

Plenum

Tisdag 4.11.2025 kl. 14.00—20.27

9. Regeringens proposition till riksdagen med förslag till lag om skrotningspremie för personbilar åren 2026 och 2027

Regeringens proposition RP 106/2025 rd

Utskottets betänkande KoUB 16/2025 rd

Andra behandlingen

Andre vice talman Tarja Filatov: Ärende 9 på dagordningen presenteras för andra behandling. Innehållet har godkänts i första behandlingen och lagförslaget kan nu antas eller förkastas. — Debatten börjar. Ledamot Kallio, varsågod.

Debatt

17.35 Vesa Kallio kesk: Arvoisa rouva puhemies! Keskustan valiokuntaryhmän mielestä esityksen tavoitteet liikenneturvallisuuden parantamiseksi ja liikenteen päästöjen vähentämiseksi ovat kannatettavia. Valtiovarainministeriön antamaan asiantuntijalausuntoon nojautuen katsomme kuitenkin, että esitys on vaikutuksiltaan valtion rahojen tehokasta tuhlamista aikana, jolloin valtio ottaa ennätysmäärän velkaa.

Esityksellä annettaisiin uuden nollapäästöisen sähkö- tai vetyauton ostajalle kahden ja puolen tuhannen euron romutuspalkkio, jos hän antaa romutettavaksi vähintään kymmenen vuotta vanhan autonsa, joka on vähintään 12 kuukautta ollut hänen omistuksessaan tai jonka haltija hän on ollut. Uuden polttomootoriauton ostajalle, jos päästöt ovat enintään 140 grammaa kilometrille, romutuspalkkio olisi 2 000 euroa vastaavin ehdoin.

Tehtyjen tutkimusten perusteella romutuspalkkiot aikaistaisivat upouuden auton hankintaa vain lyhyellä aikavälillä. Esimerkiksi Yhdysvalloissa romutuspalkkiokampanja aikaisti uuden auton hankintaa vain kahdella kuukaudella. Autokanta Suomessa nyt esitetyllä romutuspalkkiokampanjalla tuskin uusiutuisi yhtään nopeammin. Pitkällä aikavälillä romutuspalkkion vaikutus uusien autojen myyntiin ja päästöihin olisi mitätön.

Romutuspalkkion porrastus 500 eurolla nollapäästöisten ja alle 140 grammaa kilometrille -päästöisten autojen välillä on liian pieni. Suurin osa uusista autoista alittaa edellä mainitun päästörajan jo ilman romutuspalkkiokannustinta. Siksi hallituksen esityksessä kerrottu tavoite kannustimesta vähäpäästöisemmän uuden auton hankintaan toteutuisi parhaimmillaankin vain osittain, jos sitäkään.

Esitetty tuki kohdistuisi vain uuden auton ostajille, joilla käytännössä on jo romutuskunnossa oleva auto. Koska sellaisilla autoilla ajokilometrit ovat jo nyt keskimääräistä pienemmät, tuen kytkeminen auton romutukseen ohjaisi tukea sellaisille henkilöille, joilla ajokilometrit ovat keskimääräistä pienempiä.

Lisäksi tulossa oleva romutuskampanja voisi myös viivästyttää vanhojen autojen romutuksia ja hankintoja, kun uuden auton ostajat alkavat odottelemaan tukia. Se nostaisi van-

Punkt i protokollet PR 103/2025 rd

hojen autojen kysyntää ja niiden arvoa sekä hidastaisi autokannan uusiutumista pitkällä aikavälillä.

Esityksessä ei ole perusteltu lainkaan, mihin uuden auton ostajat ylipäättään tarvitsevat romutuspalkkion ostaakseen upouuden auton. Esimerkiksi nollapäästöisen täyssähköauton keskihinta vuonna 2025 on noin 50 000 euroa. Halvimmat uudet ja kooltaan pienet sähköautot ovat noin 25 000 euron hintaluokassa. Kahden ja puolen tuhannen euron romutuspalkkio olisi hankintahintaan nähden hyvin pieni, lähes mitätön. Se ohjautuisi mitä todennäköisimmin keskimääräistä parempituloisille uuden auton ostajille, jotka ilman romutuspalkkiotakin ostaisivat uuden sähköauton.

Huomautamme myös, että hallituksen ajamasta ansiotuloerotuksen keventämisestä eumääräisesti eniten hyötyvät suurituloisimmat, joille hallitus on nyt kohdistamassa myös romutuspalkkion.

Arvoisa puhemies! Edellä kerrotun perusteella pidämme esitetyn romutuspalkkion kustannuksia valtion rahojen tehokkaana tuhlaamisena, varsinkin kun sitä varten valtio joutuisi ottamaan yhä enemmän lisää velkaa. Se nakertaa entisestään hallituksen uskottavuutta tiukkana taloudenpitäjänä ja valtiontalouden velkaantumisen taittäjana. Puheena olevaa esitystä voidaan verrata hallituksen aikaisemmin toteuttamaan yksityisten lääkärikäyntien Kela-korvausten nostamiseen. Se ei lisännyt lääkärikäyntejä yksityisellä vastaanotolla vaan oli lopulta vain velkaisen valtiontalouden maksama kallis alennuskupongi yksityisiä lääkäripalveluja jo entuudestaan käyttäville. Mitä ilmeisimmin sama toistuisi myös romutuspalkkion kohdalla.

Luonnollisesti kannatamme autokannan uusiutumista nolla- tai vähäpäästöisempiin autoihin sekä piristystä uusien autojen myyntiin. Parhain kannuste olisi, jos hallitus pitäisi kiinni lupauksestaan 100 000 uudesta työpaikasta. Työttömäksi nyt joutuneet voitaisiin työllistää, sekä hallitus viimeinkin alkaisi vauhdittaa vaihtoehtoisten polttoaineiden jake-
luinfran rakentamista Suomessa, johon olemme jo sitoutuneet mutta jonka rakentamisessa Suomi on jo pahasti jäljessä.

Hallitus on myös toimillaan ajanut alas ihmisten uskon omaan talouteensa ja säästämään, mikä näkyy myös autokaupassa. Kansalaisten romuttunutta uskoa talouteen ja tulevaisuuteen ei tällä hallituksen esityksellä palauteta.

Arvoisa puhemies! Edellä olevan perusteella katsomme, että esitys tulisi hylätä. Hallituksen romutuspalkkiota kiireellisempi toimi olisi estää autojen romuttuminen hallituksen hylkäämällä alemmalla tieverkolla. Suomen kansantalouden, talouskasvun, Suomen huoltovarmuuden ja alueellisen tasa-arvon kannalta kohdistaisimme esityksestä säästyvät varat, noin 20 miljoonaa euroa, hallituksen miltei nollaamien yksityisteiden avustusten korotukseen.

Arvoisa puhemies! Edellä olevan perusteella ehdotamme, että lakiehdotus hylätään. — Kiitos.

Toinen varapuhemies Tarja Filatov: Edustaja Oinas-Panuma.

17.40 Olga Oinas-Panuma kesk: Arvoisa rouva puhemies! Tässä on kyse tämmöisestä perikokoomuslaisesta tulonsiirtolaista, jossa rahoja siirretään taas kaikista rikkaimmille valtiolta. Käytännössä homma menee niin, että 1) hommaa ihan upouusi auto, pakasta vedetty auto, 2) romuta vanha toimiva autosi ja 3) valtio antaa sinulle 2 000 tai 2 500 euroa rahaa. Ei ole kauhean järkevä kuuloista minun mielestäni. Tähän menee valtion varoja

Punkt i protokollet PR 103/2025 rd

20 miljoonaa euroa, siis 20 miljoonaa euroa näitten uusien autojen hankintaan, samaan aikaan kun tämä hallitus leikkaa muun muassa koulutuksesta ja monista muista asioista, jotka ovat meille oikeasti tärkeitä.

En usko, että tällä kannustimella saadaan meidän autokauppaan erityistä vauhtia tai että se erityisesti piristyy, ja olen sitä mieltä, että jos ihmisellä on rahaa laittaa autoon 45 000 euroa, niin sillä ei ole enää mitään väliä, maksaako se auto 45 000 euroa vai 47 000 euroa. Näillä perusteilla kyllä kannatan edustaja Kallion hylkäysesitystä.

Toinen varapuhemies Tarja Filatov: Edustaja Kallio.

17.41 Vesa Kallio kesk: Arvoisa rouva puhemies! Äskeinen oli se virallinen puhe, ja toki tämäkin on virallinen, mutta tämä on ihan omasta päästä — toki keskustan linjan mukainen, toivon mukaan. [Sosiaalidemokraattien ryhmästä: Ilman muuta! — Olga Oinas-Panuman välihuuto] No, kohta alkaa jo jännittää.

Jätän tuon alun pois, ettei tule turhaa toistoa. — Miksi ihmiset ostavat tai eivät osta autoa? Kyse on halujen ja kykyjen kohtaamisesta, kuten usein muutoinkin elämässä. Auton ostossa kyvyt liittyvät taloudellisiin resursseihin: onko minulla rahaa ostaa uusi auto vai ei. Halut liittyvät pragmaattiseen ajatteluun — no, toki eivät aina pragmaattiseen: tulenko toimeen nykyisellä autolla vai tulenko toimeen kokonaan ilman autoa. Toki halut voivat olla myös epärealistisia, haaveita hienosta, saavuttamattomissa olevasta autosta, autosta, jota et välttämättä tarvitse. Olen antanut itselleni kertoa, että autokaupassa 95 prosenttia on tunnetta ja 5 prosenttia järkeä, jolla se tunneperäinen päätös perustellaan. Vaikka haluja olisi-kin, kykyjen asettamat rajoitteet estävät niiden toteuttamisen. Rahat käytetään johonkin tärkeämpään: ruokaan, vaatteisiin, lääkkeisiin, vuokraan eli jokapäiväiseen elämään ja arjessa pärjäämiseen. Kyvykkäät eli ne, joilla on rahaa mutta ei haluja, laittavat rahansa mieluummin säästöön, sijoituksiin, koulutukseen, lomareissuun, kesämökkiin tai keittiöremonttiin, johonkin, mikä on heille paljon autoa tärkeämpi kohde.

Jos kansalaisilla ei ole kykyä eikä haluja vaihtaa tai ostaa autoa, ei kauppvoja synny. Romutuspalkkio ei muuta heidän tilannettaan suuntaan eikä toiseen. Uusien ja vähäpäästöisempien autojen myynti lähtee nousuun heti, kun halukkaiden kansalaisten kyvykkyyttä lisätään. Heille luodaan uskoa tulevaisuuteen, toivoa paremmasta, minkä myötä luottamus omaan talouteen kasvaa. Uusien ja vähäpäästöisempien autojen myynti kasvaa, kun ihmisillä on töitä ja luottamusta työpaikan säilymiseen. Jos luottamus tulevaan on romuttunut, ei mikään romutuspalkkio riitä tekemään päätöstä uuden auton hankinnasta.

Arvoisa puhemies! Valtaosalle suomalaisista saavuttamattomiin jäävä mahdollisuus hankkia uusi auto pakottaa miettimään muita vaihtoehtoja liikenteen päästöjen vähentämiseksi. Suomessa autojen keskimääräinen romutusikä on lähes 23 vuotta. Tänäpä ostettu uusi bensiiniauto on liikenteessä vielä vuonna 2047. Myös tämä korostaa ratkaisujen hake-
misen välttämättömyyttä olemassa olevan autokannan päästövähennyksiin.

Yksi varteenotettava keino päästöjen vähentämiseen on olemassa olevien polttomoottoriautojen muuntaminen etanolia käyttäväksi. Muunnos on mahdollista tehdä yhtä lailla vanhoihin kuin myös uudempiin bensiinikäyttöisiin autoihin. Muunnos on edullinen ja varsin yksinkertainen ja voi laskea bensiiniauton päästöjä jopa 80 prosenttia. Etanolipäivitysten lisääntyminen olisi myös yhteiskunnallisesti edullinen tapa vähentää liikenteen päästöjä.

Punkt i protokollet PR 103/2025 rd

Etanoliautoilua voidaan lisätä oikeanlaisilla kannustimilla. Merkittävin näistä on valmistevero, joka nostaa Suomessa etanolin hintaa niin, että sen käytöstä saatava taloudellinen hyöty jää vähäiseksi. Pelkästään ympäristösyillä ei synny riittävää kannustinta muunnosten tekoon. Tästä asiasta muun muassa Etanoliautoilijat — heidän yhdistyksensä — toteaa seuraavaa: ”Valmisteveron alentaminen olisi täysin mahdollista toteuttaa myös Suomessa. Liikenteen verotuksen uudistamisen yhteydessä pitäisi vahvistaa kannusteita siirtä fossiilisista uusiutuviin polttoaineisiin. Nykyinen malli ei sitä tee. Etanoliautoa verotetaan kuin bensiiniautoa, vaikka päästöt ovat jopa 80 prosenttia pienemmät. Kyse on teknologianeutraliteetista. Päästövähennyksiin pitäisi kannustaa samalla tavalla riippumatta siitä, millä teknologialla ne saavutetaan.”

Etanolin kannalta verotukseen olisi mahdollista tehdä kaksi muutosta: E85:n valmisteveron laskeminen ja vuotuisen ajoneuvoveron pienentäminen, kun bensiiniauto muutoskatsastetaan etanolikäyttöiseksi. Esimerkiksi Ruotsissa on ajoneuvoveromalli, jossa uusiutuvan polttoaineen hiilidioksidigramman verotusarvo on puolet fossiilisesta. — Kiitos.

Riksdagen avslutade debatten och avbröt behandlingen av ärendet.