

Plenum

Tisdag 26.10.2021 kl. 13.59—18.38

5. Regeringens proposition till riksdagen med förslag till lagar om ändring av 10 § i och bilagan till bilskattelagen och av 10 § i fordonsskattelagen

Regeringens proposition RP 176/2021 rd

Remissdebatt

Andre vice talman Juho Eerola: Ärende 5 på dagordningen presenteras för remissdebatt. Talmanskonferensen föreslår att ärendet remitteras till finansutskottet.

För remissdebatten reserveras högst 30 minuter. Vid behandlingen av ärendet följer riksdagen det för ärenden med tidtabell överenskomna förfarandet. — Minister Saarikko, var så god.

Debatt

14.59 **Valtiovarainministeri Annika Saarikko** (esittelypuheenvuoro): Kiitos, arvoisa puhemies! Veroasioissa alkoholista autoihin, mutta aiheet eivät liity ainakaan toivottavasti toisiinsa.

Hallituksen esityksessä 176 eduskunnalle laeiksi autoverolain 10 §:n ja liitteen sekä ajoneuvoverolain 10 §:n muuttamisesta toimeenpannaan hallituksen syksyn budjettiriihen päätös, jossa poistetaan autovero uusilta sähköautoilta ja vastaavasti korotetaan uusien sähköautojen ajoneuvoveron perusveroa. Näillä toimilla on tarkoitus tukea vihreää siirtymää ja liikenteen päästöjen vähentämistavoitteita.

Tässä päätöksessä alin autoveron osuus laskettaisiin siis 2,7 prosentista nolnaan. Alinta veron osuutta sovelletaan henkilö- ja pakettiautoihin, joiden ajonaikainen ominaishiiliidioksidipäästö on 0 grammaa kilometriltä. Autoveroa ei siis suoritettaisi autoista, joiden käyttövoimana on yksinomaan sähkö tai vety — siis yksinomaan sähkö tai vety. Samalla näistä autoista kannettavaa ajoneuvon perusveroa korotettaisiin 65 eurolla vuodessa.

Esitys liittyy vuoden 2022 talousarvioon ja on tarkoitettu käsiteltäväksi sen yhteydessä, ja esityksen on tarkoitus niin ikään tulla voimaan ensi vuoden alusta.

Muutettua autoverotaulukkoa sovellettaisiin autoihin, joiden ensimmäinen veron määräytymispäivä on 1.10., eli oli jo tämän kuun alussa, tai sitten päivämäärät sen jälkeen. Niistä autoista, jotka on verotettu 1.10.2021 ja 31.12.2021 välisenä aikana — tämä liittyy tietysti autokauppaan hyvin oleellisesti — Verohallinto maksaisi autoveron takaisin oikaisu päätöksellä ilman hakemusta. Ajoneuvoveron perusveron korotus koskisi autoja, jotka on käyttöön otettu 1.10.2021 tai sen jälkeen. Korotettua perusveroa kuitenkin sovellettaisiin vasta 1.10.2023 ja sen jälkeisiltä päiviltä kannettavaan veroon.

Toinen varapuhemies Juho Eerola: Näin, kiitoksia. — Edustaja Soinikoski.

Punkt i protokollet PR 124/2021 rd

15.01 **Mirka Soinikoski vihr:** Arvoisa puhemies! Ekologisen vaihtoehdon pitää aina olla saastuttavampaa vaihtoehtoa edullisempi. Hallituksen esitys poistaa autovero nollapäästöisiltä autoilta tukee tätä tavoitetta. Jatkossa entistä useammalla suomalaisella on mahdollisuus valita nollapäästöinen auto, kun niiden hinta on kilpailukykyinen verrattuna polttomoottoriautoihin.

Hallituksen esitys on hyvää jatkumoa nollapäästöisten autojen hankintatuelle, joka yhdessä autoveron poistamisen kanssa vauhdittaa nollapäästöisten autojen yleistymistä Suomen liikenteessä. Meidän pitää tavoitella Norjan tilannetta, jossa lähes puolet uusista myytävistä autoista on nollapäästöisiä. Kaikista henkilöliikenneautoista nollapäästöisten osuus Norjassa on jo 12 prosenttia. Norjan tilanne myös osoittaa, etteivät pohjoinen sijainti tai pitkät välimatkat ole esteenä nollapäästöautojen yleistymiselle liikenteessä. Suomen on tavoiteltava samaa tilaa kuin Norja ja jopa ylitettävä se, jos Suomi haluaa puolittaa liikenteen päästöt vuoteen 2030 mennessä. Nollapäästöautojen autoveron poistaminen on tärkeä askel siirtymisessä kohti fossiilitonta liikennettä.

Arvoisa puhemies! Suomen tavoitteena on fossiilittoman liikenteen tiekartan mukaisesti puolittaa kotimaan liikenteen päästöt vuoteen 2030 mennessä, ja siirtymä fossiilittomaan liikenteeseen on tehtävä reilusti. Siksi erilaiset hankintatuet, verohelpotukset ja investoinnit infrastruktuuriin ovat äärettömän tärkeitä, jotta jokaisella suomalaisella on aito mahdollisuus valita itselleen sopiva päästötön liikkumismuoto. Autoveron poistaminen lisää kannustimia hankkia nollapäästöautoja, koska se alentaa auton hankintahetken kustannuksia. Tämä hallituksen esitys on pitkällä aikavälillä myös kustannusneutraali, sillä autoveron poisto kompensoidaan nostamalla asteittain nollapäästöautojen vuosittain maksettavaa ajoneuvoveroa. Ajoneuvoverosta aiheutuvat kustannukset eivät kuitenkaan vaikuta samalla tavalla ostopäätökseen kuin autovero, joka näkyy suoraan auton hinnassa.

Suomessa tarvitaan jatkossakin omaa autoa. Tämän takia meidän on poliittisilla päätöksillä huolehdittava siitä, että markkinoilla olevat uudet autot ovat nollapäästöisiä tai ainakin mahdollisimman vähäpäästöisiä. Irtautuminen fossiilisista polttoaineista on ilmaston takia välttämätöntä. Monipuolinen ja uusiutuviin lähteisiin perustuva energia lisää Suomen omavaraisuutta, energiaturvallisuutta ja ihmisten liikkumisen edellytyksiä, kun emme enää ole riippuvaisia öljyn globaaleista markkinamuutoksista.

Toinen varapuhemies Juho Eerola: Edustaja Essayah poissa. — Edustaja Lehto.

15.04 **Rami Lehto ps:** Arvoisa puhemies! Nollapäästöisten autojen ajoneuvoveron perusveron korotus on mitoitettu siten, että tämä muutos tuottaisi verotuloja auton tyypillisen käyttöiän aikana autoveron keskimääräistä alennusta vastaavan määrän. Elikkä autovero otetaan pois nollapäästöisiltä autoilta, ja sitten ajoneuvoveroa taas korotetaan heillä. Tämähän on käytännössä, että saat ekana autosta alennusta, mutta maksat myöhemmin korotetuna saman summan kuin mikä se oli ennen ajoneuvoveron poistoa, elikkä tämähän on vähän niin kuin osamaksusopimus sitten verottajan kanssa, että loppuosasta autosta näin tapahtuu.

No sitten kun ajatellaan, niin taas tehdään tällainen vähän niin kuin verohelpotus vain varakkaammille. Eihän se pienituloinen duunari, joka autolla käy töissä, hyödy nyt tästä mitään. Mutta tässä on taas sitten varakkaammalle hyvä kikka saada pikkasen halvemmalla täyssähköauto tai vetyauto, ja sitten hän myy sen bensaroistonsa sille pienituloiselle,

Punkt i protokollet PR 124/2021 rd

joka joutuu ostamaan käytetyn auton. Hän saa sen paljon kuluttavan, ja hän taas maksaa paljon polttoaineveroakin. Tällähän vain kierrätetään pienituloisille kustannuksia lisää.

No sitten jos ajattelee, että vaikka olisi varaa ostaa vetyauto tai sähköauto, niin se ei ole aina mahdollista. Ensinnäkin vetyauto on aika vaikea tankata tällä hetkellä Suomessa. Ei taida olla yhtään pistettä. Baltian maista ja sitten Tukholmasta löytyvät vissiin lähimmät tankkauspisteet. Sähköautohan on ihan kiva, mutta moni asuu, ihan mielettömästi suomalaisia asuu vanhoissa kerrostaloissa, mihin et saa mitenkään latauspistettä, ellei sinne tehdä isoja remonteja. Ja se ei tule toteutumaan vielä pitkään, pitkään aikaan, että se taloyhtiö suostuisi siihen, ellei valtiovalta sitten taas pakota niitä lisäkustannuksia sinne. Ei ole mitään mahdollisuuksia hankkia sitä. Tai sitten viet sen auton jonkin kaupan pihaan pitkäksi aikaa kököttämään, että se latautuu hitaasti, tai sitten pikalatureissa ollaan nähty, että siellä taas ryöstetään hinnoilla ihmiset, ketkä haluavat todella nopeasti ladata sen autonsa.

Tämä on ihan hyvä ajatus, mutta tämä ei toimi, ja kyllä tälläkin potkitaan taas pienituloisen nilkoille.

Toinen varapuhemies Juho Eerola: Edustaja Viitanen.

15.06 Pia Viitanen sd: Arvoisa puhemies! Tässä on tullut jo ilmi tämä esityksen sisältö, eli todellakin sitten autovero poistetaan täyssähköautoilta ja nostetaan sitä ajoneuvoveroa näiltä se 65 euroa vuodessa. Varmasti on hyvä, että tämänkaltaisella esityksellä tuetaan suomalaista ilmastotavoitetta, vähennetään päästöjä. Varmasti kaikki olemme yhtä mieltä juuri siitä asiasta, että tavoitteet, että liikenne olisi mahdollisimman vähäpäästöistä ja perustuisi juuri esimerkiksi täyssähköautoihin enemmän ja niin poispäin, ovat hyvin kannatettavia ja jopa välttämättömiä, koska meillä on tietyt ilmastotavoitteet.

Tässä yhteydessä haluaisin osaltani sanoa sen saman, minkä olen aika usein sanonut niiden esitysten yhteydessä, jotka käsittelevät autoilun tai liikenteen verotusta, ja minkä aika usein muuten valiokuntakin on kirjannut omiin huomioihinsa, että kaiken kaikkiaan kun näitä yksittäisiä esityksiä tulee, niin on syytä seurata ja erityisesti kiinnittää huomiota kokonaisuutena liikenteen ja autoilun verotuksen sellaiseen kokonaisuuteen, jossa huomioidaan paitsi ekologiset niin myös nämä sosiaaliset ja alueelliset tavoitteet, eli tavallaan tasarvoa myös sosiaalisesti ja ekologisesti ja alueellisesti voidaan sitten edistää. Eli kokonaisuus kaiken kaikkiaan liikenteen verotuksessa lienee aika haastavaa löytää, mutta kun sitä etsitään ja uudistetaan, niin silloin mielestäni on hyvin tärkeää muistaa myös nämä oikeudenmukaisuuskysymykset.

Toinen varapuhemies Juho Eerola: Näin. — Ja edustaja Marttinen.

15.08 Matias Marttinen kok: Arvoisa herra puhemies! Tämä esitys on minusta kaikin puolin aivan oikeansuuntainen. Toki voidaan myös todeta näin, että aika pienistä muutoksista nyt lopulta on kyse tässä kokonaisuudessa, mutta siinä, että verotuksella tuetaan nimenomaan siirtymistä näihin vähäpäästöisiin tai päästöttömiin kulkutapoihin ja autokannan uudistumiseen, ne ovat tietysti kyllä hyvinkin kannatettavia.

Mutta, herra puhemies, kuten totesin, nämä askeleet ovat aika pieniä, ja nyt tässä nimenomaan esitetään muutoksia vain ja ainoastaan näihin täyssähköautoihin, ja sielläkin hyvin pieniä muutoksia. Täytyy kuitenkin muistaa se, että Suomen autokanta on yksi Euroopan vanhimmista. Nyt nämä muutokset, mitä hallitus esittää, kohdistuvat pelkästään täyssäh-

Punkt i protokollet PR 124/2021 rd

köautoihin. Me tiedämme sen, että kuitenkin hyvin pitkälle tulevaisuuteen valtaosa suomalaisista tulee ajamaan polttomoottoriautoilla. Ja meille tuodaan vuosittain kymmeniätuhansia käytettyjä isomoottorisia autoja ulkomailta, erityisesti Ruotsista. Nyt kun tämä sähköistyminen menee eteenpäin Länsi-Euroopassa ja Euroopassa ylipäänsä, niin isona riskinä on kyllä se, että meille tuodaan jatkossakin yhä enemmän näitä isomoottorisia käytettyjä autoja Suomeen, ellei meillä sitten tehdä myös isompaa muutosta meidän autoiluverotukseen. Sen takia olemme esittäneet kokoomuksessa isompaa remonttia autoilun verotukseen sitä kautta, että autoveroa laskettaisiin vuosittain isommissa määrin, jotta nimenomaan voitaisiin tukea myös tätä polttomoottoriautoissa tapahtuvaa muutosta — ei pelkästään näiden täyssähköautojen vaan myös kaikkien muiden voimien osalta, ja tässä on erityisesti se, että seuraavana askeleena pieni- ja keskipäästöisten polttomoottoriautojen autoveroa laskettaisiin, jotta me saamme tätä kiertoa enemmän, jotta saamme myös enemmän näitä vähän käytettyjä polttomoottoriautoja markkinoille, ja sitä kautta pienennettyä myös näiden kautta autoilun kokonaispäästöjä.

Oikeastaan kysyisin ministeriltä: Miten näette tämän laajemman autoilun verotuksen muutoksen, mikä meillä on edessä ja joka on välttämätöntä tehdä, koska täällähän kuitenkin nyt vielä puhutaan aika pienistä määristä, mitä tällä muutoksella nyt saadaan aikaiseksi? Miten suhtaudutte kokoomuksen esitykseen, siihen, että autoveroa laajemmin lähdetäisiin muuttamaan, koska joka tapauksessa tulevaisuudessa autoveron tuotto tulee pienemään merkittävästi? Ja nyt kun me ollaan kuitenkin vielä ajurin paikalla, niin eikö siinä nyt olisi kuitenkin järkevää lähteä tekemään myös isompaa remonttia autoiluverotukseen ja tukea myös sitä, että markkinoille saadaan uudempia, turvallisempia autoja laajemmin, joita sitten suomalaiset voivat käyttää?

Toinen varapuhemies Juho Eerola: Näin. — Ja nyt vielä edustaja al-Tae ja sen jälkeen ministeri Saarikko, 3 minuuttia.

15.11 Hussein al-Tae sd: Arvoisa puheenjohtaja! Arvoisa ministeri, kolme pointtia:

Ensimmäinen kysymys liittyy liikenteen kokonaisarviointiin verotus huomioiden. Mitä kuuluu tavaraliikenteelle ja meriliikenteelle tähän kokonaisuuteen nähden? Mikä on se tiekartta, koska siellä ne isot päästöt ovat ja siellä se vety myös merkitsee todella paljon?

Ja sitten vielä tähän itse esitykseen liittyen tarkemmin kaksi pointtia.

Ensimmäinen: Kyllähän tässä täytyy olla reilu sekä meidän kansalaisillemme että planeetalle. Planeetalle siitä näkökulmasta, että nykyiset sähköautot toimivat litium- ja kobolttiakuilla. Meidän täytyisi tämän kysynnän, mikä maailmassa on, täyttämiseksi porata Suomi täyteen reikiä, jotta me saisimme sen koboltin sieltä ulos. Eli se ei ilmaston näkökulmasta autuaaksi tee, että ne ovat sähköautoja, jos me toisella kädellä sitten runnomme meidän luontomme rikki. Näiden tuotteiden jalostusarvo on korkea, mutta jos se jalostus ei tapahdu Suomessa, niin me menetämme sitä kautta verotuloja. Mitä tälle kuuluu kaivoslain näkökulmasta, ja miten tämä luontoaspekti on otettu huomioon tässä verotuksessa, kun sähköautoja puffataan ja työnnetään tällä hetkellä?

Ja sitten toinen kysymys, joka liittyy siihen reiluuteen kansalaisille. Kyllähän se konversiotuki kannattaisi tässä jatkaa mahdollisimman pitkälle, koska silloin me saamme meidän bensa-automme ja dieselautomme käyttökelpoisiksi kaasuautoina mahdollisimman pitkään. Maksetaan se erotus, mitä maksaa konvertoiminen, muuttaminen tehdä, sillä kun me odottelemme niitä sähköautoja tuleviksi — Kiinan markkinoille menee varmaan 75 pro-

Punkt i protokollet PR 124/2021 rd

senttia kaikista maailman sähköautoista tällä hetkellä, mutta jossain vaiheessa niitä alkaa tulla Suomeen paljon laajemmin ja yhä useammalta toimittajalta, edelleen kobolttiongelma siellä — meidän täytyisi pystyä ajamaan meidän bensa- ja dieselautoillamme mahdollisimman kustannustehokkaasti ja luontoa säästävästi. Ja tässä tämä konversio on tajuttoman tärkeä. Sekin on verohelpotus, ja se on itse asiassa verohelpotus, mikä menee suoraan köyhille, jotka ajavat autoja tässä suuressa maassa.

Näihin kolmeen pointtiin jos saisin vielä vastauksia. — Kiitos.

Toinen varapuhemies Juho Eerola: Ja nyt ministeri Saarikko.

15.13 Valtiovarainministeri Annika Saarikko: Arvoisa puhemies! Pitäydyn vastauksessani — kiitos hyvistä analyyseistänne — kuitenkin pääosin tässä juuri nyt käsittelyssä olevassa hallituksen esityksessä. Kommentoin yleisesti, että on varmaan niin, mitä edustaja Marttininkin tässä pohdiskelee, että tarve isommalle verotuksen muutokselle on sinänsä, jollain aikavälillä, olemassa. En viittaa pelkästään ajoneuvo- ja autoveroon, vaan myöskin siihen liikenteen verotuksen kokonaisuuteen, joka nyt näkyy kallistuneina bensan hintoina bensapumpulla — ei niinkään hallituksen ratkaisujen vaan maailmanmarkkinahintojen vaikutuksena — ja toisaalta siihen väistämättömään muutokseen, jonka globaali autoteollisuus on jo omassa toiminnassaan toteuttanut ja vaihtanut vahvasti autojen rakennetta ja markkinan suuntaa uusiutuviin ja ennen kaikkea sähköpohjaisen liikenteen kehittämiseen.

En ryhdy ennustamaan, en varsinkaan täältä aitiosta käsin, mutta oma arvioni on se, että markkinamuutos tulee olemaan vielä nopeampikin kuin mitä juuri nyt me osaamme ennustaa. Näin on käynyt erittäin monelle ilmastonmuutoksen torjunnan toimenpiteelle, että hallitukset — me ja muut monessa muussa maassa — ovat sittenkin perässä sitä väistämätöntä ja hyvää markkinatalouden kehitystä, joka vaikkapa autoteollisuudessa näkyy. Mutta kyllä, suomalaisen verotuksen pitää kulkea tuon mukana, ja viittaa siis koko liikenteen verotukseen.

Täällä edustaja Mäkelä kävi omassa puheenvuorossaan kriittisesti läpi sitä, että entäpä se vähävaraisempi autonostaja, keskituloinen autonostaja. Tietenkin tavoitteena on, mihin ei yksin maan hallitus voi vaikuttaa, että myöskin sähköautojen hinta kohtuullistuisi, markkina muuttuisi ja siitä tulisi enemmän myöskin keskituloiselle ja jopa pienituloiselle mahdollinen. No, miten tätä kehitystä kohti kuljetaan? Siten, että autokanta uusiutuu. Ja miten se uusiutuu? Siten, että uusia autoja tulee sittemmin, myöhemmin myöskin käytettyjen markkinaaan, ne ovat kohtuullisemman hintaisia ja se autokanta uudistuu ja mahdollistaa myös eri tulotasoisille ihmisille ympäristölle ystävällisten vaihtoehtojen hankinnan.

Vielä muutama tarkennus, arvoisa puhemies, tähän itse esitykseen. Tämän perusviesti on kannustaa, ei kepittää, niihin toimiin, jotka ovat ilmastollisesti kestäviä ja jotka näkyvät myös kuluttajien arjessa. Miksi tässä ovat mukana vain uudet autot? — Viittaa vähän myös tuohon edustaja Mäkelän pohdintaan. — Siksi, että kotimaisia ja ulkomaisia autoja täytyy kohdella yhdenvertaisesti. Kotimaisista ennen lokakuun alkua tänä vuonna rekisteröidyistä autoista on täytynyt maksaa autovero, joten myös ulkomaisista vastaavista täytyy autovero maksaa. Ja tässä taustalla oli, niin kuin totesin jo esittelypuheenvuorossa, meidän talousarvioneuvottelujemme päätös, verotusratkaisut kokonaisuudessaan, mutta myös liikenteen verotusta selvittäneen työryhmän työ, jossa sähköautojen hankintahetken kannustimien lisääminen autoveron muutoksilla oli yksi osa laajempaa kokonaisuutta.

Punkt i protokollet PR 124/2021 rd

Totean vielä, puhemies, aivan lopuksi, että veromuutoksen seurauksena hankintahetken kannustimet valita sähköauto paranisivat, koska päästöohjaus autoveron kautta vaikuttaa enemmän kuluttajien kannustimiin kuin päästöohjaus ajoneuvoveron avulla, ja siksi tämä verotuksen sisäinen muutos siis tehdään.

Toinen varapuhemies Juho Eerola: Näin, kiitoksia. — Edustaja al-Tae vielä.

15.17 Hussein al-Tae sd: Kiitos, puhemies! Haluaisin vielä kysyä siitä, millaista arviota olette tehneet nyt, kun me rohkaisemme ihmisiä koko Euroopassa erilaisin direktiivein ja sitten kansallisten lakien avulla ostamaan sähköautoja. Miten me varmistamme, että ihmis-oikeudet toteutuvat niissä maissa, esim. Afrikan maissa, joissa kobolttia louhitaan näitten sähköautojen mahdollistamiseksi? Miten me varmistamme, että Suomen luonto ei tärvelly siksi, että markkinat vaativat tämän nopean regulaation ja markkinapaineen vuoksi hirveästi sähköautoja? Haluaisin vielä kuulla, ministeri, teidän arvionne siitä, miten me voisimme tätä tasapainoa saada aikaiseksi.

Toinen varapuhemies Juho Eerola: Nyt ei varsinaisesti tähän hallituksen esitykseen liittynyt [Hussein al-Tae: Sähköautoihin kyllä liittyi!] — no, sähköautoihin kyllä — mutta jos ministeri haluaa vastata, niin olkaa hyvä.

15.18 Valtiovarainministeri Annika Saarikko: Arvoisa puhemies! Kysymys on erittäin syvä ja perusteellinen, eikä siihen yksin Suomi voi edes vaikuttaa. On tietysti huolehdittava siitä, että Suomi on osa niitä kansainvälisiä yhteisöjä, jotka pitävät huolta sekä työmarkkinoiden ihmisoikeuskysymyksistä että globaaleista luontoarvoista.

Olen itse vierailut muutama viikko sitten Talvivaaran kaivoksella, jolla kyllä muodostui vahva käsitys siitä, että ympäristöarvot ovat vahvasti läsnä nyt tässä Talvivaaran — Terrafamen, korjaan, pahoittelut, siis väärä käsite — Terrafamen kaivoksen uudessa tulemisessa siltä osin, että siellä muodostuu raaka-ainetta nimenomaan akkuteollisuuden hyvin ympäristöllisesti kestäväällä tavalla. Osana niitä prosesseja on otettu huomioon ympäristöarvot eli se toiminta, mitä tehdään oman maan kamaralla. Siihen meidän omat lainsäädännöt voivat vaikuttaa, mutta globaalien pelisääntöjen osalta Suomen pitää olla ikään kuin osana kansainvälisiä yhteisöjä näitä vahtimassa.

Edustaja kiinnittää aivan oikein huomiota siihen, että yksittäinen suomalainen Terrafame tai muu suomalainen toimittaja, tuottaja tai kaivosteollisuus ei ole tätä sinänsä ratkaisemassa, mutta on osa sitä valtavaa globaalaa tarjonnan tarvetta, jonka tämä sähköautoteollisuus tulee vaatimaan, ja se kehitys on ennätyksellisen nopeaa. On tietenkin varottava, ettei toisaalla vahvasti ympäristölle ja ilmastollisesti myönteiseltä näyttävä teko ole nopeuksissaan heikentämässä meidän yhteisiä luonto- ja ympäristöarvojamme toisaalla.

Andre vice talman Juho Eerola: Näin, ja nyt samalla kun totean, että keskustelu on päätynyt, totean, että kyseessä oli edustaja Lehto, jonka puheisiin viittasitte, eikä edustaja Mäkelä.

Riksdagen avslutade debatten.

Riksdagen remitterade ärendet till finansutskottet.