

Plenum

Fredag 28.2.2020 kl. 12.59—13.25

6. Lagmotion med förslag till lag om ändring av 18 § i fordonsskattelagen

Lagmotion LM 4/2020 rd Vilhelm Junnila saf m.fl.

Remissdebatt

Andre vice talman Juho Eerola: Ärende 6 på dagordningen presenteras för remissdebatt. Talmanskonferensen föreslår att ärendet remitteras till finansutskottet. — Förste under-tecknaren av motionen, ledamot Junnila.

Debatt

13.02 **Vilhelm Junnila ps** (esittelypuheenvuoro): Arvoisa herra puhemies! Tämä lakialoi-te, ajoneuvoverolain 18 §:n muuttaminen, on aika yksinkertainen sisällöltään, mutta tämä tarkoittaa erityisesti pienituloisille helpotusta. Aloitteessa ehdotetaan, että verovelvollinen voi niin halutessaan... [Hälinää — Puhemies koputtaa]

Toinen varapuhemies Juho Eerola: Edustaja Junnila, malttakaa hetki. — Täällä salissa on nyt sen verran pulinaa, että pyydän siirtämään ne keskustelut, jotka eivät liity tähän la-kialoitteeseen, ovien ulkopuolelle. — Olkaa hyvä.

Eli verovelvollinen voi niin halutessaan maksaa vuosittaisen ajoneuvoveron korkein-taan 12 erässä. Nykylaki mahdollistaa tämän veron maksamisen korkeintaan neljässä eräs-sä, ja lisäksi näihin maksueriin on lisätty 3 euron maksutapalisä, joka tässä ehdotetaan poistettavaksi. Verovelvollisen on pyydettävä Liikenne- ja viestintävirastolta veron jaka-mista maksueriin ennen verokauden ensimmäistä eräpäivää. Jokaiseen maksuerään lisä-tään maksettavaksi tämä 3 euron maksutapalisä, siis nykylain mukaan.

Vuosittain maksettavaa ajoneuvoveroa on käytännössä kuitenkin nostettu vuosittain. Vero vaihtelee suuresti riippuen ajoneuvotyypistä, ja 2—4 osassa maksettuna voi kerta-maksu muodostua kohtuuttoman suureksi. Kuten tiedämme, viime vuosina ajoneuvoveroa on kohotettu jatkuvasti esimerkiksi ympäristösyistä, ja tämän takia nämä erien suuruudet ovat jatkuvasti kasvaneet. Tästä aiheutuu tarpeetonta haittaa varsinkin, jos kotitaloudessa ei ole muistettu varautua eräpäivään tai kotitalouden taloudellinen tilanne on tilapäisesti heikentynyt. Ja kuten tiedämme, tämän ajoneuvoveron eräpäivän laiminlyöntihän johtaa ajoneuvon käyttökieltoon — siinäkin yhteydessä tämä erien kasvattaminen olisi järkevää. Varsinkin pienituloisten talouden hallinta helpottuisi, jos ajoneuvovero olisi mahdollista maksaa pienemmissä erissä, vaikka kuukausittain verovelvollisen niin halutessa. Veron maksuerien rajoittamista neljään erään ei voida nykypäivänä enää pitää perusteltuna, kos-ka maksut käsitellään pääsääntöisesti automaattisesti. Kun tämä aikoinaan on säädetty, niin silloin tämä työ tehtiin manuaalisesti ja sillä oli myös merkittävä vaikutus varsina-

Punkt i protokollet PR 15/2020 rd

seen työhön. Siksi tämä 3 euron maksutapalisä maksettua erää kohti on nykyään perusteen lisämaksu, joka asettaa verovelvolliset eriarvoiseen asemaan heidän maksukykynsä takia. — Kiitoksia.

13.05 Timo Heinonen kok: Arvoisa herra puhemies! Hyvät edustajakollegat ja muut paikallaolijat! Huoli suomalaisten autonkäyttäjien keskuudessa on kyllä viime aikoina ollut iso. Meidän autokantamme vanhenee entistä nopeammin, sillä nykyinen, Sanna Marinin, hallitus on päättänyt, että autoveroa ei enää kevennetä, eli pysäytettiin se hyvä kehitys, mikä viime kaudella aloitettiin, jossa tavoitteena oli päästä portaittain eroon autoverosta. Ja kun siitä tehtiin ratkaisu, että autoveroa ei enää kevennetä, niin olemme nähneet poikkeuksellisen suuret tuontimäärät Ruotsista, eli Suomeen tällä hetkellä tuodaan vanhoja, käytettyjä ruotsalaisia autoja, kun meidän pitäisi saada suomalaisille uusia, vähäpäästöisempiä autoja.

Tämä politiikka on aivan älytöntä, ja sitä suomalaisten on vaikea ymmärtää, ja myös sitä, että keskustan ollessa hallituksessa Suomeen valmistellaan tiemaksuja — maksuja, jotka rankaisisivat jälleen erittäin rajusti autonkäyttäjää, nimenomaan sellaisia autonkäyttäjää, jotka esimerkiksi Uudellamaalla pendelöivät työpaikalleen Kehä kolmosen sisäpuolelle. Silloin maksajaksi laitetaan jälleen ne ihmiset, jotka asuvat näissä pienissä kaupungeissa tai maaseudulla — sama on muuten Jyväskylän seudulla, Hämeenlinnan seudulla, monessa muussa paikassa — ja tämän kaiken keskusta on kuittaamassa. [Kimmo Kiljusen välihuuto]

Ja mitä tapahtuu polttoaineverolle? Yhtenä yönä se nousee noin 7 senttiä litralta dieselin ja bensan osalta. [Pia Viitanen: Mitäs viime hallitus teki sille?] Mitä sinä tapahtuu? No, siinä tapahtuu se, että yhden kuljetusauton vuotuiset kustannukset nousevat noin 8 000 euroa. No, mitä se tarkoittaa suomalaiselle ruoantuotannolle? No, se tarkoittaa sitä, että suomalainen ruoantuotanto on entistä vaikeammassa tilanteessa, suomalaisen ruoan hinta nousee, palveluiden hinnat nousevat. Hehän vyöryttävät tämän hinnan totta kai lopulta käyttäjien maksettavaksi. Tämä politiikka, jota Sanna Marinin hallitus keskustan vahvasti tukema tekee, on karua suomalaiselle maaseudulle, perheille, ihmisille, jotka joutuvat omaa autoaan käyttämään.

Tässä esityksessä, jonka edustaja Vilhelm Junnila on yhdessä perussuomalaisten ja kokoomuksen Heikki Vestmanin kanssa tehnyt, on yksi hyvä korjausehdotus — ei kauhean merkittävä, niin kuin esityksen tekijä äsken esitteli, mutta tärkeä. Jatkossa siis ajoneuvovero voitaisiin maksaa kuukausierissä nykyisten enintään neljä kertaa vuodessa tapahtuvien maksujen sijaan, ja samaan aikaan myös maksutapalisä poistettaisiin. Mielestäni esitys on hyvä, ja annan sille täyden tuen myös itse.

Ajoneuvoverosta kun puhutaan, niin on ehkä hyvä katsoa sitä hivenen kokonaisuutena. Meillä liikenne ja liikenteen verotus kaipaisi kyllä muitakin korjausliikkeitä, ja yksi on nimenomaan tämä ajoneuvoverokysymys. Ajoneuvojen käytön verotushan alkoi Suomessa jo hyvin varhain, 1920-luvulla, mutta tämäntyyppinen vero otettiin käyttöön 90-luvulla, kun autoveroa alennettiin ja alentunut verokertymä päätettiin korvata kaikkia henkilö- ja pakettiautoja koskevalla vuotuisella ajoneuvoverolla. No, tämä ajoneuvovero on sen jälkeen peritty, mutta yksi aivan perustavaa laatua oleva valuvika tässä tänä päivänä on: Kun kaikki puhuvat siitä, että liikenteen päästöjä halutaan vähentää, niin meillä itse asiassa rangaistaan tämän järjestelmän kautta niitä puhtaampia ja parhaita autoja. Tämä meidän liikennepolitiikkamme vannoo hirveän vahvasti sähköautojen nimeen mutta unohtaa samaan ai-

Punkt i protokollet PR 15/2020 rd

kaan esimerkiksi biokaasulla kulkevat autot. [Vihreiden ryhmästä: Eikä unohda!] Biokaasua käyttävien autojen kohdalla tämä verotus on epäoikeudenmukaista. Niiden tyyppihyväksymisen mukaiset päästöt mitataan maakaasulla — eli maakaasulla, ei biokaasulla — pakoputken päästä. Biokaasun päästöthän olisivat jopa noin 85 prosenttia pienemmät, kun huomioidaan koko polttoaineen elinkaari. Kotimainen biokaasuhan tehdään siis jäteteistä, lietteistä, lannasta, ja sitä kyllä luulisi keskustan hallituksessa tukevan, että tällainenkin järjestyvä korjaus saataisiin aikaiseksi. Minun mielestäni meillä liikenteen verotusta pitäisi viedä oikeasti siihen suuntaan, että puhtainta kulkemista tuettaisiin, eikä tähän suuntaan, mihin te, arvion hallitus, olette tätä viemässä vaikkapa parafiinisen dieselin verotuen poistamisella, mikä iskee siis kaikista kovimmin juuri niihin puhtaimpiin dieseleihin, millä pystyttäisiin tämän olemassa olevan autokannan päästöjä myös pudottamaan.

Ja, arvion vihreät, tiedän, että te käytätte raitiovaunua ja taksia, [Naurua] mutta teidän pitää ymmärtää se, että kun liikenteen päästöjä halutaan laskea, niin meidän pitää saada näiden olemassa olevien autojen päästöt putoamaan, ja siinä tehokkain keino olisi etanolin käytön tukeminen, siinä tehokkain keino olisi vaikkapa MY-dieselin — joka tehdään jäteteistä ja tähteistä — tukeminen, joka tällä hetkellä on noin 20 senttiä kalliimpaa kuin tämä musta, fossiilinen diesel. Ja kun sitä MY-dieseliä laittaisi siihen nykyisen, nyt tuolla tiellä menevän, auton tankkiin, niin silloin sen auton päästöt putoaisivat noin 90 prosenttia. [Maria Guzeninan välihuuto] Tällä tavalla itse asiassa meidän liikenteen päästöjä pystyttäisiin tehokkaasti pienentämään.

Ja sitten on tämä, minkä nostin tämän erinomaisen ajoneuvoverolakialoitteen yhteydessä esille, tämä biokaasun problematiikka. Tällä hetkellä niitä, jotka haluavat ajaa puhtaalla biokaasulla, verotetaan maakaasun päästöjen mukaisesti. Eihän tässä, arvion hallitus, ole mitään järjeä.

Toinen varapuhemies Juho Eerola: Nyt on ilmeisesti tarvetta lyhyelle debatille.

13.12 **Atte Harjanne vihr** (vastauspuheenvuoro): Arvoisa puhemies! Edustaja Heinonen vei tämän minusta sinänsä asiallisen ja hyvin fiksun lakialoitteen keskustelun tähän yleisliikennepoliittiseen keskusteluun ja jälleen kerran hukkaa tässä mielestäni kokonaiskuvan ja yrittää tölviä hallitusta, kun pointtina on se, että meidän täytyy saada ne liikenteen päästöt alas. Se biomassassa ei siihen riitä, biokaasu ei riitä meille. Jos me käytämme kaiken meidän biodieselpotentiaalimme Suomessa, minä en ole ihan vakuuttunut, että se on kannattavin tapa tehdä tämä homma. Meidän pitää tehdä monta asiaa kokonaisuutena. Minä nyt niin paljon toivoisin, että me rakentavasti ratkaisisimme tätä kysymystä yhdessä emmekä lähtisi tähän ikään kuin autoilijoiden pelottelukulttuuriin ja keräisi sillä niitä pisteitä. Ja voin muuten todeta, että olen itse jättänyt tällä viikolla kirjallisen kysymyksen nimenomaan biopolttoaineiden kestävyteen ja sen edistämiseen liittyvistä asioista. Siihen suosittelemme tutustumaan myös. Mutta toivoisin todella, että tässä keskustelussa huomioitaisiin tätä liikenteen kokonaiskuvaa eikä lähdetäisiin tähän tölvimiseen.

13.13 **Kimmo Kiljunen sd** (vastauspuheenvuoro): Arvoisa puhemies! Edustaja Heinosen puheenvuoro ei ollut kaikkein heikoimmasta päästä, [Oikealta: Juuri näin!] siinä oli ihan aineksia. Ja se tuki, mikä liittyy edustaja Junnilan lakialoitteeseen: noin arkijärjellä tuntuu järkevältä, jos joku haluaa jaksottaa tämän ajoneuvoveromaksunsa useammalle kuukaudelle — siinäkin on ideaa. Eli molemmat olivat järjeviä.

Punkt i protokollet PR 15/2020 rd

Yhdyn edustaja Heinoseen siinä, että tiemaksut tuntuvat kohtuuttomilta [Timo Heinonen: Järjettömiltä!] — ja järjettömiltä. — Ja olen iloinen myöskin siitä, että edustaja Heinonen tunnistaa myöskin nämä pysäköintimaksut ja niiden ongelmallisuuden ja sen, että ne pitäisi saada julkiseen valvontaan — sekin on yksi tapa rahastaa autoilijoita.

Mutta, edustaja Heinonen, ei ole kaikki ainoastaan hyvää, on myöskin valitettavasti heikkouksia. Se suurin heikkous on tämä yllättävä kritiikki siihen, että tehdään normaali inflaatiotarkistus polttoaineveroihin. Se on ihan normaali inflaatiotarkistus, johon jokainen hallitus on syyllistynyt ja jota ovat tehneet kautta vuosien myöskin kokoomusvetoiset hallitukset tai hallitukset, [Puhemies koputtaa] joissa kokoomus on ollut mukana. Siltä osin jäin ihmettelemään edustaja Heinosen muuten ehkä ansiokasta puhetta.

13.14 Timo Heinonen kok (vastauspuheenvuoro): Arvoisa puhemies! Ei se, kuulkaa, suomalaista autonkäyttäjää paljon lämmitä, että te sanotte, että tämä lisäkustannus on nyt ihan puhdasta inflaatiokorotusta. [Maria Guzeninan välihuuto] Se, mitä te lupasitte esimerkiksi eläkeläisille, hukkuu näihin teidän polttoaineen korotuksiinne ja moneen, moneen muuhun toimenpiteeseen. Ja on totta, että kokoomuksenkin aikana polttoaineveroa on korotettu. Kyllä, mutta silloin olemme toimineet toisella tavalla: silloin työn verotusta kevennettiin, vahvistettiin, että kokonaisveroaste ei noussut. Te teette tällä hetkellä kaiken ”till”: te kiristätte työn verotusta, te kiristätte polttoaineverotusta, te leikkaatte kotitalousvähenystä, [Maria Guzenina: Te leikkasitte vanhuksilta!] ja annoitte eläkeläisille siitä lupaa mastanne vappusatasesta vappueuron. Eiväthän he pysty sillä maksamaan edes tätä teidän vain inflaatiotarkastukseksi [Maria Guzenina: Viisikymppinen!] nimeämäänne polttoaineveron korotusta. Kyllä tämä lasku on suomalaisille tienkäyttäjille, [Puhemies koputtaa] maaseudun asujille ja eläkeläisille, edustaja Kiljunen, erittäin kovaa maksettavaa.

13.15 Vilhelm Junnila ps (vastauspuheenvuoro): Arvoisa herra puhemies! En malttanut olla hieman puuttumatta tähän Kiljusen ja Heinosen sinänsä ansiokkaaseen debattiin, joka ei välttämättä aina pysy täysin aiheessa mutta koskettanee kuitenkin liikennettä.

Edustaja Heinonen mainitsi tässä kotitalousvähennyksen, ja kun täällä on jo mainittu kirjallisia kysymyksiä ja erilaisia lakialoitteita, niin en malta itse olla muistuttamatta, että kotitalousvähennykseen liittyvä lakialoitteeni oli myös toissa viikolla täällä, ja toivon sille myös tukea valiokunnissa. Siinähan autojen huollot tulisivat kotitalousvähennyksen piiriin. — Kiitoksia.

13.16 Jouni Ovaska kesk (vastauspuheenvuoro): Arvoisa herra puhemies! Mistäköhän väitteestä lähtisi liikkeelle? Lähdetään vaikka ruuhkamaksuista. Mehän olemme kirjanneet hallitusohjelmaan, että osaltaan selvitetään erillisessä työryhmässä, ja se lainsäädäntö, mitä siinä on ajateltu, on mahdollistavaa lainsäädäntöä kaupunkiseuduille, eli lähinnä niille kaupungeille, joita kokoomus johtaa. Kokoomuslaiset saavat päättää Helsingissä siten osaltaan, ryhdytäänkö ruuhkamaksuihin, otetaanko ne käyttöön ja niin edelleen. Eli maaseutu jää ruuhkamaksujen ulkopuolelle, ja se on hieno asia. Tämä on erittäin hyvä avaus. Osaltaan se, että selvitetään myöskin fossiilitonta liikennettä ja 2030 mennessä puolitetaan liikenteen päästöjä, on tärkeää.

Mutta huomio kokoomukselle siitä, kun olette esittäneet autoveron poistoa: millä tavalla te ajattelette, että tavallinen peruspalkansaaja pystyy hommaamaan muka uusia, päästöt-

Punkt i protokollet PR 15/2020 rd

tömiä autoja? Tämä teidän mallinne suosisi ainoastaan varakkaita. [Timo Heinonen: Kaikki autot halpenevat!]

13.17 **Markku Eestilä kok** (vastauspuheenvuoro): Arvoisa puhemies! Meillä on kaksi yhteistä tavoitetta: Liikennekuolemat pitää saada laskemaan. On jopa esitetty epärealistinen tavoite, että ne loppuvat kokonaan, mutta siihen minä en usko, enkä usko, että moni muukaan uskoo. Toinen yhteinen tavoite meillä on, että liikenteen päästöt pitää puolittaa vuoteen 2030 mennessä. [Kimmo Kiljunen: Viisasta puhetta!] Jos oman käsitykseni sanon, niin ainut tapa, millä tämä toteutuu, on se, että meidän autokanta uusiutuu nopeammin — ihmiset pystyvät ostamaan uusia autoja, jolloin liikenteen päästöt pienenevät siihen tavoitteeseen, mikä meillä on, ja liikenneturvallisuus paranee yksiselitteisesti — ja en käsitä muuta tapaa, miten tämä voidaan tehdä, kuin poistamalla autovero. Kun autovero poistuu, silloin loppuu tämä täysin vääristynyt vanhojen autojen tuonti lähinnä Ruotsista ja Saksasta. Jos me ajattelemme taloudellisesti tai me ajattelemme turvallisuuden kautta tai päästöjen kautta, niin ei oikeastaan voi tulla muuhun lopputulemaan kuin poistaa autovero. Miten se kompensoidaan? Siihen on erinäköisiä mekanismeja. Siihen, millä ajalla se poistetaan, ei kannata tässä keskustelussa mennä. [Puhemies koputtaa] Tärkeintä on, että autoilun kustannuksia ei koko ajan nosteta.

13.18 **Pia Viitanen sd** (vastauspuheenvuoro): Arvoisa puhemies! Silloin kun viime kaudella niin perussuomalaiset kuin kokoomus hallituksessa nostivat bensaveroa, samaan aikaan he myös leikkasivat eläkkeitä. [Kimmo Kiljunen: Kyllä, nimenomaan leikkasivat eläkkeitä!] Nyt onneksi merkki on eri suuntaan menevä.

Puhemies! Tämä aloite on mielestäni ihan perusteltu, ja varmasti me verojaostossa katsoimme, mikä on asian tausta, ja selvitämme asiaa. Sinänsä mielestäni kaikki asianmukainen aloitteellisuus täällä talossa on ihan hyvä, ja sinänsä en halua mitenkään tätä tyrmätä, vaan varmasti käsittelemme ihan normaalisti siellä jaostossa sitten asiaa.

Kaiken kaikkiaanhan, puhemies, tämä liikenteeseen ja autoiluun liittyvä verotus nousee isona kokonaisuutena esiin. Parhaillaan on työryhmä, joka miettii, miten päästään ilmastotavoitteisiin niin liikennepuolella kuin energiapuolella. Uskoisin kyllä, puhemies, että siinä varmasti tarvitaan jonkinlainen isompi kokonaisuus, jossa muuttuvat eri elementit, ja itse pidän hyvin tärkeänä, että siinä yhteydessä myös sosiaaliset näkökulmat huomioidaan, [Puhemies koputtaa] koska kaikilla ei todellakaan ole varaa tuosta vain vaihtaa uuteen autoon.

13.20 **Arto Satonen kok** (vastauspuheenvuoro): Arvoisa puhemies! Jotta pysyn asiassa, niin ensinnäkin myös annan kannatukseni edustaja Junnilan aloitteelle.

Sitten annan kannatukseni myöskin edustaja Eestilän erinomaiselle puheenvuorolle siitä, että jos ja kun näihin ilmastotavoitteisiin liikenteen osalta pyritään, niin tämä autokannan uusiutuminen, vaikka se ei tapahdukaan hetkessä, on ihan välttämätöntä. On välttämätöntä, että me teemme sen suuntaisia päätöksiä, jotka uusivat autokantaa eivätkä kannusta tuomaan Suomen ulkopuolelta tänne isopäästöisiä autoja, kuten tällä hetkellä tapahtuu. Eli siinä mielessä tämä on ihan järkevä tapa, että jollakin aikavälillä pyritään autoverosta eroon.

Mutta ennen sitä on minusta myös tärkeää se, mihin edustaja Heinonen viittasi, että jos nyt olevalla dieselkalustollamme voisi ajaa mahdollisimman ympäristöystävällisesti. Sii-

Punkt i protokollet PR 15/2020 rd

nä mielessä on kyllä erikoista, että tämä MY-dieselin verotus ja kustannus on kuluttajalle korkeampi kuin normaalin dieselin, kun pitäisi olla juuri päinvastoin.

13.21 **Sheikki Laakso ps** (vastauspuheenvuoro): Arvoisa herra puhemies! Pakko yhtyä Junnilan äärettömän hyvään ehdotukseen. Ja pakko on sanoa tässä, kun tämä autoverokeskusteluun meni, että tähän, että tällaisia juttuja joutuu tekemään, johtuu siitä, että ajoneuvoveroa on ruvettu perimään enemmän sen takia, kun on laskettu autoveroa. Ja autoveron poistamisessa tulee se ongelma, että siitähän hyötyy oikeasti vain tuttavani Vesa Keskinen esimerkiksi ostaessaan Ferraria ynnä muuta. Se ei auta oikeasti tähän päästöhommaan millään tavalla, koska vaikka me tiputamme autoveroa, niin se tarkoittaa sitä, että porukka vain ostaa isompia autoja. Ainoa mahdollisuus olisi pitää autovero sillä tasolla, että vähäpäästöisten autojen verotus on pieni. Se on kyllä tällä hetkellä, jos rehellisiä ollaan, aika pieni muutenkin, elikkä kenenkään normaali-ihmisen uuden auton ostaminen ei ole siitä 2 000 eurosta kiinni, mitä keskiluokan autossa on autoveroa. [Puhemies koputtaa] Autovero on ainoastaan iso niissä autoissa, joita ei yleensä osteta.

13.22 **Jenni Pitko vihr** (vastauspuheenvuoro): Arvoisa puhemies! Kokoomuksen suunnasta saa sellaisen kuvitelman, että Suomessa on niin paljon paikkoja, joissa ei pysty muulla kuin autolla ajamaan. On totta, että meillä on paljon pitkien etäisyyksien matkoja, joilla vaihtoehtoa ei ole. [Välihuutoja perussuomalaisien ryhmästä] Mutta tiesittekö te, edustaja Heinonen, että jopa puolet automatkoista on alle 5 kilometrin matkoja ja jopa 30 prosenttia tehdyistä matkoista on alle 3 kilometrin matkoja? Onko tosiaan niin, että näitä matkoja ei voi taistaa millään muulla kuin omalla autolla? [Leena Meren välihuuto] Näitä matkoja tehdään joka puolella Suomea, ei pelkästään maaseudulla. Pyöräilyn, joukkoliikenteen ja kävelyn lisääminen myös kannusteita lisäämällä lisää [Arja Juvosen välihuuto] samalla liikenneturvallisuuksi. Se helpottaa lasten itsenäistä elämää, kun liikenne [Puhemies koputtaa] on turvallisempaa. Se mahdollistaa harrastamisen niille eläkeläisille, joilla ei ole omaa autoa. Voisitko te nähdä myös liikenteen niin, että kulkutapaosuuksiinkin voimme vaikuttaa? Ei aina pelkästään autokeskustelua.

13.23 **Leena Meri ps** (vastauspuheenvuoro): Arvoisa puhemies! Nyt täytyy kyllä ihmetellä tuota äskeistä puheenvuoroa siitä, [Kimmo Kiljunen: Erinomainen puheenvuoro!] että suuri, merkittävä osa matkoista on alle 5 kilometrin matkoja. Tervetuloa vaikka Hyvinkäälle — meillä on siellä aika pitkät etäisyydet juna-asemalle, ei ole paikallisliikenne kovin hyvä, ja tiet ovat vaarallisia, ja mietin sitä, kun aamulla äiti lähtee sitten kahden lapsen ja kassien kanssa kävelemään viittä kilometriä. Että tervetuloa tutustumaan siihen arkeen, siihen, kuinka paljon sinne juna-asemalle on matkaa.

Mutta tähän liikennekeskusteluun ja sen maksajiin: Taloustutkimuksen mukaan hallituksen ilmastotoimenpiteet maksaa autoileva ja omakotitaloasuja elikkä ihminen, joka liikkuu esimerkiksi meiltä Hyvinkäältä autolla tänne Kehä kolmosen puolelle töihin. Ja jos te suunnittelette niitä tietullimaksuja — arvoisa keskusta, erityisesti teihin vetoan — niin siinä se työmatkailu taas kallistuu.

Ja sitten vielä tämä autojen vaihtaminen: Mitä tapahtuu niille autoille, polttomoottoriautoille, joita nyt on ostettu kolme neljä vuotta sitten? Kaikki puhuvat uuden auton ostamisesta, [Puhemies koputtaa] entäpä sen vanhan auton hinta, kukas sen korvaa perheelle? 20 tonnia ilmaan vaan, arvo häviää.

Punkt i protokollet PR 15/2020 rd

Andre vice talman Juho Eerola: Bästa ledamöter, stora utskottets möte väntar.

Riksdagen avbröt debatten och behandlingen av ärendet.