

Plenum

Tisdag 11.12.2018 kl. 14.00—16.56

12. Regeringens proposition till riksdagen med förslag till lag om ändring av bilagan till bilskattelagen

Regeringens proposition RP 276/2018 rd

Remissdebatt

Förste vice talman Mauri Pekkarinen: Ärende 12 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.

Debatt

16.29 **Timo Harakka sd:** Arvoisa puhemies! Tämä koko hallituksen esitys on aika erikoinen. Nykyisen eduskunnan aikana mitään vastaavaa tilannetta ei ole tapahtunut, että varsin suurella kiireellä valmistellaan esitystä, niin että se on lähetekeskustelussa vasta siinä vaiheessa, kun se on valtiovarainvaliokunnan käsittelyssä jo kohtalaisen pitkällä, melkein päsinettä vailla, ja tämä on niin tärkeä asia, suorastaan pyhä asia, että jopa itsenäisyyspäivän jälkeisenä perjantaina kello 10 verojaoston oli kokoonnuttava tätä tutkimaan.

Kyse on täysin teknisestä muutoksesta, joka on varmasti sinällään perusteltu, eli kun siis pakokaasupäästöjen mittaustavat ovat muuttuneet, niin haluttiin varmistua siitä, että se ei kohtele epäoikeudenmukaisesti suomalaisia autonomistajia, kun tavoitteena oli se, että autoverotus ei näitten päästömittausten muutosten takia muutu, ja se on ihan perusteltu päämäärä. On aivan selvää, että mitään verotusta ei pidä muuttaa tällaisten mittausten muutosten takia.

Mutta samaan aikaan olisi hyvin tärkeätä — ja kun tämä on nyt evästyskeskustelu sille valiokunnalle, joka jo melkein tämän päätöksen on osaltaan tehnyt, niin sanon silti — silti huomata se asia, että jatkossa haasteet auto- ja ajoneuvoverotukseen, käyttövoimaverotukseen, maksuihin ja muihin tulevat olemaan niin suuria, että se periaate, että pidetään ennallaan jokin verotaulukko, tulee olemaan vähintäänkin haasteellinen.

Tässä on nyt kolme asiaa, joihin haluan tässä yhteydessä viitata: Niistä ensimmäinen on hallituksen oma ja sinänsä ansiokas energia- ja ilmastostrategia. Toinen on tietenkin kansainvälisen ilmastopaneelin antamat haasteet ja siihen liittyen Euroopan unionin tiukat vaatimukset myös liikenteen päästöjen vähentämiseksi. Ja kolmas on huomenna tuleva liikenneministeriön raportti ilmastovaikutuksista ja päästöjen vähentämisestä. Nämä kaikki vaikuttavat siihen, millä tavalla liikennettä jatkossa verotetaan.

Eli meidän täytyisi nyt muistaa se, että niin vaikeita kuin tosielämän ratkaisut ilmastonmuutoksen estämiseksi ovatkin, meidän täytyisi olla sen verran rehellisiä ja kaukonäköisiä, että myönnämme sen, että suomalaisissa liikenteen maksuissa ja verotuksessa tulee ta-

Punkt i protokollet PR 128/2018 rd

pahtumaan merkittäviä muutoksia, joiden täytyy nykyistä paremmin ohjata siihen suuntaan, että liikenne olisi jatkossa päästötöntä, esimerkiksi sähköautojen tai biokaasuautojen ja ennen kaikkea jaettujen kulkuvälineiden ja joukkoliikenteen suuntaan.

Nyt on aivan paikallaan, että tämä tilanne on täysin neutraali, niin että myöskään auto-kauppa ei häiriinny, [Puhemies koputtaa] mutta tämä on vasta väliaikainen tilanne.

16.32 Timo Heinonen kok: Arvoisa herra puhemies! Tässähän ei ole mitään ihmeellistä, sillä eduskunta itse edellytti, että pitää tehdä tämä korjaus ja tarkistaa, että muutos on neutraali, ja ryhtyä toimenpiteisiin. Näin hallitus on myös toiminut.

Minun mielestäni on hienoa, että tässäkin päätös perustuu nyt tutkittuun tietoon ja selvitykseen, joka on tehty, ja sen myötä on tämä korjausesitys eduskuntaan tuotu. Minun mielestäni siinäkään ei ole mitään erikoista, että tämäntyyppinen ratkaisu tehdään nimenomaan niin, että kun se kerrotaan, niin se astuu voimaan siitä eteenpäin niin sanotusti takautuvasti, eli ei synnytetä myöskään markkinahäiriötä tilanteeseen. Tätä korjaustahan sovelletaan jo 3. joulukuuta 2018 lähtien.

Kyse on siis tästä paljon puhutusta WLTP-mittausmenettelystä. Nyt taustalla on syksyinen päätös, joka ei toteutunutkaan neutraalisti hintojen näkökulmasta, ja tämän myötä VTT teki selvityksen niin kuin eduskunta edellytti, ja nyt uudistus on meidän pöydässä. VTT:n tekemän selvityksen mukaan mittaustavan muutos on nostanut päästöarvoja jonkin verran enemmän kuin JRC:n tutkimustuloksissa ennakoitiin, ja tämä vaikutti osaltaan sitten tuohon autojen hinnannousuun. Osa autojen hinnoista nousi aika merkittävästikin, ja toki osassa sitten oli alenemaa.

Siis jotta autovero ei kiristyisi, tämä muutos nyt tehdään. Olen itse jonkun verran selvittänyt ja ollut yhteydessä myös autokauppaan ja olen saanut varsin yksituumaisen tiedon siitä, että tämä korjaus tähän taulukkoon, joka nyt perustuu VTT:n tekemään selvitykseen, toteuttaa hyvinkin tarkasti neutraaliutta, eli autojen hinnat eivät tämän myötä nouse vaan ne laskevat sille aiemmalle tasolle, missä ne olivat. Myös Autoalan Tiedotuskeskuksen mukaan tämä uusi taulukko on käytännössä veroneutraali.

Erinomainen esitys jälleen hallitukselta.

16.34 Markku Eestilä kok: Arvoisa puhemies! Me viime kesänä kävimme täällä samasta asiasta lähetekeskustelua, ja taisi olla useampikin kansanedustaja, joka sanoi, että tämä on tekninen muutos, ja kun samaa termiä äsken käytti edustaja Harakka, että tämä on tekninen muutos, niin totean, että nämä eivät ole teknisiä muutoksia. Näillä on aina vaikutusta autokauppaan, ja kun me kesäkuussa kävimme sitä keskustelua, niin jo silloin kiinnitimme monen kansanedustajan puheenvuoroissa huomiota siihen, että Suomi on tehnyt päästövähennyssopimuksensa ja liikenteessä päästöjä pitäisi vähentää vuoteen 2030 mennessä puolet, 50 prosenttia, siitä tasosta, mikä oli vuonna 2005. Eihän se mitenkään voi onnistua, jos meillä autoverotus haraa vastaan ja ihmiset näkevät sen, että väärillä hallituksen ja eduskunnan päätöksillä toteutetaan politiikkaa, joka nostaa juuri niitten autojen hintaa, mitä ihmiset oikeasti haluavat. Turhaa tässä talossa on yrittää lähteä vääntämään ihmisten kulutustottumuksia toisiksi, koska sinne pikkuautoon eivät vain mahdu lastenvaunut ja muut harrastustavarat. Näin ollen, kun autojen hinta nousee, markkinapsykologia, jota näköjään kaikki viranomaiset eivät täysin hallitse valtiovaraministeriössä, toimii niin, että jos ihmiset katsovat, että heillä ei ole hinnaltaan kohonneisiin autoihin varaa, niin silloin lähde-

Punkt i protokollet PR 128/2018 rd

tään hakemaan vanhoja autoja etupäässä Ruotsista ja Saksasta, joissa ne ovat edullisia sen takia, että niillä ei kohta pysty ajamaan siellä tietyissä maissa.

Tämä muutos, joka nyt tehdään, on sillä tavalla lähes tekninen, että nyt mennään jo kohtuullisesti siihen asentoon, mikä olisi pitänyt olla jo viime kesänä hallituksen esityksessä ja eduskunnan päätöksessä. Onneksi pidimme melua tästä asiasta. Se johti siihen, kuten edustaja Heinonen täällä hyvin kuvasi, että eduskunta edellytti, että tähän asiaan palataan. Nyt palataan. Mutta kun katsotte tätä salia, niin kuinka moni kansanedustaja oikeasti on kiinnostunut liikenteestä, joka on aivan elinehto talouden pyörien pyörimiselle, ja sen kohoavista kustannuksista? Täällä on muutama henkilö nyt juttelemassa autoverosta, joka on aivan keskeinen liikenneturvallisuuteen vaikuttava seikka, Suomen päästötavoitteisiin vaikuttava seikka ja moneen muuhun, ihmisten liikkumiseen ja työssäkäyntiin, vaikuttava seikka.

Minun mielestäni tämä autoverokeskustelu pitäisi nähdä myös tasa-arvokysymyksenä. Olen monta kertaa sen tuonut esille, että meillä kansanedustajillakin, täällä kun olemme Helsingissä, on varaa valita, millä julkisilla kulkuneuvoilla kuljemme, mutta kun me menemme tuonne Itä- ja Pohjois-Suomeen, niin se oma auto on ainut vaihtoehto käytännössä. [Kari Kulmala: Kaksi autoa!] — Niin kuin edustaja Kulmala täällä sanoi, kaksi. Niin on meidänkin perheellä kaksi autoa, koska yhdellä ei pärjää. — Ja jos sitä koko ajan vuosi vuodelta verotetaan enemmän, niin kyseessä on tiettyyn ihmisryhmään kohdentuva pakkoverotus, ja näitä asioita pitäisi eduskunnassa käydä läpi, jotta me saamme sen verotuksen oikeudenmukaiseksi. Oma käsitykseni on se, että ilman muuta meidän pitäisi markkinoiden avaamiseksi, liikenneturvallisuuden parantamiseksi ja päästötavoitteiden saavuttamiseksi [Puhemies koputtaa] poistaa autovero kokonaan viidessä vuodessa asteittain.

16.38 Jukka Kopra kok: Arvoisa herra puhemies! Edustaja Eestilä mainitsi tuossa ansiokkaasti, että tämän olisi syytä kiinnostaa useampia täällä eduskunnassakin ja ylipäätään Suomessa, ja ihmettelen samaa itsekin. Liikkuminen on kuitenkin elinehto, että täällä voidaan asua. Muualla kuin kaupunkialueilla perheillä on oltava kaksi autoa, jotta pärjää, ja niin edelleen. Samankaltainen liikkumisen kustannuksiin liittyvä asia saa Pariisissa kelta-liivit kadulle mellakoimaan, ja siellä otetaan homma tosissaan. Toivottavasti tietenkään sellainen ilmiö ei Suomeen leviä, mutta ehkä mekin voisimme aktiivisemmin paneutua täällä, muutkin kuin tällä hetkellä läsnä olevat.

Arvoisa puhemies! Tässä tosiaan on kyse ikään kuin korjaavasta esityksestä. Viime kesänä oli tähän samaan liitteeseen liittyvä autoveron muutosesitys täällä eduskunnan käsittelyssä, ja silloin jo monet täällä salissa totesivat, että tämä tulee aiheuttamaan verotuksellisesti hankalan tilanteen eli joidenkin ajoneuvojen verotus kiristyy. Silloin sitten eduskunta velvoitti tekemään uuden esityksen ja oikaisemaan tilanteen, ja nyt olemme siinä pisteessä, että tämä korjaus tehdään — hyvä niin. Nyt meillä on riittävästi tietoa siitä, kuinka tätä mittaustietoa sovelletaan maksuihin ja veroon, ja näin ollen saadaan tämä jo aiheutunut markkinahäiriö oikaistua.

Tämä välitilanne, mikä tässä nyt on ollut tällä hetkellä vielä voimassa olevan verotaulukon mukaan, on kyllä ollut erittäin haitallinen. Se on vienyt esimerkiksi meidän ilmastotavoitteitamme entistä kauemmas, sillä tänä vuonna Suomeen on tuotu suuria dieselautoja ulkomailta käytettynä enemmän kuin koskaan, juuri niitä autoja, joista muissa maissa halutaan päästä eroon ja joista mekin täällä haluaisimme päästä eroon — mihin olemme pyr-

Punkt i protokollet PR 128/2018 rd

kineet — mutta joita ihmiset ovat olleet pakotettuja ostamaan, kun tämän verovirheen seurauksena korvaavien ajoneuvojen hinta on ollut Suomessa kallis.

Hyvä siis, että tämä verotuksen muutos nyt tehdään, ja toivottavasti rauha palaa markkinoille ja kauppa käy ja ihmiset ostavat nyt sitten toivomiaan autoja, jotka ovat kuitenkin ympäristöystävällisiä ja kukkarolle sopivia.

16.40 Timo Heinonen kok: Arvoisa herra puhemies! Tässä edellä edustaja Eestilä kuten myös edustaja Kopra pitivät hyvät puheenvuorot ja veivät tätä keskustelua jo askeleen eteenpäin. Olen itse tismalleen samaa mieltä, että autoveron poisto itse asiassa olisi jopa ympäristöteko.

Meillähän 80-luvun lopulta lähtien useimmat tieliikenteen päästöt ovat laskeneet, mutta kuitenkin hiilidioksidipäästöt jatkoivat pitkään kasvua ollen suurimmillaan vuonna 2005, ja edelleen siis tehtävää riittää. Jos katsomme sitä, että EU on asettanut liikenteen hiilidioksidipäästöille kunnianhimoisen tavoitteen, eli vuonna 2050 päästöjen pitää olla 60 prosenttia pienemmät kuin vuoden 90 taso oli, ja jos katsomme, mikä on tilanne tässä suurin piirtein näinä aikoina, niin siihen on todella pitkä matka, sillä vielä 2010-luvulle tultaessa päästöt olivat yhä noin 4 prosenttia vuoden 90 päästöjä suuremmat. Samaan aikaan kansallisen energia- ja ilmastostrategian mukaan kotimaanliikenteen kasvihuonepäästöjä on vähennettävä 50 prosenttia vuoteen 2030 mennessä. Hallituksen ilmastopolitiikan tavoitteiden mukaan maamme tulee lisäksi olla hiilineutraali vuoteen 2045 mennessä.

Niin kuin edustaja Kopra edellä toi esille, tänä vuonna Suomeen tuodaan ennätysmäärä vanhoja eli tavallaan jo käytöstä Ruotsissa ja muissa maissa poistuvia autoja. Ja mitä se tarkoittaa? Eivät ne ainakaan ole niitä kaikista puhtaimpia, vähäpäästöisimpiä autoja, ja samaan aikaan kun muissa Pohjoismaissa on autojen keski-ikä saatu laskuun, niin meillä Suomessa itse asiassa autojen keski-ikä on kymmenen vuotta yhtäjaksoisesti vanhentunut. Keskimääräinen teillämme päivittäin kulkeva henkilöauto on jo siis lähes 12 vuotta vanha, ja romutettuna rekisteristä poistettujen henkilöautojen keski-ikä on nyt Suomessa noin 21 vuotta. Maamme autokanta on siis näin Euroopan vanhimpia ja Pohjoismaiden vanhin. Norjassa ja Ruotsissa henkilöautojen keski-ikä on noin kymmenen vuotta ja Tanskassa jopa alle yhdeksän vuotta. Voi katsoa, että tuoreemmat autot ovat aina turvallisempia ja ne ovat myös vähäpäästöisempiä.

Arvoisa puhemies! Tieliikenteen Tietokeskus TT on laskenut, että jos autoveron pois-taisimme, niin se laskisi meidän liikenteen CO₂-päästöjä vuoteen 2030 mennessä noin 700 000 tonnia, eli puhutaan merkittävästä asiasta. Sen takia olen hyvin samaa mieltä [Puhemies koputtaa] edustajakollega Eestilän kanssa... — Puhemies! Jatkan lyhyesti sieltä edestä, kun minulla jäi lause kesken! [Puhuja siirtyy puhujakorokkeelle]

Ensimmäinen varapuhemies Mauri Pekkarinen: Edustaja Heinonen jatkaa, ja siihen hänellä on kaikki oikeudet ja mahdollisuudet.

Arvoisa puhemies! Olen edustaja Eestilän kanssa tismalleen samaa mieltä siitä, että meidän pitäisi tehdä nyt — toivottavasti ensi keväänä hallitusneuvotteluissa ne puolueet, jotka siellä ovat — ratkaisu siitä, että tehdään tiekartta autoverosta luopumiseksi. Se tapahtuisi todennäköisesti järkevimmällä tavalla juuri niin kuin edustaja Eestilä esitti, noin viiden vuoden aikajänteellä. Kerrottaisiin suoraan, millä tavalla se lähtee leikkaantumaa, ja valtiovarainministeri Petteri Orpohan on julkisuudessa sanonut, että ensimmäisenä se voitai-

Punkt i protokollet PR 128/2018 rd

siin poistaa vähäpäästöisiltä ja päästöttömiltä autoilta. Itse asiassa tämä olisi erittäin järkevää, eli lähdettäisiin sieltä liikkeelle ja tehtäisiin määrätietoinen tiekartta siihen, että autoverosta luovuttaisiin.

No tietysti seuraavaksi kysytään, mitä se tarkoittaa meidän verotuotoille. Se hetkittäisesti sitä voisi laskea, mutta itse asiassa autokauppa elpyisi, autot ostettaisiin Suomesta ja arvonlisäverotuotot tulisivat sitä kautta. Itse uskon siihen, että tätä kautta paitsi dynaamiset vaikutukset myös ilmastovaikutukset olisivat niin merkittävät, että tämä ratkaisu kannattaisi tehdä.

16.44 Markku Eestilä kok: Arvoisa puhemies! Minusta verotusta autoiluun liittyen on syytä vielä enemmän pohtia. Meillähän tehtiin viime vuonna nyt kyseenalainen ennätys, että liikenteestä kaiken kaikkiaan, kun lasketaan kaikki veromuodot ja muut mukaan, kerättiin 8,3 miljardia. Ja kun me tiedämme samaan aikaan, että asumiseen liittyvät kulut nousevat, terveydenhuoltoon liittyvät kulut nousevat, energia maksaa enemmän, kaikki korottavat maksuja, milloin siirtomaksuja, milloin mitäkin, niin se lopputulema alkaa olla se, että minä tiedän monia ihmisiä, joilla on suuria vaikeuksia varsinkin tuolla Itä-Suomessa ja Pohjois-Suomessa liikkua enää omalla autolla, koska kulut ovat niin isot. Kun monta kertaa kyseessä ovat vanhat autot ja niitä joudutaan korjaamaan, niin siinä ihmiset ovat ihmeissään.

Edustaja Kopra viittasi juuri Ranskan mielenosoituksiin. Olkoon niiden alkuperä mikä tahansa, mutta ainakin näytti siltä, että ne osittain liittyivät juuri näihin polttoaineveronkorotuksiin, ja meidänkin täytyisi sieltä jotakin oppia. Kun me tätä verotusta nyt pohdimme täällä, niin jotenkin minulle tulee välillä semmoinen olo kansanedustajana, että meillä on jonkunmoinen autoviha täällä olemassa. Ihan kuin autoilua pitäisi koko ajan verottaa sen takia, että ihmiset vain eivät ostaisi autoja tai ajaisi autolla. Kuitenkin me tiedämme, että meidän talouden pyörien pyöriminen ja työssäkäynti vaativat sitä, että ihmisillä on liikkumisvälineet alla, ja hyvä tiestö pitää olla, että me pystymme nopeasti siirtymään paikasta A pisteeseen B.

Tämä on monissa niissä maissa, joissa vaihtotase on kunnossa ja kilpailukyky kunnossa, huomioitu aivan keskeiseksi kilpailukykytekijäksi. Meillä on jotenkin tässä suhteessa jääty ajattelemaan, että autoilu on vain paha ja jotenkin on pakko korvata se julkisella liikenteellä. Ei se tule onnistumaan näin isossa maassa koskaan eikä sillä nopeudella, mitä ihmisten liikkumistottumukset todellisuudessa vaativat.

Mutta, arvoisa puhemies, yksi asia, johon haluan kiinnittää huomiota, kun me teemme liikenteeseen liittyviä verotuksia: Kyllä tarkemmin pitää valtiovarainministeriössä ottaa huomioon markkinapsykologia ja markkinapsykologiaan liittyvät tekijät ja ihmisten kulutustottumukseen liittyvät tekijät kansainvälisessä maailmassa. Me emme voi enää laskea sitä, mikä on verotuotto, ja olettaa, että ihmiset toimivat täsmälleen niin kuin aikaisemmin, koska he muuttavat omaa kulutustottumustaan aina verotuksen myötä. Tämä asia on jotenkin jäänyt niin kuin jumimaan, ja sen takia, mikäli Maaseudun Tulevaisuuden esittämiin väittämiin on uskominen, me olemme hävinneet valtiona jo 150—200 miljoonaa pelkkänä arvonlisäverona. Onhan se aikamoinen tulonsiirto jonnekin muualle, ja kun vielä ne tuodut autot ovat semmoisia, että ne eivät meidän ilmastonormejamme enää täytä.

Sitten haluan kiinnittää, arvoisa puhemies, lopuksi huomiota dieselveihaan, joka nyt on täällä joissakin puheissa noussut esille: Ei pitäisi Suomen kaltaisessa maassa, joka on täynnä dieselautoja, puhua dieselveihasta, koska niitä tulee olemaan varmasti vielä 15 vuotta. Ja

Punkt i protokollet PR 128/2018 rd

sitä paitsi kun nämä uudet Euro kutoset ovat erittäin vähäpäästöisiä, typenoksidipäästöt ovat kunnossa [Puhemies koputtaa] ja kulutus on pieni, niin annetaan ihmisten valita se auto, jolla he haluavat ajaa.

Riksdagen avslutade debatten.

Riksdagen remitterade ärendet till finansutskottet.