

Plenum

Måndag 2.12.2024 kl. 14.01—21.48

9. 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

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 Koskela, Jari, frånvarande. — Ledamot Furuholm.

Debatt

20.56 **Timo Furuholm vas:** Arvoisa rouva puhemies! Nyt käsitellään hallituksen esitystä, jossa ehdotetaan muutettavaksi ajoneuvoverolakia siten, että ajoneuvoveroa korotettaisiin yhteensä noin 34 miljoonalla eurolla vuoden 2026 tasossa. Korotus kohdistuisi pääosin täyssähköautojen ja ladattavien hybridien perusveroon ja käyttövoimaveroon.

Arvoisa rouva puhemies! Suomi on sitoutunut kunnianhimoisiin ilmastotavoitteisiin. Kansallinen ilmastolaki velvoittaa meidät vähentämään hiilidioksidipäästöjä 60 prosentilla vuoteen 2030 mennessä ja saavuttamaan hiilineutraaliuden vuoteen 2035 mennessä. Näiden velvoitteiden saavuttaminen on välttämätöntä, jotta voimme torjua ilmastonmuutoksen vaikutukset ja turvata elinkelpoisen ympäristön tuleville sukupolville. On selvää, että ilmastotyötä on vaadittava koko Euroopan mutta myös globaalilla tasolla. Edelläkävijän rooli onkin kannattava, koska toimien välttämättömyys luo murroksen, joka luo mahdollisuuksia.

Valitettavasti olemme jäämässä jälkeen alussa mainittujen tavoitteiden saavuttamisesta. Liikenne, joka muodostaa noin 23 prosenttia Suomen kokonaispäästöistä, on kriittinen taakanjakosektorin osa. Aiemmat toiveet maankäyttösektorin nieluvaikutuksista ja niiden tarjoamasta joustosta eivät ole toteutuneet. Tämä tarkoittaa sitä, että liikenteen osalta on tehtävä jatkossa enemmän.

Arvoisa rouva puhemies! Sähköautot, liikenteen sähköistyminen ylipäättään, on yksi välttämättömistä palikoista, kun liikenteen päästöjä pyritään vähentämään. Kuitenkin esitetyt toimet, kuten tämä esitys tässä, kiristää sähköautojen verotusta, ja jo aikaisemmin poistettiin hankintatuki. Nämä toimet vaikeuttavat näiden ajoneuvojen yleistymistä. Kansalaisten siirtyminen vähäpäästöiseen liikenteeseen edellyttää sitä, että niiden saavutettavuutta parannetaan. On myös totta, että sähköauto on monelle edelleen aivan liian kallis hankinta, mutta niiden käytön kallistuminen vain vahvistaa tätä kehitystä eikä tuo Suomen markkinoille laajempaa valikoimaa esimerkiksi edullisempia käytettyjä sähköautoja.

Punkt i protokollet PR 126/2024 rd

Jatkossa yksi iso kysymys tässä salissa liittyykin liikenteen verotukseen, jonka uudistaminen on välttämätöntä muttei ollenkaan helppo kokonaisuus. Samaan aikaan olisi luotava kokonaisuus, joka olisi mahdollisimman oikeudenmukainen ja ohjaisi tehokkaasti päästövähennyksiin. On tarkkaan pohdittava erilaisia vaihtoehtoja. Samalla olisi hyvä keskustella syvällisemmin liikenteen ja liikkumisen mahdollisuuksien eriytymisestä maantieteellisesti sekä sosioekonomisesti. Liikkuminen on perusoikeus, ja ilmastotoimet välttämättömiä. Tästä itse asiassa salissa aikaisemmin tänään käytiin ihan hyvä keskustelu.

Arvoisa puhemies! Sanoin tämän jo aikaisemmin jakeluvelvoitteen kohdalla, että nyt ollaan tilanteessa, jossa vähäiset euromme olisi syytä käyttää siihen, että saavutamme ilmastotavoitteemme samalla, kun kiihdytämme liikenteen murrosta kestävämpään suuntaan. On typerää jättää päästövähennystoimia tekemättä ja maksella siitä myöhemmin ostamalla päästöoikeuksia.

Näistä edellä mainituista syistä johtuen, arvoisa rouva puhemies, ehdotan, että tämä lakiehdotus hylätään. — Kiitos.

Toinen varapuhemies Tarja Filatov: Edustaja Lohi, poissa. Edustaja Kalli, poissa. — Edustaja Mikkonen.

20.59 Krista Mikkonen vihr: Arvoisa rouva puhemies! Edustaja Furuholm äskeisessä puheenvuorossaan nosti hyvin esille sen, kuinka meillä on suuri haaste ilmastopäästövähennysten edistämisessä nimenomaan taakanjakosektorilla, ja liikennehän on tietysti taakanjakosektorin yksi merkittävimmistä päästöjen aiheuttajista. Täytyy kyllä sanoa, että jotenkin tuntuu siltä, että hallitus ei todellakaan ota tätä liikenteen päästövähentämistä tosisaan.

Me aiemmin tänään tässä salissa jo keskustelimme jakeluvelvoitteen heikentämisestä, minkä hallitus on tuonut. Sen lisäksi polttoaineverotusta on alennettu ja sähköautojen tukia poistettu, ja nyt sitten tällä esityksellä kohdistetaan veronkorotuksia nimenomaan kaikkein vähäpäästöisimpiin autoihin eli täyssähköautoihin ja ladattaviin hybrideihin, kun samanaikaisesti taas kaikkein suuripäästöisimpien autojen verotusta on alennettu. Jotenkin niin kuin jää taas kerran miettimään, miten ne hallituksen sanat ja teot ilmastopolitiikan osalta mahtavat kohdata ja missä ne oikein kohtaavat, kun eivät ne ainakaan tässä liikenteen päästövähennysten edistämisessä lainkaan kohdennu tai kohtaa toisiaan.

Myös sen vuoksi kannatankin tätä edustaja Furuholmin tekemää hylkäysesitystä, joka on vasemmistoliiton ja vihreiden yhteinen vastalause tähän lakiesitykseen liittyen.

Täytyy kyllä sanoa, että olisi todella mielenkiintoista kuulla nyt hallituspuolueiden edustajilta niitä esityksiä, joilla todellakin näitä ilmastotoimia aiotaan vauhdittaa, ja niitä esityksiä, joilla pyritään uusien päästövähennysten toteuttamiseen, kun tähän mennessä todellakin kaikki hallituksen tuomat esitykset, jotka liittyvät ilmastotoimiin, ovat olleet sellaisia, missä päästövähennyksiä ja toimenpiteitä päästövähennysten saamiseksi heikennetään.

Toinen varapuhemies Tarja Filatov: Edustaja Mattila.

21.01 Hanna-Leena Mattila kesk: Arvoisa rouva puhemies! Vuodelle 2025 keskusta ehdottaa yhteensä 100 miljoonan euron lisäystä liikenteen verotuksen uudistamiseksi. Tästä 50 miljoonaa katetaan perumalla hallituksen toteuttama julkisen talouden kannalta heikos-

Punkt i protokollet PR 126/2024 rd

ti perusteltu vanhojen autojen ajoneuvoveron alennus. Tätä koskeva lakimuutos on jo voimassa, mutta kevennettyä ajoneuvoveron perusveroa sovelletaan voimassa olevan lain mukaan 1. tammikuuta 2025 ja sen jälkeisiltä päiviltä kannettavaan veroon, joten lain soveltaminen ehditään vielä kumoamaan.

Toiset 50 miljoonaa kerättäisiin korottamalla täyssähköautojen ja ladattavien hybridiautojen verotusta enemmän kuin mitä hallitus aikoo tehdä. Hallituksen 34 miljoonan euron veronkorotus täyssähköautoille ja ladattaville bensahybrideille on oikeansuuntainen, mutta sähköautojen kokonaisverotus on tämänkin jälkeen yhä varsin maltillista. Vaikka autokannan uudistuminen on tarpeen, on kohtuullista, että myös sähköauton omistajien on osallistuttava nykyistä vahvemmin tieinfran rahoittamiseen.

Hallitus aikoo toteuttaa raskaan liikenteen tienkäyttömaksun. Tätäkin on syytä kiirehtiä. Keskusta keräisikin 15 miljoonaa euroa ottamalla jo ensi vuonna käyttöön ulkomaisten rekkojen vinjettimaksun. Samoin ammattidieselin toteuttamista on syytä vauhdittaa.

Edellä olevan perusteella ehdotamme, että hyväksytään kaksi lausumaa:

Ensinnäkin: ”Eduskunta edellyttää, että julkisen talouden tervehdyttämiseksi hallitus peruu 1.1.2025 sovellettavaksi tulevan ajoneuvoveron perusveron alennuksen.”

Ja toiseksi: ”Eduskunta edellyttää, että julkisen talouden tervehdyttämiseksi hallitus valmistelee viipymättä lakimuutoksen, jolla tavoitellaan 50 miljoonan euron lisätuottoa sähköautojen ja lataushybridien ajoneuvoveron kertymään.”

Toinen varapuhemies Tarja Filatov: Edustaja Valtola poissa. — Edustaja Räsänen, Hanna.

21.03 Hanna Räsänen kesk: Arvoisa puhemies! Pidemmittä puheitta kannatan edustaja Mattilan hyviä lausumia.

Toinen varapuhemies Tarja Filatov: Edustaja Mäenpää.

21.04 Juha Mäenpää ps: Arvoisa rouva puhemies! Jäi vähän Elon laskuoppi kesken, en kerennyt laskea tätä asiaa, mutta kun kuuntelin puhetta työhuoneessani, niin siinä nousi esille tämä tavoite ja se, että sähköauton tavallansa verotus kiristyy.

Se, minkä haluaisin nostaa esille, on huoleni siitä, että kun verrataan sähköautoa ja polttomoottoriautoa, niin polttomoottoreissahan on huoltovarmuusmaksua per litra joku tietty määrä, jota nyt en kerennyt tarkastamaan tässä, mutta olen ymmärtänyt, että sähköautot pääsevät tämän huoltovarmuusmaksun kohdalla vähän niin kuin koira veräjästä. Nyt näinä vaikeina aikoina, kun meidän pitää huolehtia huoltovarmuudesta ja Huoltovarmuuskeskuksen rahoitus on vähentynyt sen takia, että on tullut huomattavasti Suomeenkin sähköautoja, tätä verotusta pitäisi erikseen kiristää nimenomaan tämän huoltovarmuusmaksun suuruuden verran vielä lisää, että saadaan sähköautoilijat ja polttomoottoriautoilijat samanlaiseen asemaan, yhdenvertaiseen asemaan, että he molemmat maksavat tätä huoltovarmuusmaksua joko polttoaineessa tai sitten sähköä ladattaessa samansuuruisen määrän per ajettu sata kilometriä. Tämä on sellainen asia, mistä olen huolissani, ja kaikki varmaan ymmärtävät, että meidän Huoltovarmuuskeskus tarvitsee rahaa tämän huoltovarmuusmaksun myötä. Valitettavasti tässä nyt en kerennyt laskemaan sitä, mutta laskin, että noin 0,17 senttiä per ajettu sata kilometriä maksaa sähköautoilija tätä maksua, ja se on aivan alakant-

Punkt i protokollet PR 126/2024 rd

tiin. Meidän pitää kiristää tätä niin, että Huoltovarmuuskeskus saa toimintaansa myös sähköautoilijoilta saman verran rahaa kuin saa polttomootoriautoilijoilta. — Kiitoksia.

Riksdagen avslutade debatten och avbröt behandlingen av ärendet.