än de föreskrivna nivåerna på distributionsskyldigheten för den del som överstiger 13,5 procent.

På grund av den ökade bränsleförbrukning som följer av skattesänkningen beräknas de kalkylerade utsläppen inom ansvarsfördelningssektorn öka 2027 med cirka 0,02 miljoner ton koldioxidekvivalenter, det vill säga med cirka 0,2 procent. Mot slutet av årtiondet skulle effekten vara större på grund av den högre priselasticiteten för bränslen på längre sikt. Om man antar att priselasticiteten i förbrukningen av transportbränslen skulle vara -0,7 på 2030 års nivå, skulle den kalkylerade utsläppsökningen vara cirka 0,05 miljoner ton koldioxid med beaktande av nivån på distributionsskyldigheten 2030.

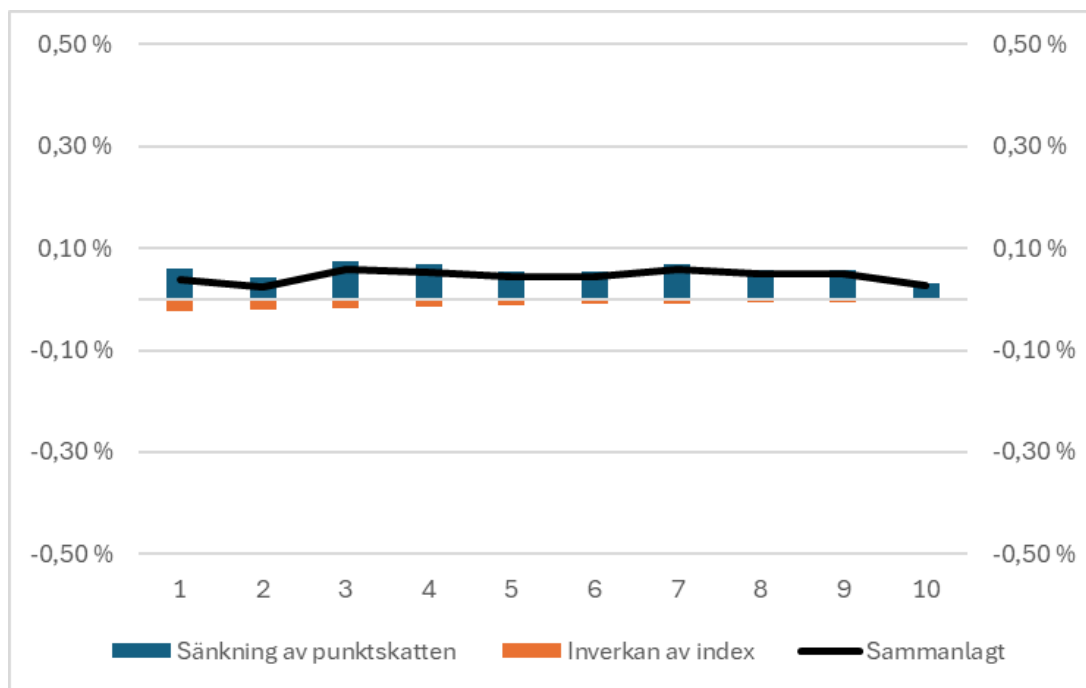
Utan kompenserande åtgärder för att minska utsläppen kan en ökning av utsläppen inom ansvarsfördelningssektorn på grund av sänkningen av punktskatten på transportbränslen öka statens utgifter på grund av anskaffningen av utsläppsenheter inom ansvarsfördelningssektorn eller minska inkomsterna från försäljningen av utsläppsenheter. Omfattningen av konsekvensen beror på köpesumman för en utsläppsenhet inom ansvarsfördelningssektorn mellan EU:s medlemsländer, vilket för närvarande är förenat med mycket stora osäkerhetsfaktorer. Om priset på en utsläppsenhet till exempel ligger mellan 30 och 300 euro per ton koldioxid, kan en ökning av utsläppen inom ansvarsfördelningssektorn med 0,02–0,05 miljoner ton koldioxid på årsnivå öka statens utgifter eller minska statens inkomster med uppskattningsvis cirka 1–15 miljoner euro.

Konsekvenser för myndigheterna

Den föreslagna ändringen av skattenivån påverkar inte myndigheternas verksamhet på annat sätt än i form av engångskostnader för informationssystem.

Konsekvenser för medborgarnas ställning

Konsekvenserna av den föreslagna skattesänkningen för hushållen enligt inkomstdecil presenteras i figur 4. Den föreslagna ändringen ökar hushållens disponibla inkomster med i medeltal 0,04 procent, i den lägsta inkomstdecilen 0,03 procent och i den högsta inkomstdecilen 0,04 procent. Utöver dessa konsekvenser kan skattesänkningen påverka hushållen indirekt bland annat via sänkta kostnader för vägtransporttjänster. Denna konsekvens bedöms dock vara liten. Vid granskningen har det beaktats att skattelättnaden minskar de indexbundna förmånerna, vilket minskar ökningen av disponibla inkomster särskilt i de lägsta inkomstdecilerna. Det finns skäl att betrakta kalkylen som riktgivande, eftersom kalkylen baserar sig på en konsumtionsundersökning från 2022 och inte beaktar den faktiska och framtida elektrifieringen av trafiken.



Figur 4. Skattelättnadens inverkan på de disponibla inkomsterna enligt inkomstdecil. Källa: Statistikcentralen, finansministeriet.

5 Alternativa handlingsvägar

Utöver punktskatt på transportbränslen kan hushållens köpkraft påverkas genom annan beskattning än drivmedelsbeskattning. Konsekvenserna av alternativa skatteändringar för inkomstfördelningen samt övriga konsekvenser avviker i viss mån från sänkningen av koldioxidskatten på transportbränslen som anges i regeringsprogrammet. Det skulle exempelvis alternativt vara möjligt att öka bilisternas köpkraft genom att sänka fordonsskattens grundskatt. Sänkningen av fordonsskattens grundskatt riktar skattesänkningen i större utsträckning direkt till bilburna hushåll än till transportföretag. En sänkning av fordonsskatten exempelvis genom en sänkning av grundskatten för förbränningsmotorbilar skulle rikta sig kraftigare till bilburna hushåll med låga inkomster än en sänkning av bränsleskatten, eftersom bilister med genomsnittligt låga inkomster kör mindre och äger äldre bilar än genomsnittet, som har en högre grundskatt i förhållande till den specifika bränsleförbrukningen än i nyare förbränningsmotorbilar till följd av utvecklingen när det gäller optimering av biltillverkarens utsläppstest. Sänkningen av fordonsskattens grundskatt skulle ha en mindre inverkan på utsläppen inom ansvarsfördelningssektorn, eftersom den inte inverkar på marginalkostnaderna för bränsleförbrukningen för bilburna hushåll.

Utöver genom punktskatt på transportbränslen kan pumppriserna på bränslen påverkas nationellt främst genom revidering av lagstiftningen om distributionsskyldighet. Det vore möjligt att bidra till att sänka pumppriserna genom kalkylerade utsläppseffekter inom ansvarsfördelningssektorn, vilka motsvarar sänkning av punktskatten, eller genom att sänka nivån på den allmänna distributionsskyldigheten samtidigt som man minskar den förnybara elens betydelse i distributionsskyldigheten. Alternativt vore det också möjligt att sänka pumppriserna genom att de distributionsskyldiga ges en möjlighet att fullgöra

distributionsskyldigheten genom att betala en avgift som är lägre än prisskillnaden mellan förnybara och fossila bränslen med beaktande av utsläppshandeln och koldioxidskatten. Detta skulle dock sannolikt också leda till att de kalkylerade utsläppen inom ansvarsfördelningssektorn ökar samt till att punktskatteinkomsterna ökar.

Punktskatten på bränslen består av energiinnehållsskatt och koldioxidskatt, och därför kan skattesänkningen genomföras genom att betona komponenterna på olika sätt. Det föreslås att skattesänkningen för transportbränslen genomförs genom en sänkning av koldioxidskatten i enlighet med regeringsprogrammet. Ett alternativ skulle vara att rikta skattesänkningen till energiinnehållsskatten. En fördel med en sänkning av koldioxidskatten jämfört med en sänkning av energiinnehållsskatten är en stabilare utveckling av skatteintäkterna på längre sikt. I och med att distributionsskyldigheten för förnybara drivmedel ökar på längre sikt leder en sänkning av koldioxidskatten till genomsnittligt högre skattenivåer än vid en sänkning av energiinnehållsskatten och därmed till lägre incitament för energisparande och energieffektivitet och till lägre sänkning av punktskatteinkomsterna. Jämfört med en sänkning av energiinnehållsskatten minskar sänkningen av koldioxidskatten också skillnaden mellan den totala nivån på styrningen av övergången från fossila bränslen till förnybara bränslen och nivån på den övriga utsläppsstyrningen inom ansvarsfördelningssektorn, vilket kan anses motiverat med tanke på kostnadseffektiviteten i utsläppsstyrningen inom ansvarsfördelningssektorn. En sänkning av energiinnehållsskatten, till skillnad från en sänkning av koldioxidskatten, skulle leda till att punktskattenivån på paraffinisk biodiesel som säljs höginblandad för att följa EU:s minimiskattenivå skulle vara högre än punktskattenivån på paraffinisk biodiesel som blandats med fossil dieselolja.

6 Remissvar

7 Ikraftträdande

Lagen föreslås träda i kraft den 1 januari 2026. Eftersom skattesänkningen föreslås bli genomförd i två faser, ska skattetabell 1 A i bilagan tillämpas år 2026 och skattetabell 1 B från och med den 1 januari 2027. Skattetabell 2 i bilagan, där det föreskrivs om de skattenivåer som ska tillämpas vid kombinerad produktion av el och värme, motsvarar nuvarande tabell 2.

8 Förhållande till budgetpropositionen

Propositionen hänför sig till budgetpropositionen för 2026 och avses bli behandlad i samband med den. Propositionen minskar statens punktskatteinkomster från och med 2026.

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 1224/2023, som följer:

Denna lag träder i kraft den 20 .

Helsingfors den 2025

Statsminister

Petteri Orpo

Finansminister Riikka Purra

SKATTETABELL 1 A					
Tillämpas 1.1.–31.12.2026					
Produkt	Produkt- grupp	Energiinne- hållsskatt	Koldioxid- skatt	Försörjnings- beredskaps- avgift	Sam- manlagt
Motorbensin cent/l	10	53,79	15,85	0,68	70,32
Bensin för små motorer cent/l	11	33,79	15,85	0,68	50,32
Bioetanol cent/l	20	35,30	10,40	0,68	46,38
Bioetanol R cent/l	21	35,30	5,20	0,68	41,18
Bioetanol T cent/l	22	35,30	0,00	0,68	35,98
MTBE cent/l	23	43,71	12,88	0,68	57,27
MTBE R cent/l	24	43,71	11,46	0,68	55,85
MTBE T cent/l	25	43,71	10,04	0,68	54,43
TAME cent/l	26	47,07	13,87	0,68	61,62
TAME R cent/l	27	47,07	12,62	0,68	60,37
TAME T cent/l	28	47,07	11,37	0,68	59,12
ETBE cent/l	29	45,39	13,37	0,68	59,44
ETBE R cent/l	30	45,39	10,90	0,68	56,97
ETBE T cent/l	31	45,39	8,42	0,68	54,49
TAAE cent/l	32	48,75	14,36	0,68	63,79
TAAE R cent/l	33	48,75	12,28	0,68	61,71
TAAE T cent/l	34	48,75	10,20	0,68	59,63
Biobensin cent/l	38	53,79	15,85	0,68	70,32
Biobensin R cent/l	39	53,79	7,92	0,68	62,39
Biobensin T cent/l	40	53,79	0,00	0,68	54,47
Etanoldiesel cent/l	47	20,23	10,61	0,35	31,19
Etanoldiesel R cent/l	48	20,23	5,83	0,35	26,41
Etanoldiesel T cent/l	49	20,23	1,05	0,35	21,63
Dieselolja cent/l	50	34,57	18,12	0,35	53,04
Dieselolja para cent/l	51	32,65	17,11	0,35	50,11
Biodieselolja cent/l	52	31,69	16,61	0,35	48,65
Biodieselolja R cent/l	53	31,69	8,30	0,35	40,34
Biodieselolja T cent/l	54	31,69	0,00	0,35	32,04
Biodieselolja P cent/l	55	32,65	17,11	0,35	50,11
Biodieselolja P R cent/l	56	32,65	8,56	0,35	41,56
Biodieselolja P T cent/l	57	32,65	0,00	0,35	33,00
Lätt brännolja cent/l	60	12,98	16,90	0,35	30,23
Lätt brännolja, svavelfri cent/l	61	10,33	16,90	0,35	27,58
Biobrännolja cent/l	62	10,33	16,90	0,35	27,58
Biobrännolja R cent/l	63	10,33	8,45	0,35	19,13
Biobrännolja T cent/l	64	10,33	0,00	0,35	10,68

Tung brännolja cent/kg	71	11,59	18,67	0,28	30,54
Flygpetroleum cent/l	81	57,49	17,21	0,35	75,05
Flygbensin cent/l	91	52,11	15,35	0,68	68,14
Metanol cent/l	100	26,90	7,92	0,68	35,50
Metanol R cent/l	101	26,90	3,96	0,68	31,54
Metanol T cent/l	102	26,90	0,00	0,68	27,58
Flytgas cent/kg	110	13,29	18,09	0,11	31,49
Bioflytgas cent/kg	111	13,29	18,09	0,11	31,49
Bioflytgas R cent/kg	112	13,29	9,04	0,11	22,44
Bioflytgas T cent/kg	113	13,29	0,00	0,11	13,40

SKATTETABELL 1 B					
Tillämpas från och med 1.7.2027					
Produkt	Produkt- grupp	Energiinne- hållsskatt	Koldioxid- skatt	Försörjnings- beredskaps- avgift	Sam- manlagt
Motorbensin cent/l	10	53,79	14,31	0,68	68,78
Bensin för små motorer cent/l	11	33,79	14,31	0,68	48,78
Bioetanol cent/l	20	35,30	9,39	0,68	45,37
Bioetanol R cent/l	21	35,30	4,70	0,68	40,68
Bioetanol T cent/l	22	35,30	0,00	0,68	35,98
MTBE cent/l	23	43,71	11,63	0,68	56,02
MTBE R cent/l	24	43,71	10,35	0,68	54,74
MTBE T cent/l	25	43,71	9,07	0,68	53,46
TAME cent/l	26	47,07	12,53	0,68	60,28
TAME R cent/l	27	47,07	11,40	0,68	59,15
TAME T cent/l	28	47,07	10,27	0,68	58,02
ETBE cent/l	29	45,39	12,08	0,68	58,15
ETBE R cent/l	30	45,39	9,84	0,68	55,91
ETBE T cent/l	31	45,39	7,61	0,68	53,68
TAAE cent/l	32	48,75	12,97	0,68	62,40
TAAE R cent/l	33	48,75	11,09	0,68	60,52
TAAE T cent/l	34	48,75	9,21	0,68	58,64
Biobensin cent/l	38	53,79	14,31	0,68	68,78
Biobensin R cent/l	39	53,79	7,16	0,68	61,63
Biobensin T cent/l	40	53,79	0,00	0,68	54,47
Etanoldiesel cent/l	47	20,23	9,58	0,35	30,16
Etanoldiesel R cent/l	48	20,23	5,26	0,35	25,84
Etanoldiesel T cent/l	49	20,23	0,94	0,35	21,52

Dieselolja cent/l	50	34,57	16,36	0,35	51,28
Dieselolja para cent/l	51	32,65	15,45	0,35	48,45
Biodieselolja cent/l	52	31,69	15,00	0,35	47,04
Biodieselolja R cent/l	53	31,69	7,50	0,35	39,54
Biodieselolja T cent/l	54	31,69	0,00	0,35	32,04
Biodieselolja P cent/l	55	32,65	15,45	0,35	48,45
Biodieselolja P R cent/l	56	32,65	7,73	0,35	40,73
Biodieselolja P T cent/l	57	32,65	0,00	0,35	33,00
Lätt brännolja cent/l	60	12,98	16,90	0,35	30,23
Lätt brännolja, svavelfri cent/l	61	10,33	16,90	0,35	27,58
Biobrännolja cent/l	62	10,33	16,90	0,35	27,58
Biobrännolja R cent/l	63	10,33	8,45	0,35	19,13
Biobrännolja T cent/l	64	10,33	0,00	0,35	10,68
Tung brännolja cent/kg	71	11,59	18,67	0,28	30,54
Flygpetroleum cent/l	81	57,49	15,54	0,35	73,38
Flygbensin cent/l	91	52,11	13,87	0,68	66,66
Metanol cent/l	100	26,90	7,16	0,68	34,74
Metanol R cent/l	101	26,90	3,58	0,68	31,16
Metanol T cent/l	102	26,90	0,00	0,68	27,58
Flytgas cent/kg	110	13,29	18,09	0,11	31,49
Bioflytgas cent/kg	111	13,29	18,09	0,11	31,49
Bioflytgas R cent/kg	112	13,29	9,04	0,11	22,44
Bioflytgas T cent/kg	113	13,29	0,00	0,11	13,40

SKATTETABELL 2 KOMBINERAD EL- OCH VÄRMEPRODUKTION					
Produkt	Produkt-grupp	Energiinne-hållsskatt	Koldioxid-skatt	Försörjnings-beredskaps-avgift	Sam-manlagt
Lätt brännolja cent/l	60 a	5,35	16,90	0,35	22,60
Lätt brännolja, svavelfri cent/l	61 a	2,70	16,90	0,35	19,95
Biobrännolja cent/l	62 a	2,70	16,90	0,35	19,95
Biobrännolja R cent/l	63 a	2,70	8,45	0,35	11,50
Biobrännolja T cent/l	64 a	2,70	0,00	0,35	3,05
Tung brännolja cent/kg	71 a	3,03	18,67	0,28	21,98
Flytgas cent/kg	110 a	3,47	18,09	0,11	21,67
Bioflytgas cent/kg	111 a	3,47	18,09	0,11	21,67
Bioflytgas R cent/kg	112 a	3,47	9,04	0,11	12,62
Bioflytgas T cent/kg	113 a	3,47	0,00	0,11	3,58

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 1224/2023, som följer:

Gällande lydelse

SKATTETABELL 1					
Produkt	Produkt- grupp	Energiinne- hållsskatt	Koldioxid- skatt	Försörjnings- beredskaps- avgift	Sam- manlagt
Motorbensin cent/l	10	53,79	17,30	0,68	71,77
Bensin för små motorer cent/l	11	33,79	17,30	0,68	51,77
Bioetanol cent/l	20	35,30	11,35	0,68	47,33
Bioetanol R cent/l	21	35,30	5,68	0,68	41,66
Bioetanol T cent/l	22	35,30	0,00	0,68	35,98
MTBE cent/l	23	43,71	14,06	0,68	58,45
MTBE R cent/l	24	43,71	12,51	0,68	56,90
MTBE T cent/l	25	43,71	10,96	0,68	55,35
TAME cent/l	26	47,07	15,14	0,68	62,89
TAME R cent/l	27	47,07	13,78	0,68	61,53
TAME T cent/l	28	47,07	12,41	0,68	60,16
ETBE cent/l	29	45,39	14,60	0,68	60,67
ETBE R cent/l	30	45,39	11,90	0,68	57,97
ETBE T cent/l	31	45,39	9,20	0,68	55,27
TAAE cent/l	32	48,75	15,68	0,68	65,11
TAAE R cent/l	33	48,75	13,41	0,68	62,84
TAAE T cent/l	34	48,75	11,13	0,68	60,56
Biobensin cent/l	38	53,79	17,30	0,68	71,77
Biobensin R cent/l	39	53,79	8,65	0,68	63,12
Biobensin T cent/l	40	53,79	0,00	0,68	54,47
Etanoldiesel cent/l	47	20,23	11,58	0,35	32,16
Etanoldiesel R cent/l	48	20,23	6,36	0,35	26,94
Etanoldiesel T cent/l	49	20,23	1,14	0,35	21,72
Dieselolja cent/l	50	34,57	19,78	0,35	54,70
Dieselolja para cent/l	51	32,65	18,68	0,35	51,68

Biodieselolja cent/l	52	31,69	18,13	0,35	50,17
Biodieselolja R cent/l	53	31,69	9,06	0,35	41,10
Biodieselolja T cent/l	54	31,69	0,00	0,35	32,04
Biodieselolja P cent/l	55	32,65	18,68	0,35	51,68
Biodieselolja P R cent/l	56	32,65	9,34	0,35	42,34
Biodieselolja P T cent/l	57	32,65	0,00	0,35	33,00
Lätt brännolja cent/l	60	12,98	16,90	0,35	30,23
Lätt brännolja, svavelfri cent/l	61	10,33	16,90	0,35	27,58
Biobrännolja cent/l	62	10,33	16,90	0,35	27,58
Biobrännolja R cent/l	63	10,33	8,45	0,35	19,13
Biobrännolja T cent/l	64	10,33	0,00	0,35	10,68
Tung brännolja cent/kg	71	11,59	18,67	0,28	30,54
Flygpetroleum cent/l	81	57,49	18,79	0,35	76,63
Flygbensin cent/l	91	52,11	16,76	0,68	69,55
Metanol cent/l	100	26,90	8,65	0,68	36,23
Metanol R cent/l	101	26,90	4,33	0,68	31,91
Metanol T cent/l	102	26,90	0,00	0,68	27,58
Flytgas cent/kg	110	13,29	18,09	0,11	31,49
Bioflytgas cent/kg	111	13,29	18,09	0,11	31,49
Bioflytgas R cent/kg	112	13,29	9,04	0,11	22,44
Bioflytgas T cent/kg	113	13,29	0,00	0,11	13,40

SKATTETABELL 2 KOMBINERAD EL- OCH VÄRMEPRODUKTION					
Produkt	Produkt- grupp	Energiinne- hållsskatt	Koldioxid- skatt	Försörjnings- beredskaps- avgift	Sam- manlagt
Lätt brännolja cent/l	60 a	5,35	16,90	0,35	22,60
Lätt brännolja, svavelfri cent/l	61 a	2,70	16,90	0,35	19,95
Biobrännolja cent/l	62 a	2,70	16,90	0,35	19,95
Biobrännolja R cent/l	63 a	2,70	8,45	0,35	11,50
Biobrännolja T cent/l	64 a	2,70	0,00	0,35	3,05
Tung brännolja cent/kg	71 a	3,03	18,67	0,28	21,98
Flytgas cent/kg	110 a	3,47	18,09	0,11	21,67
Bioflytgas cent/kg	111 a	3,47	18,09	0,11	21,67
Bioflytgas R cent/kg	112 a	3,47	9,04	0,11	12,62
Bioflytgas T cent/kg	113 a	3,47	0,00	0,11	3,58

SKATTETABELL 1 A					
Tillämpas 1.1.–31.12.2026					
Produkt	Produkt- grupp	Energiinne- hållsskatt	Koldioxid- skatt	Försörjnings- beredskaps- avgift	Sam- manlagt
Motorbensin cent/l	10	53,79	15,85	0,68	70,32
Bensin för små motorer cent/l	11	33,79	15,85	0,68	50,32
Bioetanol cent/l	20	35,30	10,40	0,68	46,38
Bioetanol R cent/l	21	35,30	5,20	0,68	41,18
Bioetanol T cent/l	22	35,30	0,00	0,68	35,98
MTBE cent/l	23	43,71	12,88	0,68	57,27
MTBE R cent/l	24	43,71	11,46	0,68	55,85
MTBE T cent/l	25	43,71	10,04	0,68	54,43
TAME cent/l	26	47,07	13,87	0,68	61,62
TAME R cent/l	27	47,07	12,62	0,68	60,37
TAME T cent/l	28	47,07	11,37	0,68	59,12
ETBE cent/l	29	45,39	13,37	0,68	59,44
ETBE R cent/l	30	45,39	10,90	0,68	56,97
ETBE T cent/l	31	45,39	8,42	0,68	54,49
TAAE cent/l	32	48,75	14,36	0,68	63,79
TAAE R cent/l	33	48,75	12,28	0,68	61,71
TAAE T cent/l	34	48,75	10,20	0,68	59,63
Biobensin cent/l	38	53,79	15,85	0,68	70,32
Biobensin R cent/l	39	53,79	7,92	0,68	62,39
Biobensin T cent/l	40	53,79	0,00	0,68	54,47
Etanoldiesel cent/l	47	20,23	10,61	0,35	31,19
Etanoldiesel R cent/l	48	20,23	5,83	0,35	26,41
Etanoldiesel T cent/l	49	20,23	1,05	0,35	21,63
Dieselolja cent/l	50	34,57	18,12	0,35	53,04
Dieselolja para cent/l	51	32,65	17,11	0,35	50,11
Biodieselolja cent/l	52	31,69	16,61	0,35	48,65
Biodieselolja R cent/l	53	31,69	8,30	0,35	40,34
Biodieselolja T cent/l	54	31,69	0,00	0,35	32,04
Biodieselolja P cent/l	55	32,65	17,11	0,35	50,11
Biodieselolja P R cent/l	56	32,65	8,56	0,35	41,56
Biodieselolja P T cent/l	57	32,65	0,00	0,35	33,00
Lätt brännolja cent/l	60	12,98	16,90	0,35	30,23
Lätt brännolja, svavelfri cent/l	61	10,33	16,90	0,35	27,58
Biobrännolja cent/l	62	10,33	16,90	0,35	27,58
Biobrännolja R cent/l	63	10,33	8,45	0,35	19,13
Biobrännolja T cent/l	64	10,33	0,00	0,35	10,68

Tung brännolja cent/kg	71	11,59	18,67	0,28	30,54
Flygpetroleum cent/l	81	57,49	17,21	0,35	75,05
Flygbensin cent/l	91	52,11	15,35	0,68	68,14
Metanol cent/l	100	26,90	7,92	0,68	35,50
Metanol R cent/l	101	26,90	3,96	0,68	31,54
Metanol T cent/l	102	26,90	0,00	0,68	27,58
Flytgas cent/kg	110	13,29	18,09	0,11	31,49
Bioflytgas cent/kg	111	13,29	18,09	0,11	31,49
Bioflytgas R cent/kg	112	13,29	9,04	0,11	22,44
Bioflytgas T cent/kg	113	13,29	0,00	0,11	13,40

SKATTETABELL 1 B					
<i>Tillämpas från och med 1.7.2027</i>					
Produkt	Produkt- grupp	Energiinne- hållsskatt	Koldioxid- skatt	Försörjnings- beredskaps- avgift	Sam- manlagt
Motorbensin cent/l	10	53,79	14,31	0,68	68,78
Bensin för små motorer cent/l	11	33,79	14,31	0,68	48,78
Bioetanol cent/l	20	35,30	9,39	0,68	45,37
Bioetanol R cent/l	21	35,30	4,70	0,68	40,68
Bioetanol T cent/l	22	35,30	0,00	0,68	35,98
MTBE cent/l	23	43,71	11,63	0,68	56,02
MTBE R cent/l	24	43,71	10,35	0,68	54,74
MTBE T cent/l	25	43,71	9,07	0,68	53,46
TAME cent/l	26	47,07	12,53	0,68	60,28
TAME R cent/l	27	47,07	11,40	0,68	59,15
TAME T cent/l	28	47,07	10,27	0,68	58,02
ETBE cent/l	29	45,39	12,08	0,68	58,15
ETBE R cent/l	30	45,39	9,84	0,68	55,91
ETBE T cent/l	31	45,39	7,61	0,68	53,68
TAAE cent/l	32	48,75	12,97	0,68	62,40
TAAE R cent/l	33	48,75	11,09	0,68	60,52
TAAE T cent/l	34	48,75	9,21	0,68	58,64
Biobensin cent/l	38	53,79	14,31	0,68	68,78
Biobensin R cent/l	39	53,79	7,16	0,68	61,63
Biobensin T cent/l	40	53,79	0,00	0,68	54,47
Etanoldiesel cent/l	47	20,23	9,58	0,35	30,16
Etanoldiesel R cent/l	48	20,23	5,26	0,35	25,84

Etanoldiesel T cent/l	49	20,23	0,94	0,35	21,52
Dieselolja cent/l	50	34,57	16,36	0,35	51,28
Dieselolja para cent/l	51	32,65	15,45	0,35	48,45
Biodieselolja cent/l	52	31,69	15,00	0,35	47,04
Biodieselolja R cent/l	53	31,69	7,50	0,35	39,54
Biodieselolja T cent/l	54	31,69	0,00	0,35	32,04
Biodieselolja P cent/l	55	32,65	15,45	0,35	48,45
Biodieselolja P R cent/l	56	32,65	7,73	0,35	40,73
Biodieselolja P T cent/l	57	32,65	0,00	0,35	33,00
Lätt brännolja cent/l	60	12,98	16,90	0,35	30,23
Lätt brännolja, svavelfri cent/l	61	10,33	16,90	0,35	27,58
Biobrännolja cent/l	62	10,33	16,90	0,35	27,58
Biobrännolja R cent/l	63	10,33	8,45	0,35	19,13
Biobrännolja T cent/l	64	10,33	0,00	0,35	10,68
Tung brännolja cent/kg	71	11,59	18,67	0,28	30,54
Flygpetroleum cent/l	81	57,49	15,54	0,35	73,38
Flygbensin cent/l	91	52,11	13,87	0,68	66,66
Metanol cent/l	100	26,90	7,16	0,68	34,74
Metanol R cent/l	101	26,90	3,58	0,68	31,16
Metanol T cent/l	102	26,90	0,00	0,68	27,58
Flytgas cent/kg	110	13,29	18,09	0,11	31,49
Bioflytgas cent/kg	111	13,29	18,09	0,11	31,49
Bioflytgas R cent/kg	112	13,29	9,04	0,11	22,44
Bioflytgas T cent/kg	113	13,29	0,00	0,11	13,40

SKATTETABELL 2 KOMBINERAD EL- OCH VÄRMEPRODUKTION					
Produkt	Produkt- grupp	Energiinne- hållsskatt	Koldioxid- skatt	Försörjnings- beredskaps- avgift	Sam- manlagt
Lätt brännolja cent/l	60 a	5,35	16,90	0,35	22,60
Lätt brännolja, svavelfri cent/l	61 a	2,70	16,90	0,35	19,95
Biobrännolja cent/l	62 a	2,70	16,90	0,35	19,95
Biobrännolja R cent/l	63 a	2,70	8,45	0,35	11,50
Biobrännolja T cent/l	64 a	2,70	0,00	0,35	3,05
Tung brännolja cent/kg	71 a	3,03	18,67	0,28	21,98
Flytgas cent/kg	110 a	3,47	18,09	0,11	21,67
Bioflytgas cent/kg	111 a	3,47	18,09	0,11	21,67

Bioflytgas R cent/kg	112 a	3,47	9,04	0,11	12,62
Bioflytgas T cent/kg	113 a	3,47	0,00	0,11	3,58