

## Täysistunto

**Torstai 27.10.2016 klo 16.00—20.13**

### **10. Lakialoite laiksi laiksi nestemäisten polttoaineiden valmisteverosta annetun lain 2 §:n muuttamisesta**

Lakialoite LA 71/2016 vp Touko Aalto vihr ym.

#### *Lähetekeskustelu*

**Ensimmäinen varapuhemies Mauri Pekkarinen:** Lähetekeskustelua varten esitellään päiväjärjestyksen 10. asia. Puhemiesneuvosto ehdottaa, että asia lähetetään valtiovarainvaliokuntaan.

Tämän asian yhteydessä sallitaan keskustelu myös päiväjärjestyksen 11.—15. asiasta.

#### *Keskustelu*

19.43 **Touko Aalto vihr** (esittelypuheenvuoro): Arvoisa puhemies! Olen valmistellut näistä kaikista budjettilakialoitteista omat erilliset puheenvuorot, mutta koska tosiaan ihan keskustanskansliaa myöten tuli tämä toive, että käydään ne yhdessä pötkössä, niin puheenvuoroni on hieman pidempi.

Arvoisa puhemies! Ensiksi tämä lakialoite laiksi nestemäisten polttoaineiden valmisteverosta annetun lain 2 §:n muuttamisesta. Käsittelyssä oleva lakialoite on tosiaan osa vihreiden vuoden 2017 vaihtoehtobudjettia, ja jotta ihmisen on helpompi ja kollegojen on helpompi seurata, niin vastaan neljään kysymykseen: mistä on kysymys, mitä esitämme, miten esitys vaikuttaa ja miksi esitämme kyseistä lakialoitetta.

Arvoisa puhemies! Kyse on siis siitä, että yksinomaan energiaverotuloihin kohdistuu 11 erilaista verotukea, joiden kokonaismäärä ylittää 2 miljardia euroa. Energiaveromomentille kohdistuvista verotuista toiseksi merkittävin on työkoneessa käytetyn polttoaineen normaalempi verotus. Verotukihan syntyy siis siitä, että tietyille työkoneille on annettu oikeus käyttää dieseliä kevyemmin verotettua kevyttä polttoöljyä. Kevyttä polttoöljyä käytetään muun muassa dieselmoottorilla varustetuissa liikkuvissa työkoneissa ja maa- ja metsätalouskoneissa. Se, mikä on huomattavaa, on se, että kevyen polttoöljyn käyttö on vähentynyt Suomessa kymmenessä vuodessa 2,5 miljoonasta tonnista 1,5 miljoonaan tonniin. Siitä karkeasti puolet siis käytetään lämmitykseen ja puolet työkoneisiin. Verotuen määräksi vuodelle 2017 on arvioitu 451 miljoonaa euroa, mikä kohdentuu vain ja ainoastaan työkoneissa käytettyyn polttoöljyyn. Emme siis, korostan, esitä lämmitykseen käytettävän kevyen polttoöljyn veron korottamista, koska siihen ei sisälly verotukea.

Arvoisa puhemies! Esitämme, että verotuesta leikataan vajaa neljännes, siis vajaa neljännes. Teknisesti tämä voidaan toteuttaa esimerkiksi sillä tapaa, että siirretään verotetun kevyen polttoöljyn käyttäjät dieselin käytön piiriin mutta palautetaan heille osa veroista verotuksen yhteydessä. Näin siksi, että 451 miljoonan euron veronkorotus kertaheitolla on

## Pöytäkirjan asiakohta PTK 108/2016 vp

kohtuuttoman suuri. Palautamme työkoneiden käyttäjille 341 miljoonaa euroa maatalouden energiaveropalautuksen kaltaisella järjestelmällä.

Arvoisa puhemies! Tämän esityksen yhteisvaikutus valtiontalouteen on noin 110 miljoonaa euroa. On todettava, että esitys nostaa hieman maa- ja metsätalouden sekä maarakennuksen kustannuksia mutta luo kannustimet siirtyä käyttämään esimerkiksi biokaasutaktoreita.

Arvoisa puhemies! Esitämme lakialoitetta sen takia, koska saamme sen kautta valtion kassaan 110 miljoonaa euroa, joilla voimme korvata koulutukseen kohdistuneita säästöjä. Ymmärrämme toki vaihtoehtoisen leikkauksen vaikutuksen, minkä vuoksi pidimme sen mahdollisimman kohtuullisena sekä luomme kannustimen siirtyä pois kevyen polttoöljyn käytöstä tai vähentää sitä.

Seuraavaksi tosiaan lakialoite tästä ajoneuvoverolain 11 §:n muuttamisesta:

Esityksen tarkoituksena on siis varmistaa se, että toinen lakialoitteemme, dieselin alennetun verokannan pienentämisestä, ei johda siihen tilanteeseen, jossa diesel- ja bensiiniautojen väliseen verokohteluun tulisi joku muutos, ja nouseva polttoaineen hinta hyvitetään alennetulla ajoneuvoverolla. Korostan siis, että tavallinen dieselkuski ei tästä esityksestä kärsi.

Arvoisa puhemies! Koska varsinainen dieselin alennettuja verokantoja koskeva esityksemme ei ole tänään täällä salissa mutta sitä kompensoiva ajoneuvoverolain esitys on, kerrom tässä yhteydessä, mistä on kokonaisuudessaan kyse.

Kyse on siis siitä, että dieselin kokonaiskulutus vuonna 2015 oli noin 2,5 miljoonaa tonnia. Siitä karkeasti puolet kohdistuu henkilöautoliikenteeseen ja puolet raskaaseen liikenteeseen. Dieselin saaman verotuen määräksi on arvioitu ensi vuodelle 767 miljoonaa verrattuna bensiinin verokohteluun, siis bruttona. Se perustuu siis energiasisältöveron alennukseen, tuki on 26 senttiä per litra. Tavallinen dieselkuski ei pääse tästä hyötymään, koska verotuki napsitaan pois ajoneuvoveroon sisältyvän käyttövoimaveron kautta. Dieselin saama verotuki ensi vuodelle on siis nettona 489 miljoonaa euroa.

Mitä sitten ehdotamme? Ehdotamme, että tuota verotukea pienennetään 7,44 senttiä per litra. Ehdotamme, että henkilöautojen käyttövoimaveroa alennetaan siten, että diesel- ja bensiiniautojen väliseen verokohteluun ei tule muutosta. Nouseva polttoaineen hinta hyvitetään alennetulla ajoneuvoverolla. Tavallinen dieselkuski — toistan: tavallinen dieselkusk — ei siis kärsi tästä esityksestä.

Esitys vaikuttaa siten, että dieselin alennetun verokannan pienentäminen ehdotetulla tavalla tuottaa valtiolle 220 miljoonaa euroa lisätuloja. Henkilöautojen käyttövoimaveron alentaminen ehdotetulla tavalla vähentää valtion verotuloja 120 miljoonaa euroa. Verotuki pienenee kokonaisuudessaan 489 miljoonasta eurosta 389 miljoonaan euroon eli hieman yli 20 prosenttia. Tavara- ja joukkoliikenteessä polttoaineen hinta nousee noin 8 senttiä litra eli karkeasti arvioiden 1,22 eurosta 1,30 euroon, siis noin 6 prosentilla.

Esitämme tätä siis siksi, että saamme valtion kassaan nyt 100 miljoonaa euroa ilman, että se vaikuttaa henkilöautoihin muuten kuin korkeintaan siten, että kalliimpi polttoaine tekee houkutinvaikutuksen vähentää niitä kilometrejä. Teollisuuden ja kaupan liikenteen osalta syntyy kannustin suosia enemmän muun muassa raideliikennettä sekä jatkossa nesteytettyä maakaasua elikkä LNG-rekkoja. Myös biokaasu- ja sähköbussien kilpailuasema paranee. Tärkein syy on siis kuitenkin se, että yritämme löytää vähemmän haitallisen leikkauskohteen kuin koulutusleikkaus ja samalla vauhdittaa liikenteen uudistumista.

## Pöytäkirjan asiakohta PTK 108/2016 vp

Arvoisa herra puhemies! Sitten tämä lakialoite päiväjärjestyksen kohdasta 11, eli lakialoite laiksi tuloverolain 33 b §:n muuttamisesta.

Tällä hetkellä listaamattomien yhtiöiden osinkoja verotetaan tiettyyn rajaan saakka verrattain kevyesti. Kevyempi verotus ulottuu aina 150 000 euroon saakka, mikäli tuo tuotto-asteraja, 8 prosenttia, sen mahdollistaa. Nykyinen osinkoverotus ohjaa resursseja pois yrityksen varsinaisen liiketoiminnan kannalta tärkeistä aineellisista ja aineettomista reaali-investoinneista kohti arvopapereita ja kulumatonta sijoitusvarallisuutta. Osinkojen kevyt verotus vaikuttaa osaltaan myös tuloerojen kasvuun.

Mitä sitten esitämme? Esitämme sitä, että euromääräistä rajaa laskettaisiin 60 000 euroon ja tuottoasterajaa 4 prosenttiin, mikä vastaisi paremmin niin sanotun normaalituoton rajaa. Listaamattomien yhtiöiden maksamien osinkojen kireämpi verotus tekisi myös tulojen muuttamisesta ansiotuloista osinkotuloiksi vähemmän kannattavaa.

Arvoisa puhemies! Vihreiden vaihtoehdossa pysyvien tulojen ja menojen loppusumma on sama kuin hallituksella, mutta me emme leikkaa heikompiosaisilta emmekä kasvata tuloeroja, päinvastoin. Olennaista on huomata se, että myös tiukkoina taloudellisina aikoina on mahdollista tehdä oikeudenmukaista ja inhimillistä talouspolitiikkaa. Hallitus suosii näillä ratkaisuillaan hyvätuloisia ja ottaa pienituloisilta. Kiky-sopimukseen liittyvät veronalennukset kohdistuvat voimakkaasti suuri- ja keskituloihin palkansaajiin, noin euromääräisesti. Samaan aikaan hallitus leikkaa indeksisidonnaisista etuuksista 200 miljoonaa euroa. Tämä on täysin vastuuton yhtälö, joka lisää tuloeroja ja ennen kaikkea tunnetta siitä, että yhteiskunta ei ole samassa veneessä eikä se ole reilu kaikkia sen jäseniä kohtaan. Hövelit veronkevennykset ja mittavat leikkaukset sosiaaliturvaan ovat röyhkeä yhdistelmä.

Tuloerojen kaventaminen ja köyhyyden vähentäminen on siis mahdollista. Vihreiden esittelemä veromalli suosii pieni- ja keskituloisia sekä etuuden- ja eläkkeensaajia. Haluamme pitää huolen siitä, että säilytämme hyvinvointivaltion ytimen, hyvinvoivat ihmiset, myös voimakkaina talouden muutoksen aikoina. Siksi esitämme merkittävää korotusta kunnallisveron perusvähennykseen ja kohtuullista korotusta työtulovähennykseen. Veromuutoksia rahoitetaan sitten listaamattomien yhtiöiden osinkoverotuksen kautta, muun muassa. Se, mikä kanssa pitää huomioida, on se, että kokonaisuutena vihreiden esittämät veroreformit ja indeksileikkausten torjuminen pienentävät selvästi tuloeroja — Gini-kero on miinus 0,34 prosenttiyksikköä — ja vähentävät köyhyyttä. Näin parannetaan pienituloisimpien ostovoimaa, mikä osaltaan elvyttää kotimarkkinoita.

Arvoisa puhemies! Päiväjärjestyksen kohta 15 eli tosiaan lakialoite laiksi tuloverolain 125 §:n muuttamisesta:

Keskeinen asia tässä on se, että kiky-sopimuksen kautta, kuten aikaisemmin toin esiin, prosentuaalisesti veronalennukset kohdistuvat kaikkiin samalla tapaa mutta euromääräisesti eivät, ja siksi esitämme merkittävää korotusta kunnallisveron perusvähennykseen ja kohtuullista korotusta työtulovähennykseen. Työtulovähennys meidän mallissamme (Puhemies koputtaa) maksaisi miinus 80 miljoonaa euroa ja kunnallisveron perusvähennys miinus 260 miljoonaa euroa.

Arvoisa puhemies! Yritän juoksuttaa nämä asiat nopeasti ja siirryn päiväjärjestyksen kohtaan 12, lakialoitteeseen laiksi tuloverolain 93 §:n muuttamisesta.

Keskeistä on huomata se, että vuoden 2016 vaihtoehdobudjetissa etsimme esitetyille 200 miljoonan euron koulutus- ja tutkimusleikkauksille vaihtoehdoksi 200 miljoonan euron edestä ympäristölle haitallisia tukia. Esitimme silloin kilometrikorvausten ylikompensaat-ion nipistämistä, ei siis kilometrikorvausten lakkauttamista, ja työmatkavähennyksen pie-

## Pöytäkirjan asiakohta PTK 108/2016 vp

mentämistä. Näin olisimme estäneet hallituksen leikkaukset varhaiskasvatukseen, peruskoulun laatu- ja ryhmäkokorahoihin, ammattikorkeakouluihin, yliopistoihin ja Tekesiin.

Vuoden 2017 vaihtoehtobudjetissa esitämme, että ensi vuoden noin 300 miljoonan euron leikkaukset ammattikoulutukseen, opintotukeen, vapaaseen sivistystyöhön, perusopetukseen, valmistavaan koulutukseen, Suomen Akatemiaan ja t&k-rahoitukseen korvataan leikkaamalla fossiilisten polttoaineiden tukia ja luopumalla uusista ympäristölle haitallisista yritystuista. (Puhemies koputtaa) Näin tekemällä pidämme kiinni siitä lupauksesta etsiä hallituksen koulutusleikkauksille täysimääräisesti korvaava vaihtoehto. Poliittikka on aina arvovalintoja. Vihreät eivät suostu leikkaamaan koulutuksesta, tutkimuksesta ja tieteestä.

Arvoisa puhemies! Mitä tulee puhtaasti tähän esitykseen, saatan eduskunnan tietoon seuraavat asiat:

Työntekijä voi verotuksessa vähentää työstä aiheutuvia matkakustannuksia. Asunnon ja työpaikan välisissä matkoissa omavastuu on tällä hetkellä 750 euroa vuodessa ja enimmäismäärä 7 000 euroa vuodessa. Matkakuluvähennys pienentää veroastetta ja sitä kautta verotettavaa tuloa. Ympäristöministeriön ja valtiovarainministeriön yhteisen haitallisia tukia koskevan raportin mukaan nettovaikutus valtion ja kuntien tuloihin vuonna 2013 oli noin 630 miljoonaa euroa. Työmatkavähennystä maksetaan halvimman mahdollisen kulutuksen mukaan, mutta käytännössä kyseessä on selvä tuki yksityisautoliikenteelle. Yksityisautoilijoille nimittäin maksetaan noin 80 prosenttia näistä vähennyksistä. Toisin kuin yleensä kuvitellaan, vähennykset painottuvat yksityisautoiluun nimenomaan suurten kasvukeskusten kehyskunnissa. Nykyinen vähennysjärjestelmä lisää liikennettä, koska se sisältää epäsuoran kannustimen muuttaa kauemmas työpaikasta. Maankäytön hajautumisen taustalla on useita vaikuttimia, mutta tämä on niistä yksi. Siksi vähennystä voi pitää ympäristölle haitallisena tukena, vaikka sillä on muitakin perusteita.

Pidemmällä aikavälillä vihreiden ajatuksena on se, että siirrymme vähemmän byrokraatiseen ja paremmin ilmastopolitiikkaa tukevaan kilometripohjaiseen järjestelmään. Siinä vähennyksen perusteena voisi olla vaikka etäisyys työpaikasta. Vähennyksen suuruuteen voisi vaikuttaa se, onko alueella tarjolla mitään julkista liikennettä vai ei. Toisin sanoen vähennys olisi suurempi maaseudulla kuin kaupungeissa.

Vähennykset koskettavat noin 800 000:ta henkilöä, joten niillä on suuri vaikutus monien ihmisten talouteen. Siksi näissä tarkistuksissa pitää olla maltillinen. Esitämme, että tässä vaiheessa vähennyksen tasoa leikataan niin, että omavastuuta korotetaan 750 eurosta 900 euroon ja enimmäismäärää lasketaan 6 000 euroon. — Kiitoksia.

**19.57 Jani Mäkelä ps:** Arvoisa puhemies! En nyt ollut suorastaan selvillä siitä järjestelystä, että näistä voisi keskustella samassa asiakohdassa, joten olen varannut puheenvuorot omiin asiakohtiinsa. Toivottavasti siitä ei nyt muodostu ylitsepääsemätöntä ongelmaa.

Mutta tämä kokonaisuus, tämä vihreiden vaihtoehtobudjetti ja siihen liittyvät verolait, on kyllä yhdellä sanalla sanottuna ideologinen. Eli omasta mielestäni ainakin polttoaineverojen korottamisen esittäminen on ikävää, se ei ole minusta ollenkaan mukavaa, mutta vihreät esittävät sen niin, että se olisi mukavaa, ja kyllä se on minun mielestäni jo varsin ideologista. Tämä ei ole se päivä, jolloin voi olla vihreiden kanssa samaa mieltä jostain. Päinvastoin, en käsitä tätä vihreiden hinkua hyökätä niin sanottujen ympäristölle haitallisten tukien kimppuun, mikä suomen kielellä tarkoittaa suomalaisen työn ja toimeentulon kimppuun hyökkäämistä. Voin nimittäin kertoa vihreille tiedoksi sen, että pohjoisessa

## Pöytäkirjan asiakohta PTK 108/2016 vp

Suomessa asuminen ja eläminen on lähtökohtaisesti ympäristölle haitallista, mikäli aiomme liikkua, asua ja tehdä täällä työtä.

Tällä ensimmäisellä esityksellään tästä polttoaineiden valmisteverosta annetusta laista vihreät haluavat rokottaa työkoneella tehtävää työtä. Sitähän se tarkoittaa. Koneessa ei saisi käyttää kevyttä polttoöljyä vaan pitäisi käyttää kalliimpaa dieseliä. Haluaisinkin kysyä vihreiltä, liikkuvatko ne työkoneet nyt teidän mielestänne tässä maassa tällä hetkellä liikaa. Onko meillä todella maakunnissa liikaa töitä, joita nyt pitäisi käydä aktiivisesti vähentämään? Ja tienaavatko urakoitsijat nyt sillä, että he käyttävät kevyttä polttoöljyä? Kyllä sekin maksaa rahaa.

**19.59 Sami Savio ps:** Arvoisa puhemies! Eduskunnassa on tänään käsittelyssä lukuisia edustaja Aallon ja muiden vihreiden kansanedustajien allekirjoittamia lakialoitteita, ja valitettavasti useimmilla niistä korotettaisiin veroastetta ja samanaikaisesti pienennettäisiin yrittämisen ja työnteon edellytyksiä. Näihin lakialoitteisiin sisältyvät muun muassa esitys työkoneissa käytettävän kevyen polttoöljyn verotuen pienentämisestä sekä toinen lakiesitys, jolla leikattaisiin matkakuluvähennysoikeutta. Lisäksi edustaja Vartian yrittäjävähennykseen liittyvästä lakiesityksestä, jolla määritettäisiin yläraja 50 000 euron vuosituloksen kohdalle yrittäjävähennystä laskettaessa, keskusteltiin jo aiemmin tänään.

Arvoisa puhemies! Useimmat näistä lakialoitteista näyttäisivät lisäävän kannustinloukuja työn vastaanottamisessa ja yrittämisessä. Vihreä ideologia näkyy varsinkin edustaja Aallon tekemässä lakialoitteessa matkakuluvähennysten leikkaamiseksi. Tällä lakialoitteella pienennettäisiin ihmisten mahdollisuuksia muuttaa maaseudulle ja asua siellä. Edustaja Aallon lakialoitteessa sekä nostettaisiin matkakustannusten omavastuuosuutta että pienennettäisiin matkakuluvähennyksen ylärajaa. Pidän tätä huonona lähtökohtana maaseudun ihmisten työssäkäyntiedellytyksille, ja se saattaisi myös osaltaan johtaa asuntojen hintojen nousuun kasvukeskuksissa.

Arvoisa puhemies! Täytyy muistaa, että nimenomaan yksityisellä sektorilla tapahtuva työnteon lisääminen on ensiarvoisen tärkeää Suomen tulevaisuuden kannalta. Kun taloutemme lähtee kasvuun, niin voimme taata hyvät elinolosuhteet myös tuleville sukupolville.

**20.01 Touko Aalto vihr:** Arvoisa herra puhemies! Ymmärrän toki sen, että nämä puheenvuorot on kirjoitettu aikaisemmin eikä puheeni jälkeen, mutta ehkä sen takia korostan muutamia seikkoja.

Mitä tulee ideologisuuteen, valtiovarainvaliokunnassa ovat olleet kuultavana useita kertoja muun muassa valtion taloudellisen tutkimuslaitoksen edustajat, jotka pitävät nimenomaan näitä haitallisia yritystukia yhtenä kasvun ja kehittymisen esteenä, tammöisenä pro business -ajatteluna, jolla säilytetään nykyistä rakennetta, sementoidaan nykyistä rakennetta, ja luodaan kasvun esteitä markkinaehtoiselle toiminnalle.

Mitä tulee muun muassa tähän työmatkakuluvähennykseen, toistan: 80 prosenttia näistä tuista menee tällä hetkellä kasvukeskuksiin, taajamiin, joissa on helposti käytettävissä erilaisia joukkoliikennemuotoja — siis 80 prosenttia menee tänne suuntaan. Ja kuten kuvasin tuota meidän järjestelmäämme, niin minun mielestäni tammöinen vyöhykejärjestelmä on kaikkein viisain, eli tuetaan liikkumista omalla autolla enemmän siellä, missä ei ole joukkoliikennettä, Viitasaarella, kaikkialla maakunnissa, ja annetaan vähemmän tukea sitten kasvukeskuksissa, joissa on erilaisia vaihtoehtoja käyttää joukkoliikennettä.

## **Pöytäkirjan asiakohta PTK 108/2016 vp**

Mitä tulee kevyeen polttoöljyyn, niin kuten sanoin tuossa noin, dieselin kokonaiskulutus vuonna 2015 oli 2,5 miljoonaa tonnia, kymmenen vuotta aikaisemmin se oli 1,5 miljoonaa tonnia. Tämä kertoo siitä luonnollisesta kehityksestä, mitä on tapahtunut. Nyt puhutaan paljon biotaloudesta — eikö biotalouden hengessä olisi kannustavaa luoda semmoisia verokannustimia, insentiivejä, joilla muun muassa käytetään biokaasua yhä enemmän ja mieluummin käytetään vaikka sitä dieseliä kuin sitä kevyttä polttoöljyä? Se on viisaampaa, ja siinä on se ympäristöohjaavuus ja rakenteiden uudistaminen aina mukana.

Keskustelu päättyi.

Asia lähetettiin valtiovarainvaliokuntaan.