

Plenum

Torsdag 19.11.2020 kl. 15.59—20.17

10. Lagmotion med förslag till lag om ändring av bilagan till lagen om punktskatt på flytande bränslen

Lagmotion LM 53/2020 rd Ville Tavio saf

Remissdebatt

Förste vice talman Antti Rinne: Ärende 10 på dagordningen presenteras för remissdebatt. Talmanskonferensen föreslår att ärendet remitteras till finansutskottet.

För remissdebatten reserveras högst 45 minuter. Vid behandlingen av ärendet följer riksdagen det för ärenden med tidtabell överenskomna förfarandet.

I anslutning till detta ärende tillåts även debatt om ärende 11—16 på dagordningen.

Jag öppnar debatten. Presentationsanförande, ledamot Tavio, varsågod.

Debatt

19.40 **Ville Tavio ps** (esittelypuheenvuoro): Arvoisa herra puhemies! Tässä oli nyt kuitenkin ajatuksena, että minä esittelen jokaisen kohdallaan. Se hieman selkeyttää.

Ensimmäinen varapuhemies Antti Rinne: Näin minäkin tarkoitin, mutta nyt tähän asiaan esittely.

Okei. — Herra puhemies! Perussuomalaiset on autoilijoiden ykköspuolue Suomessa. Perussuomalaiset tässä esittää, että moottoribensiiniin ja dieselöljyyn tulleet valmistusveron korotukset perutaan. Polttoaineiden veronkorotukset lisäävät alueellista eriarvoisuutta, nostavat kuljetusten hintaa ja heikentävät pitkien etäisyyksien maassa sekä yritysten kilpailukykyä että mahdollisuuksia työn vastaanottamiseen kauempaa kotoa. Veronkorotusten peruminen lakialoitteessa esitetysti tuo positiivisia kerrannaisvaikutuksia parantamalla suomalaisyritysten kilpailukykyä, edistämällä työvoiman liikkumista maan sisällä ja lisäämällä alueellista tasa-arvoa.

Tällä vaalikaudella tehty, vihervasemmistohallituksen vaatima veronkorotus on historiallisen suuri. Elokuussa tehdyn korotuksen vaikutus kuljetuskustannuksiin on lähes 80 miljoonaa euroa vuodessa. Bensiinin valmisteveron korotus on kovempi kuin kertaakaan aiemmin 2000-luvulla. Täytyy muistaa, että bensan hinnasta on jo nykyisinkin lähes 70 prosenttia ja dieselöljyn hinnasta yli 60 prosenttia veroja, eli molemmista me maksamme autoa tankatessamme yli puolet veroja.

Verotuksella on suuri merkitys suomalaisen teollisuuden kannalta, ja tämä on yksi syy, miksi perussuomalaiset ovat tätä teemaa jatkuvasti esille nostamassa. Suomessa maanteiden tavaraliikenne maksaa polttoaineveroja vuosittain jo yli 10 prosenttia koko alan liikevaihdosta. Suomen Kuljetus ja Logistiikka SKAL varoitti taannoin, että Suomea viedään

Punkt i protokollet PR 148/2020 rd

poliittisilla päätöksillä tilanteeseen, jossa kamelin selkä katkeaa eli logistiikkakustannukset eivät enää mahdollista tuotantoa Suomessa. Tuollainen varoitus pitää ottaa vakavasti.

Tämän polttoaineveron korotuksen perumalla perussuomalaiset puolustavat suomalaisen teollisuuden kilpailukykyä. Puolustamme suomalaisten yksityisautoilijoiden oikeutta liikkumiseen. Tämä aloite, jonka olen jättänyt, liittyy perussuomalaisen eduskuntaryhmän vaihtoehtobudjettiin, ja tästä veronkorotuksen perumisesta on tehty myös talousarvioaloite, joten niinpä toivon kansanedustajien pohtivan tarkkaan, mitä Suomen tulevaisuudelle oikein haluavat, kun tästä tullaan äänestämään.

19.43 Jani Mäkelä ps: Arvoisa puhemies! Erityisesti tästä nestemäisten polttoaineiden valmisteverosta tai sitä koskevasta lakialoitteesta kommentoin.

Jos menee tankkaamaan autoa Suomessa ja luulee ostaneensa litran polttoainetta, niin todellisuudessa sillä rahalla onkin saanut vain 0,33 litraa polttoainetta. Eli autoilija maksaa nettona yhteiskunnan yleiskatetta budjettiin, toimii niin sanotusti lypsylehmänä, kun taas jos joku menee julkiseen kulkuvälineeseen Helsingissä ja ostaa 2,8 euron kertalipun, hänelle itse asiassa lyödään toinen mokoma kouraan yhteiskunnan toimesta, koska HSL on 50-prosenttisesti verorahoitettu. Eli julkisessa liikenteessä tämä suhde toimii hieman toisinpäin kuin yksityisautoilussa. Ja perussuomalaiset haluavat myös tuoda esille, että yksityisautoilua Suomessa tarvitaan välttämättä myös tulevaisuudessa.

Yleisesti ottaen tätä ja myöskin seuraavia lakialoitteitamme yhdistää ajatus siitä, että työpaikat Suomeen, investoinnit Suomeen ja verotulot Suomeen. Nämä lakialoitteemme aiheuttaisivat kuluja tai oikeamminkin menetettyjä tuloja valtiolle välillisesti, mutta näillä on myös dynaamisia vaikutuksia — työpaikkoja, lisää kulutusta ja ostovoimaa — joiden seurauksena verotulot pidemmällä aikavälillä palautuvat ja jopa kohoavat. Nämä välittömät menot, jotka aiheutuvat kuitenkin aloitteista, esitämme leikattavaksi pois tulonsiirroista ulkomaille ja muista vastaavista menoeristä, joista ei ole suomalaisille suoraan hyötyä.

19.45 Kimmo Kiljunen sd: Arvoisa puhemies! Kansantalouden perusoppikirjoissa kun käydään verotusjärjestelmiä lävitse, niin nähdään verotuksella ainakin kolmenlaisia piirteitä: sillä on se fiskaalinen merkitys, eli sillä kerätään tuloja valtioille; sillä on käyttäytymistä ohjaava vaikutus ja sillä on myöskin tuloja tasaava vaikutus, voidaan käyttää myöskin siihen.

Myöskin polttoaineverot toimivat tässä. Niillä on erittäin keskeinen fiskaalinen merkitys kaikkialla maailmassa, ei ainoastaan Suomessa. Niillä on myöskin ohjaavaa vaikutusta, kuten tässä edustaja Mäkelä muun muassa sanoi, että pyritään ohjaamaan ihmisiä käyttämään kollektiivista liikennettä, ei yksityisautoilua. Ja niillä on tuloja tasaavia vaikutuksia. Vaikka se on nyt ikään kuin tasaverosuhteessa siihen, kuinka paljon autoa käytetään, niin kaikkein pienituloisimmilla ihmisillä ei ole autoja välttämättä käytettävissä, ja siinä mielessä sillä on tasaava vaikutus, vaikka kylläkin ymmärrän ja tunnistan sen, että suurituloisilla ja pienituloisilla ihmisillä on ehkä molemmilla auto ja silloin pienituloisen ihminen maksaa tässä enemmän. Sillä on tuloja tasaava vaikutus, mutta se on erilainen.

Mutta se olennaisin kritiikki tätä aloitetta kohtaan, niin kuin täällä eduskuntakeskustelussa on jo moneen kertaan käyty läpi tämän polttoaineveron kohdalla, on se, että tämä korotus ei ole mikään historiallinen korotus. Tämä on ainoastaan reagointia siihen, että meillä halutaan pitää polttoaineverotuksen reaalin taso sellaisena kuin se on ollut tähänkin asti, ja tässä on käytännössä hallituskausi peräjälkeen aina korotettu näitä polttoaineveroja

Punkt i protokollet PR 148/2020 rd

sen verran, että ikään kuin indeksitarkistuksen verran tätä tehdään. Ja tässä on ihan samasta kysymys. Että tästä ei tarvitse nyt tehdä suurempaa messua. Meidän ei tarvitse käydä lävitse, missä hallituksessa perussuomalaiset ovat istuneet ja korottaneet polttoaineveroja, missä mikäkin puolue on historian varrella istunut ja korottanut näitä polttoaineveroja, koska siinä se reaalin fiskaalinen vaikutus halutaan ylläpitää valtion tulo- ja menoarvion kannalta.

19.46 Ville Tavio ps: Herra puhemies! Sen tosiaan ymmärtää, että verot jollain aikavälillä tulevat tarkistetuiksi, mutta täytyy sanoa, että en ole kuullut kenenkään aiemmin puhuvan verojen indeksikorotuksista ennen kuin nyt tässä polttoaineveron korotuksen yhteydessä hallituspuolueiden edustajat ovat alkaneet pitää tällaista esillä. Se mielestäni kertoo vain siitä, miten autoilija nähdään Suomessa lypsylehmänä ja pyritään tätä autoilijavihamielistä politiikkaa aina vain tekemään enemmän ja enemmän. Kuulee vedottavan esimerkiksi siihen, että pitäisi liikkua vain joukkoliikenteellä, mutta eipä tuo useinkaan ole mahdollista, eikä se useinkaan ole niin mukavaakaan kuin autoilu. Varmaan ihmisillä on siitä yksityisautoilusta eri näkemyksiä, kuinka paljon se kuuluu elämään, mutta sanoisin, että siinä, missä joku tykkää polkea fillarilla, niin moni tykkää mennä autolla varsinkin sitten, kun ollaan vähän pohjoisemmilla leveleillä täällä Suomessa kylmässä maassa. Kyllä minä lähden itse siitä, että auto on sellainen materiaaliseen hyvinvointiin kuuluva asia. Jos ongelmana on se, että ihmisillä ei ole varaa autoon, niin silloin varmasti täytyy lähteä laskemaan autoilun hintaa, eikä, kuten hallitus tässä tekee, lähteä nostamaan autoilun hintaa.

Autoiluun ollaan suhtauduttu nyt lähinnä ilmastonmuutoskeinona, ja tämä on hyvin liioiteltu tapa lähestyä autoilun päästöjä varsinkin ottaen huomioon, kuinka paljon vähäpäästöisempiä uudemmat autot ovat. Kun katsotaan kansainvälisiä tai Suomen päästötavoitteita ja katsotaan niitä kansainvälisestäkin näkökulmasta, niin Suomen liikenteeseen kohdistuvat päästötavoitteet on jo saavutettu nykytoimin lähes 40-prosenttisesti ja Saksassa taas autoiluun kohdistuva päästötavoite on vain 40 prosenttia. Eli täällä Suomessa nähdään yhä, että osa hallituspuolueista varsinkin haluaa käyttää tätä veroa tässä nimenomaan ohjauskeinona, kun sitten taas osa hallituspuolueista on jo vannonut täällä, että ei tule uusia veronkorotuksia autoilijoille. Se jää nyt sitten nähtäväksi.

Kyllä tämä hallituksen tekemä veronkorotus on ollut historiallisen suuri, koska se on ollut määrällisesti suurempi kuin aikaisempien hallitusten tekemät. Jos perussuomalaiset ovat veroja joutuneet hallituksessa ollessaan nostamaan, niin eihän se mikään peruste ole sille, että sitä pitää lähteä vielä nostamaan ja vielä enemmän.

19.50 Jani Mäkelä ps: Puhemies! Täytyy muistaa, että tämä kuuluisa edellisen hallituksen polttoaineveron korotus, jossa perussuomalaiset olivat mukana, tapahtui hieman erilaisessa maailmantilanteessa. Silloin oli taloudessa jonkinäköistä pientä nousua havaittavissa, ja jouduttiin paikkaamaan EU:n kieltämän sokeriveron korotuksen tilalle jokin tuloerä valtion budjettiin. Nyt kun ollaan koronakriisissä, kuljetuskustannukset haittaavat entisestäänkin vaikeuksissa olevaa talouttamme ja hallitus nostaa tätä veroa myöskin ideologisesti syistä, ei pelkästään valtionkassaa paikataksaan, tilanne on aika paljon erilainen.

Polttoaineiden hinta Suomessa on erittäin korkea verrattuna muuhun maailmaan. Tarkistin juuri äsken, että äärimmäisen harvassa maassa se on yhtään korkeampi kuin Suomessa ja kategorisesti korkeampi se ei ole missään. Hongkongissa taisi olla muutaman kym-

Punkt i protokollet PR 148/2020 rd

menen senttiä kalliimpaa, mutta verrokkiryhmän maissa se ei ole ainakaan sen kalliimpaa kuin Suomessa, eli kyllä Suomessa tämä polttoaineiden hinta on aivan tapissaan.

Mitä tulee pienituloisiin ja suurituloisiin, niin kyllähän pienituloisista hyvin monet ajavat vanhoilla autoilla, joiden arvo saattaa olla vain muutama tuhat euroa tai jopa satoja euroja ja joilla on korkeat nimellispäästöt, joista tulee korkeat käyttömaksut joka vuosi. Näitä maksuja hallitus haluaa korottaa ja sitä kautta vaikeuttaa entisestään sen pienituloisen elämää, joka elää sellaisella seudulla, että autoa on pakko käyttää. Toki nämä polttoaineverot koituvat heidän laskukseen mutta myös nämä muut, kerrannaiset autoilun kustannukset, joita hallitus haluaa korottaa.

19.51 Ville Tavio ps: Herra puhemies! Olen tullut siihen loppupäätelmään tätä polttoaineverokeskustelua seuranneena, että hallitus lähti siitä, että tämä veronkorotus tahdotaan tehdä nimenomaan autoiluun, koska silloin se verotus kohdistuu työssäkäyviin. Sosialistien politiikkaan kuuluu juuri työssäkäynnin ja yrittämisen verottaminen. Sen sijaan pyritään suosimaan jonkinlaista tukiriippuvuuden kasvua.

Auton käyttö itsessään on välttämätöntä, ja usein se on toki tarpeen muistakin syistä, mutta jos nyt ajatellaan, että liikutaan töihin tai harrastuksiin, niin kyllä siinä useimmat autoa tarvitsevat, lasten vientiin päiväkotiin tai vaikkapa kauppaan menoon.

Katsoin täällä pääkaupunkiseudulla liikkuessani matkaani Kehä kolmosen sisäpuolella tuonne kauppakeskus Flamingoon, kun menin sinne kauppaan. Katsoin sen siis jälkikäteen sieltä joukkoliikennepalvelusta, miten se matka olisi tahtunut julkista käyttämällä. Se oli niin, että minun olisi tarvinnut tehdä siinä kaksi vaihtoa eli kolme julkisen liikenteen matkaa, ja noihin matkoihinhan olisi kulunut minulta puolet illasta, ja takaisinpäin sama homma, eli minä olisin yhteensä joutunut ottamaan kuusi julkisen liikenteen matkaa. No, jokainen ymmärtää, että tuollaisten matkojen tekemisen sijaan jää sitten kyllä menemättä sinne kauppakeskukseen. Eli kyllä sitä autoa tarvitaan ihan tämmöiseen kaupassa käynti -tyyliin perusliikkumiseen jopa Kehä kolmosen sisäpuolella.

Tämä tuntuu aina yllättävän niitä cityihmisiä, jotka perustavat elämänsä siihen, että he asuvat vain kaupunkikeskustassa ja tekevät lähes kaiken siellä kaupunkikeskustassa, mutta useimmat meistä eivät nyt ehkä kuitenkaan ihan niin ytimekästä cityelämää edes halua elää vaan ovat tottuneet, että liikutaan, ja varsinkin maaseudulla se on ihan itsestäänselvyys, että kauppamatkat ovat kymmeniä ja kymmeniä kilometrejä suuntaan sun toiseen.

Tietenkin siinä on aina sekin, mikä pitää muistaa, että isoja kauppakasseja on isolla perheellä, isolla porukalla usein ihan mahdoton siellä julkisessa kantaa, eli kyllä ne tarvitsee saada auton kyytiin. Näin tämä tilanne autoilun osalta on myös aika usein eri perheellisillä ja sitten vaikkapa citysinkuilla.

Toivotaan, että tähän autoilun mahdollistamiseen tehdään nytten jatkossa suotuisaa politiikkaa.

Riksdagen avslutade debatten.

Riksdagen remitterade ärendet till finansutskottet.