

Plenum

Onsdag 27.11.2024 kl. 14.00—23.06

13. Regeringens proposition till riksdagen med förslag till lag om ändring av 11 § i och bilagan till fordonsskattelagen

Regeringens proposition RP 107/2024 rd

Utskottets betänkande FiUB 22/2024 rd

Första behandlingen

Förste vice talman Paula Risikko: Ärende 13 på dagordningen presenteras för första behandling. Till grund för behandlingen ligger finansutskottets betänkande FiUB 22/2024 rd. Nu ska riksdagen besluta om innehållet i lagförslaget. — Debatt. Ledamot Koskela borta. — Ledamot Räsänen, Joonas.

Debatt

21.45 **Joonas Räsänen sd:** Arvoisa puhemies! Tässähän todella ollaan nyt ajoneuvoverolakia muuttamassa siltä osin, että vähäpäästöisempien sähkö- ja lataushybridiautojen ajoneuvoveroa kiristetään. Tämä kiristys tähän tehdään puhtaasti valtiontalouden fiskaalisten tarpeiden täyttämiseksi, eli tällä uudistuksella pyritään keräämään ihan rehellisesti lisää veroja valtiolle. Sinänsä tämä hallituksen esitys on ymmärrettävä varsinkin sitä taustaa vasten, että kun aikaisemminkin tässäkin talossa on hyvinkin paljon tutkittu tätä liikenteen verotuksen kokonaisuutta, niin jos joissakin osissa olisi mahdollisuuksia tiettyjä, harkittuja korotuksia tehdä, aika lailla asiantuntijat ovat olleet yksimielisiä siitä, että ne löytyvät täältä ajoneuvoverosta ja varsinkin näiden vähempipäästöisten autojen ajoneuvoverosta. Tietenkin tässä ongelman tekee se, että samalla kun meillä on tavoite liikenteen päästöjen laskemiseksi, olemme nimenomaisesti verotuksella halunneet pitää kilpailukykyisempänä nämä vähäpäästöiset ajoneuvot, ja nyt todella, kun tämä veronkiristys suunnataan tänne vähäpäästöisempiin ajoneuvoihin, tietenkin niiden ajoneuvojen kilpailukyky fossiililla polttoaineilla toimiviin autoihin verrattuna heikkenee. Tältä osin tämä ei varmaan ainaakaan avita meitä pääsemään niihin tavoitteisiin, jotka liittyvät tähän liikenteen päästöjen vähentämiseen.

Arvoisa puhemies! Ymmärrän oikein hyvin, että kun valtiontalous on ensi vuonnakin yli 12 miljardia euroa alijäämäinen, myös tällaisia toimenpiteitä pitää tehdä. Mutta tämän asian käsittelyn yhteydessä olisi syytä palata niihin muutoksiin, joita hallitus on tehnyt ajoneuvoverolakiin jo aiemmin. Senpä takia sosiaalidemokraatit esittävät, että tässä yhteydessä oltaisiin myös nostettu niiden kaikista suuripäästöisimpien autojen verotusta. Tälle vuodellehan hallitus kevensi todella kaikista suuripäästöisimpien autojen verotusta ja nyt ensi vuodelle esittää, että nostetaan näiden kaikista pienipäästöisimpien autojen verotusta, ja meistä tämä on järjetön yhteisvaikutus. Elikkä tosiasiallisesti tässä verotuksella halutaan

Punkt i protokollet PR 123/2024 rd

nyt tehdä suurempipäästöisistä autoista kuluttajien silmissä kilpailukykyisempiä kuin niitä vähempipäästöisistä.

Senpä takia esitämme todella vastalauseemme mukaisesti, että samassa yhteydessä kun kiristetään vähempipäästöisten autojen verotusta, kiristettäisiin myös suurempipäästöisten autojen verotusta, jolloin itse asiassa se verotus kohtelisi eri ajoneuvoja paremmin ja edelleen tukisi sitä, että ihmiset siirtyvät vähempipäästöisiin ajoneuvoihin, kun ne olisivat kannattavampia. Senpä takia, arvoisa puhemies, teen vastalauseemme mukaiset esitykset.

Ensimmäinen varapuhemies Paula Risikko: Kiitoksia. — Edustaja Lindén.

21.48 Aki Lindén sd: Arvoisa rouva puhemies! Kannatan edustaja Räsänen äsken tekemää ehdotusta. Jos oikein muistan, niin tällelän oli arvioitu 50 miljoonan tuottovaikutus meidän vaihtoehtobudjetissa.

Ensimmäinen varapuhemies Paula Risikko: Kiitoksia. — Edustaja Mikkonen.

21.48 Krista Mikkonen vihr: Arvoisa puhemies! Edustaja Räsänen oikeastaan tuossa edellä vähän avasi, mistä tässä lakiesityksessä on kyse, eli todellakin tässä ehdotetaan nyt ajoneuvoveroa nimenomaan näille vähäpäästöisille autoille eli sähkö- ja hybridi-autoille. Tämä on itse asiassa vastoin sitä pitkän ajan linjaa, mikä Suomessa on ajoneuvoveron osalta ollut käytössä, itse asiassa vuodesta 2010 asti, kun meillä on ollut tällainen ajoneuvon hiilidioksidipäästöihin perustuva ajoneuvovero. Itse asiassa tämä on ollut yksi niistä, mistä Suomi on saanut myös kiitosta, että meillä on veropolitiikassa ohjattu myös päästöjen vähentämiseen. Sen takia tämä muutos, joka nyt tehdään, on varsin huono ja nimenomaan ajaa tilanteeseen, jossa me emme vero-ohjauksella anna helpotusta näille vähäpäästöisille ratkaisuille.

No, tietysti on myönnettävä, että jos ajattelee vaikka ajoneuvon hintaa, niin varmasti-kaan tämä muutos nyt ei ole niin suuren suuri ja ne päästövaikutukset eivät ole järjestyttävän suuria, mutta kun samaan aikaan tiedämme, että nimenomaan täällä liikenteen päästöjen vähentämisessä meillä on kaikista eniten tehtävää ja taakanjakosektori, mihin liikenteen päästötkin kuuluvat, on Suomelle se kaikkein hankalin tässä ilmastopolitiikassa, niin näyttää pahasti siltä, että emme tule pääsemään tähän taakanjakosektorin velvoitteeseen, min-
kä olemme EU:lle antaneet. Nyt kun on vielä tilanne, että meillä maankäyttösektorillakin on suuria haasteita ja olimme ajatelleet, että sieltä tulevaa joustoa käyttäisimme taakanjakosektoriin, niin tätä joustoa ei missään nimessä ole käytettävissä, koska maankäyttösektorin päästöt eivät ole kehittyneet sillä tavalla kuin olemme ajatelleet. Siinä mielessä nyt annamme aivan väärän signaalin ihmisille siitä, että nyt vero-ohjauksella emme ajoneuvoveroakaan enää ohjaa päästöjä vähentävään suuntaan.

Ehkä hallitus ei myöskään ole tässä esityksessä huomannut sitä, että kun EU:n uusi polttoaineiden jakelijoita koskeva päästökauppa, eli niin sanottu päästökauppa kakkonen, on tulossa voimaan nimenomaan vahvistamaan sitä liikennesektorin ja taakanjakosektorin päästöohjausta, niin nyt tämä ajoneuvoverolain esitetty muutos tarkoittaa sitä, että uuden päästökaupan aiheuttamat kustannukset nousevat verrattuna nykyiseen kehitykseen johtuen tästä suuremmasta päästöoikeuksien tarpeesta. Siinä mielessäkin jos mietitään, miten tämän saman summan verotusta olisimme liikenteeseen voineet kohdentaa toisella tavalla, niin olen kyllä aivan samaa mieltä siitä, että tämän summan löytämiseksi olisi ollut fiksum-

Punkt i protokollet PR 123/2024 rd

pi sitten vaikka huolehtia, että se päästöohjausvaikutus edelleen säilyy, ja huolehtia, [Puhemies koputtaa] että myös suurempipäästöisiin ajoneuvoihin olisi sitä veroa kohdennettu vastaavasti, niin että ohjausvaikutus olisi pysynyt samanlaisena kuin tänä päivänä.

Ensimmäinen varapuhemies Paula Risikko: Kiitoksia. — Edustaja Heikkinen.

21.51 Janne Heikkinen kok: Arvoisa rouva puhemies! Näissä esitystä koskeissa asiantuntijalausunnoissa Suomen Yrittäjät korostivat sitä, että tämän veronkorotuksen vaikutukset ovat suuruudeltaan melko maltillisia ja vaikutuksiltaan pienehköjä. Tietysti aina kun autoilun verotusta kiristetään, se ei ainakaan henkilökohtaisesti minun mieltäni lämmitä, mutta tämän juurethan ovat itse asiassa aika kaukana, miksi tähän tilanteeseen on päädytty.

Viime vuosikymmenen alkupuolellahan poliitikot lähtivät aktiivisesti valitsemaan teknologioita, joita toivottaisiin, että autokannassa suosittaisiin verotuksellisesti. Kyseessähän oli, kuten arvata saattaa — kaikki autoilijat varmasti sen sinänsä ymmärsivät — tämäntoinen verotuksellinen hunaja-ansa, jossa houkutellaan käyttäjiä vähäpäästöisempään liikenteeseen, jotta voidaan huomata, että myöhemmin sitten näitä tullaan korottamaan. Tämän korotustrendinhän aloitti jo Rinteen—Marinin hallitus viime kaudella, jossa poistettiin uuden täyssähköauton autovero ja samassa suhteessa lähdettiin korottamaan sitten ajoneuvoverotusta. Nyt se saa sitten jatkoa Orpon hallituksen toimesta.

No, asiantuntijalausunnoissa on myös esitetty vaihtoehtoisia rahoitusmekanismeja, jos ikään kuin tätä ajoneuvoverotusta ei nostettaisi tällä mallilla. Suomen ilmastopaneeli ehdotti vanhaa kunnon, viime vaalikaudellakin laajalti esillä pidettyä ja onneksi siellä kuopattuakin kaupunkikeskustojen ruuhkamaksua. Tämähän olisi toteutuessaan ollut työssäkäyntiin kohdistuva vero, joka olisi rankaissut erityisesti ahkeria ihmisiä, jotka asuvat kehyskunnissa ja käyvät sieltä käsin töissä.

No, sitten täällä keskustelun aikana edustaja Räsänen kertoi, että he haastavat tätä hallituksen linjaa siksi, että he olisivat verottaneet vielä kovemmin myös polttomootoriautoja tässä samassa linjassa. Asiantuntijalausunnoissa muistutetaan siitä, että tämä kohdentaminen nimenomaan vähäpäästöisiin täyssähköautoihin ja lataushybrideihin on sikäli hyvä, että sen vaikutukset kohdistuvat yhteiskunnan hyväosaisiin. Täällähän meitä aina muistetaan kyllä arvostella siitä, kuinka täällä väitetyksi Orpon hallitus nyt sitten olisi hyväosaisten puolella ihan yksipuolisesti. Nimenomaan tämä on yksi sellainen kohdennettu keino, joka ei kohdennu niinkään siellä konepajassa siihen asentaja Ariin, joka aamulla polttomootoriauton käynnistäessään lähtee töihin, vaan enemmänkin sinne toimitusjohtajan palkkaluokan ihmisiin.

Ensimmäinen varapuhemies Paula Risikko: Kiitoksia. — Edustaja Mikkonen.

21.55 Krista Mikkonen vihr: Arvoisa puhemies! Tuossa edellisessä puheenvuorossani unohdin kertoa, että olemme jättäneet tähän esitykseen vastalauseen ja hylkyesityksen, mutta sen itse esityksen tietysti kai voi tehdä sitten seuraavan käsittelynkäin yhteydessä ja se sinänsä tulee äänestykseen, vaikka tässä unohdin sen sanoa.

Täytyy edustaja Heikkiselle sanoa, että ehkä on muitakin tapoja miettiä, miten kohdentaa verotusta hyväosaisimmille kuin se, että tekee sen tällaisen sähköauton verotuksen kautta — että tämä vaatii aika luovaa ajattelua ja ei ehkä välttämättä ole myöskään kauden vaikuttavaa. Siinä mielessä toivoisin, että ehkä sitä pohdintaa mieluummin käytettäi-

Punkt i protokollet PR 123/2024 rd

siin muun verotuksen osalta, niin että jos halutaan verottaa erityisesti hyväosasia, niin se tehtäisiin sitten enempi suoraan kuin tällaisen sähköautoveron kautta.

Mutta todella itse olen huolissani siitä, että tässä hallitus... Tämä ei ole tavallaan ainoa kohta, missä verotusta ei käytetä ohjauskeinona päästövähennysten saamiseen, vaikka se on kuitenkin selkeä ohjauskeino ja tiedämme, että sitä, mitä haluamme vähemmän, kannattaa verottaa enemmän, varsinkin kun vaihtoehtoja on, ja tietysti jos mietitään, niin liikenteessä meillä on toisaalta liikennebiokaasun käyttömahdollisuus ja meillä on sähköautomahdollisuus verrattuna sitten fossiilisiin polttoaineisiin ja niihin päästöihin, mitä sieltä tulee, eli kyllä se hinta monella tavalla ohjaa. Ja vaikka tässä se kustannus ei ole suuren suuri, niin tietysti se on myös merkittävä viesti siitä, millä tavalla hallitus näkee myös ilmastopolitiikan ja ne keinot ohjata päästövähennykseen. Kyllä kaikki keinot kannattaisi ottaa käyttöön tässä tilanteessa, kun tiedämme, että meillä on paljon työtä siinä, että erityisesti liikenteen ja taakanjakosektorin päästöjä saadaan vähennettyä.

Ensimmäinen varapuhemies Paula Risikko: Kiitoksia. — Edustaja Räsänen, Joonas.

21.57 Joonas Räsänen sd: Arvoisa puhemies! Olen edustaja Heikkisen kanssa aivan samaa mieltä siitä, miten tämän hallituksen esittämä veronkorotuksen jakauma menee. Tämähän todella kohdentuu heille, jotka ovat yhteiskuntamme hyvätuloisia. Senpä takia sosiaalidemokraatit eivät olekaan vastustaneet sitä, että tämä korotus tehdään. Minusta se on perusteltua, ja se on nimenomaan perusteltua fiskaalisista syistä. Elikkä edelleen valtiontaloutemme on ensi vuonnakin yli 12 miljardia alijäämäinen, ja silloin on selvää, että myös verotuksellisia toimenpiteitä tehdään.

Mutta sitten taas se asia, mistä olen edustaja Mikkosen kanssa täysin samaa mieltä, liittyy nimenomaan tähän verotuksen ohjausvaikutukseen. Nämä ajoneuvoverot... Ylipäätään kun mietimme autoilun verotusta, niin kyllähän viimeiset kymmenet vuodet tosiasiallisesti olemme nimenomaan pyrkineet myös verotuksellisesti ohjaamaan kuluttajia tietyn tyyppisiin valintoihin. Senpä takia käyttökustannuksiltaan edullisimpia autoja tänä päivänä ovat ne, jotka toimivat joko kokonaan tai osin sähköllä, kun verrataan niihin, jotka toimivat vanhoilla fossiilisilla polttoaineilla.

Kun verotuksellisesti kannustinvaikutus tähän on luotu, meidän mielestämme tämä olisi järkevä edelleen ylläpitää. Vaikka näissä vähempipäästöisissä autoissa verorasitus kasvaa, niin tässä samassa yhteydessä voitaisiin tehdä toimenpiteet, joilla itse asiassa tämä suhteellinen tilanne pidettäisiin kuitenkin samana. Ja valtio itse asiassa hyötyisi verotuloina siitä vielä enemmän, mikäli suurempipäästöisten autojen osalta palaisimme siihen verotasoon, joka oli vuonna 23. Minusta tämä olisi kohtuullisen oikeudenmukainenkin ratkaisu, kun otetaan huomioon, millä muilla toimenpiteillä voitaisiin tukea esimerkiksi sen asentaja Arin tilannetta, joka tuskin todella ehkä sillä uusimmalla sähköautolla ajaa, vaikka niissäkin hinnat ovat alaspäin tulleet. Esim. tämän asentaja Arin vuoksi sosiaalidemokraatit ovat esittäneet, että tätä matkakuluvähennystä kasvatetaan siitä, mitä hallitus on esittänyt, jotta juuri voitaisiin tukea työn perässä liikkumista vähän pidemmällekin.

Mitä tulee sitten muutoin näihin autoiluun liittyviin verotuksiin, missä voisi tehdä karsintaa, mikäli halutaan kohdentaa sitten veronkiristyksiä esimerkiksi sähkö- tai hybridautoilla ajamiseen, niin sitten tullaan tähän työsuhteautojen tilanteeseen. Siellä olisi toki aika helpollakin 20 miljoonaa saatavissa lisätuloja valtiolle sillä, että tämä nykyinen tuki lopetettaisiin, koska, niin kuin hallituksen esityksessäkin todettiin, sillä tuella itse asiassa saa-

Punkt i protokollet PR 123/2024 rd

daan tämän vuosikymmenen aikana vain 1 500 autoa. 8 500 autoa joka tapauksessa hankitaisiin. Se on minusta turha tuki, ja sen sijaan oltaisiin vaikka helpotettu niin yritysten kuin sitten työntekijöidenkin tilannetta sillä, että ei olisi säädetty tätä työnantajan tarjoamaa la-
tausetua verovelvolliseksi.

Ensimmäinen varapuhemies Paula Risikko: Kiitoksia. — Edustaja Heikkinen.

22.00 **Janne Heikkinen kok:** Arvoisa rouva puhemies! Jotta edustaja Mikkoselle ei jäisi sellainen käsitys, että olisin itse ollut todella niin viisas, että olisin keksinyt nämä vaikutusarvioinnit eri tuloluokkiin: Tämä todellakin oli meillä valtiovarainvaliokunnan vero-
jaoksessa, ja kun käsitelimme tätä ja saimme näitä asiantuntijalausuntoja, niin liikenne- ja viestintäministeriö omassa lausunnossaan — löydätte sen sieltä työtilasta kyllä — kertoi, että nimenomaisesti tämä veronkorotus kohdistuisi todennäköisesti suhteessa voimak-
kaammin suurituloisempiin kotitalouksiin, jotka omistavat yleensä uudempia ja vähäpääs-
töisempiä autoja. Eliikä näin todella meille jaoksessa kerrottiin, ja tähän arvioon toki mi-
nisteriön virkavastuulla luotan.

Mitä tulee siihen, että ikään kuin pitäisi lähteä näitä polttomoottoriautoja nyt sitten ve-
rottamaan vielä samassa yhteydessä lisää, niin siitä olen eri mieltä, koska polttomoottori-
autojen käytön kustannukset nousevat joka tapauksessa muun muassa jakeluvetoisuuden ki-
ristyessä, ja lisäksi arvonlisäverokannan korotus tulee iskemään myös polttomoottoriautoi-
hin. Tästä syystä en erikseen lähtisi vielä niitten verotusta kiristämään.

Ensimmäinen varapuhemies Paula Risikko: Kiitoksia. — Edustaja Mikkonen.

22.01 **Krista Mikkonen vihr:** Niin, tähän itse asiassa olette nyt alentaneet kaikkein suuri-
päästöisimpien autojen verotusta, ja mielestäni se on kyllä erikoinen ratkaisu. Todellakin
me tiedämme, että sähköautot ovat hinnakkaita, ja varmasti on näin, että niiden käyttäjissä
on nimenomaan suhteessa paljon enemmän suurituloisia, mutta ehkä se minun komment-
tini oli vain se, että en pidä tätä kuitenkaan semmoisena fiksunä verotuksellisenä keinona.
Tuloerojen kaventamiseen, jota esimerkiksi haetaan nyt sitten tämän veron avulla, on huo-
mattavasti järkevämpiä ja paremmin kohdistuvia verotyökaluja.

Riksdagen avslutade den allmänna debatten och avbröt behandlingen av ärendet.