

Plenum

Onsdag 2.10.2019 kl. 13.59—16.44

4. Slopa drivkraftsskatten för dieselbilar

Medborgarinitiativ MI 6/2019 rd

Remissdebatt

Förste vice talman Tuula Haatainen: Ärende 4 på dagordningen presenteras för remissdebatt. Talmanskonferensen föreslår att ärendet remitteras till finansutskottet.

Ärendet bordlades vid plenum 26.9.2019 till plenum idag 2.10.2019.

För remissdebatten reserveras högst 45 minuter. Vid behandlingen av ärendet följer riksdagen det för ärenden med tidtabell överenskomna förfarandet.

Debatt

14.55 **Ari Torniainen kesk:** Arvoisa rouva puhemies! Kyseessä on siis kansalaisaloite dieselautojen käyttövoimaveron poistamisesta, ja keskustelua käytiin tästä kansalaisaloitteesta viime viikolla hyvinkin runsaasti. Tämän kansalaisaloitteen on allekirjoittanut 125 000 henkilöä. Se on todella paljon, ja sen takia kansalaisaloite tulee saada myöskin asialliseen, nopeaan, ripeään käsittelyyn myöskin täällä eduskunnassa. Siksi olisin itse kyllä toivonut, että tämä keskustelu olisi voitu käydä viime viikolla, jotta tämä asia olisi myöskin saatu eteenpäin. Täällä oli myöskin paikalla valtiovarainministeri Lintilä, jonka alaisuuteen veroasiat kuuluvat. Lintilä oli paikalla nimenomaan kansalaisaloitteenkin käsittelyn osalta. Se on kiitettävää.

Kaiken kaikkiaan tästä käyttövoimaveron tarkastelusta: voidaanko sitä tarkastella erillisenä asiana, yksittäisenä asiana autoiluun liittyen? Autoilun verotus on todellakin kovaa Suomessa, mutta Suomessa tarvitaan kyllä pitkien välimatkojen takia yksityisautoilua paljon. Itse näkisin, että käyttövoimaveron tarkastelu yksittäin ei ole perusteltua, vaan koko liikenteen verorakennetta tulee arvioida kokonaisuutena. Tähän on myös hallitus reagoinut, kuten se on hallitusohjelmassakin. VM on asettanut työryhmän pohtimaan liikenteen verotuksen kokonaisuutta pidemmällä aikavälillä. Se arvioi nimenomaan nykyisen verojärjestelmän sekä muiden verokeinojen ja veroluonteisten maksujen toimivuutta ja vaikutuksia. Se on hyvä asia, että tätä käsitellään kokonaisuutena.

Itse olisin kyllä toivonut, että tämän asian olisi voinut viedä nopeamminkin eteenpäin. En ymmärrä sitä, että kokoomus halusi käytännössä siirtää tämän asian viime viikolta tänne. Painotan vielä, että valtiovarainministeri Lintilä oli viime viikolla tässä salissa kuuntelemassa myöskin niitä terveisiä, miten asiaa tulee viedä eteenpäin. Keskustan mielestä kansalaisaloitteet ansaitsevat asianomaisen käsittelyn. [Timo Heinonen: Siitä oltiin samaa mieltä!]

Punkt i protokollet PR 41/2019 rd

14.58 **Heikki Autto kok:** Arvoisa rouva puhemies! Edustaja Torniainenhan on taitavaksi ja kokeneeksi, hyväksi tunnettu kansanedustaja. Hän osasi hyvin kuvata tätä kansalaisaloitteen sisältöä sekä myös koko tämän kansalaisaloiteinstituution tärkeyttä. Olen hänen kanssaan täysin samaa mieltä siitä, että tämä kansalaisaloite, jonka tosiaan yli 125 000 suomalaista on allekirjoittanut, ansaitsee arvoisensa käsittelyn.

Se on tietysti sitten enemmän tällainen makuasia, mikä painoarvo esimerkiksi lähetekeskustelulle halutaan antaa. Totta kai kaikkein tärkein vaihe on se, kun valiokunta tekee mietintöä. Siinä vaiheessa kuullaan laajasti asiantuntijoita. Mutta nyt meillä on hyvä mahdollisuus käydä lähetekeskustelua tällaisesta asiasta, ja varmasti se oppositiokansanedustajien ja laajemminkin tämän salin tahtotila oli viime viikolla, että kun liikenteestä kerätään niinkin huomattava määrä veroja kuin yli 8 miljardia euroa ja liikenne on meille jokaiselle suomalaiselle arjessa aivan välttämätön ja välitön asia, niin tästä olisi voitu käydä sen kaltaisen kokonaisvaltaisen keskustelu, jota mielestäni edustaja Torniainen myös viisaasti omassa puheenvuorossaan peräänkuulutti.

Emme voi tarkastella vain dieselin käyttövoimaveroa yksittäisenä asiana, vaan tätä koko yli 8 miljardin kokonaisuutta täytyy tietysti miettiä. Ymmärrän erittäin hyvin sen, miksi niin moni suomalainen lähti nopeassa tahdissa allekirjoittamaan tämän aloitteen: dieselin käyttövoimaveron idea on ollut tasata eri polttoaineiden hintaeroa tai kustannuseroa eri polttoainemuotoja hyödyntävien ajoneuvojen välillä. On selvää, että hetkellä, jolloin dieselpolttoaineiden pumppuhinta oli korkeampi kuin bensiinin hinta, tämä aloite sai suomalaiset laajasti liikkeelle.

Dieselautoilun verotukseen liittyvä kysymys on edelleen enemmän kuin ajankohtainen, ja tässä mielessä olisin tietysti toivonut, että meillä olisi ollut myös valtioneuvoston jäseniä esittelemässä askelmerkkejä siitä, miten heidän ainakin mediassa esittelemäänsä kokonaisvaltaista verouudistusta ollaan valmistelemassa. Valitettavasti hallituksen puolelta on tehty hieman haparoivia esityksiä tässä kysymyksessä. Valtion ensi vuoden talousarvioon esitettävät kovat polttoaineveron korotukset iskevät suomalaisten ostovoimaan, ja tässä mielessä kannamme huolta siitä, mikä hallituksen linja asiassa on.

15.01 **Matias Marttinen kok:** Arvoisa rouva puhemies! On tosiaan merkittävää käsitellä tätä kansalaisaloitetta eduskunnassa, kun 125 000 ihmistä on sen allekirjoittanut. Viime viikolla kun keskustelimme, totesin keskustelun yhteydessä, että tulkitsemme keskustelun myös laajemmaksi autoilun kustannusten nousuun liittyväksi keskusteluksi, vaikkakin kansalaisaloite liittyy nimenomaan tämän dieselin käyttövoimaveron poistoon. Kuten edustaja Autto täällä totesi, vero on luotu tasaamaan polttoaineiden välisiä veroeroja, ei kyllä niinkään sitä itse pumpulla näkyvää hintaeroa, mutta siitä huolimatta tämä aloitteen tekijöiden huoli on iso ja tärkeä ja kertoo siitä, että suomalaiset ovat huolissaan siitä, miten liikkumisen ja eri puolilla Suomea elämisen kustannukset kasvavat.

No, nyt sitten, kun tämä aloite on meillä käsittelyssä, niin miten hallitus vastaa suomalaisille? Miten hallitus vastaa näille 125 000 suomalaiselle, jotka tämän aloitteen ovat tehneet? He ovat päättäneet korottaa polttoaineiden verotusta 250 miljoonalla ensi vuonna, ja se tulee näkymään pumppuhinnoissa. Se tulee näkymään silloin, kun se raumalainen perheenäiti lähtee Euraan töihin ja tankkaa autonsa Raumalla. Se näkyy, kun se porilainen metallimies ajaa Kankaanpäähän päivittäin ja tulee kotiin, jotta saa perheelleen tienattua elannon. Tämä on aivan selvä asia. Tämä hallituksen kanta ilmastopolitiikan ja liikennepolitiikan näkökulmasta on monessa mielessä kyllä varsin sekava.

Punkt i protokollet PR 41/2019 rd

Toinen asia, minkä nostin täällä jo aikaisemmin esille, on se, että hallitus on päättänyt poistaa niin sanotun parafiinisen dieselin tuen, yhteensä 120 miljoonaa euroa. Kun jotenkin haluaisin uskoa, että täällä meillä on yhteinen tahto huolehtia siitä, että polttoaineiden puhtaus paranee, jotta taas päästöt pienenevät, niin tässäkin hallitus vastaa siten, että nimenomaan sen puhtaimman polttoaineen kannustin poistetaan. Ja hyvät kollegat, tämäkin veromuutos tulee näkymään vielä siellä loppukäyttäjän päässä.

Totean tähän aivan loppuun, että täällä hallituspuolueiden kollegat ovat todenneet, että tämä hallitus ei lisää teollisuuden ja yritysten kustannuksia. Näin on täällä todettu. Samaan aikaan kuitenkin UPM:n toimitusjohtaja Jussi Pesonen on blogissaan todennut, että tämä polttoaineverojen korotus tarkoittaa pelkästään UPM:lle 4 miljoonan euron vuotuista lisäkustannusta. [Seppo Eskelinen: Olisiko promille UPM:n liikevaihdosta?]

Ensimmäinen varapuhemies Tuula Haatainen: Halutaanko tästä käydä debattia? [Jari Myllykoski: Ei!] Pyydän niitä edustajia, jotka haluavat käyttää puheenvuoron debattissa, nousemaan seisomaan ja painamaan V-painiketta. Käydään lyhyt debatti ja mennään sitten puhujalistaan. Edustaja Kalmari.

15.04 Anne Kalmari kesk (vastauspuheenvuoro): Arvoisa rouva puhemies! Mielestäni on todella enneaikaista hyökätä yhtään mitään puoluetta kohti ennen kuin tämä aloite on asianmukaisesti käsitelty ja ennen kuin hallitus on uudistanut autoilun verotuksen, mikä hallituksen ohjelmalistalla on.

Sen sijaan haluaisin nostaa kokoomuksen ympäristöohjelman, jonka tavoitteena oli siirtää uusien autojen verotus kokonaan hankinnan verotuksesta autoilun päästöjen verotukseen. Se tietäisi noin 950 miljoonan potin korvaamista autoilun verotuksella. Se tietäisi noin 20 sentin korotusta polttoaineisiin. Tämä oli teidän vaaliohjelmassanne, ja olen iloinen siitä, että tämäntyyppisiä korotuksia tämä hallitus ei yksinpuolisesti tehnyt vaan tarkastellaan kokonaisuutena, miten saamme päästöt vähennettyä, mutta teemme sen inhimillisesti ja oikeudenmukaisesti.

15.05 Leena Meri ps (vastauspuheenvuoro): Arvoisa puhemies! Täällä joku huudahti näistä viimevuotisista sopimusneuvotteluista, joissa kaikki muut puolueet paitsi perussuomalaiset olivat mukana — tämä ilmastopuolue, mikä täällä eduskunnassa käytiin läpi. Perussuomalaisilla argumentteina oli myöskin juuri se, kun kansalaisille ei kerrota, millä tavoin tämä tehdään ja mitä se maksaa. Tässä on nyt yksi hyvä esimerkki siitä, mitä se maksaa. Se maksaa tavalliselle ihmiselle polttoainepisteellä litrahintaa lisää, koska näillä kompensatioilla ja näillä toimilla hallitus haluaa ohjata ihmisten liikennekäyttäytymistä ilmeisesti pyöräilyyn tai johonkin muuhun — en osaa vielä sanoa, mihin, koska kuten edustaja Kalmari sanoi, niin näitä toimenpiteitä on tulossa. [Suna Kymäläisen välihuuto]

Hän totesi, että ei saa puolueita syyllistää tai sormella osoitella, mutta kun te olette hallituspuolue ja te teette täällä hallituksen esityksen, niin toki me kysymme teiltä, mitä te aiotte tehdä. Polttoaineveron korotus on yksi asia, ja perussuomalaiset oli ainoa puolue, joka irtaantui tästä yhteisestä konsensuksesta. [Katja Taimela: Tämä on kansalaisaloite!]

15.06 Seppo Eskelinen sd (vastauspuheenvuoro): Arvoisa puheenjohtaja! Minusta liikennevaliokunnan varapuheenjohtaja Tornainen aika hyvin kuvasi tämän tilanteen. Ve-

Punkt i protokollet PR 41/2019 rd

ronmaksajien näkökulmastahan hallitus on kumminkin kompensoinut nämä asiat veronkevennyksin. Siitä on puhuttu viimeiset kolme viikkoa tässä salissa.

Verotusta pitää katsoa kokonaisuutena. Hallitushan on nyt käynnistänyt sellaisen kestäväen verotiekartan valmistelun, jossa on energiaverotus, liikenneverotus ja kulutusverotus. Liikenneverotuksen osalta on sanottu, että työssä otetaan huomioon sosiaalinen oikeudenmukaisuus ja alueellinen tasa-arvo. Tämä alueellinen tasa-arvo, mitä oppositio on käyttänyt korttina monta kertaa, huomioidaan tässä liikenteen kokonaisverotuksessa, mikä on äärimmäisen tärkeää meille, ketkä asumme vähän tuolla pääkaupunkiseudun ulkopuolella.

15.07 Arto Satonen kok (vastauspuheenvuoro): Arvoisa puhemies! Me saimme juuri eilen lukea siitä, kuinka nopeasti väestö on keskittymässä Suomessa. Kaikkein tehokkain tapa keskittää väestöä Suomessa on se, että maaseudulta ja pienistä kaupungeista työssä käyminen omalla autolla tehdään kalliimmaksi. [Timo Heinonen: Tätä keskusta ajaa!] Tämä on kaikkein tehokkain tapa.

Hyvät keskustalaiset ystävät ja vähän myös sosiaalidemokraatit, jotka ainakin osaltaan väittävät olevan myös näitten pienten kaupunkien asialla, nyt te ette pääse siitä mihinkään, että te olette nimenomaan korottaneet dieselin ja bensiinin verotusta tässä tulevassa budjetissa. Kun se budjetti muuten on hirveän alijäämäinen, niin minkä takia sitten juuri tässä asiassa piti vielä tehdä veronkorotus ja rankaista erityisesti maaseudulta ja pienistä kaupungeista kauempana työssä käyviä?

15.09 Antti Rantakangas kesk (vastauspuheenvuoro): Arvoisa puhemies! Pari tarkennusta. Täällä edustaja Meri totesi, että perussuomalaiset irrottautuvat näistä korotuksista, mutta 2016 edellinen hallitus korotti polttoaineveroa, ja te olitte mukana hallituksessa hyväksymässä ratkaisun yhdessä kokoomuksen ja keskustan kanssa. [Leena Meri: Niin siis siniset!] Se on fakta. Te olitte, fakta. [Vasemmalta: Perussuomalaiset!] Perussuomalaisina olitte hyväksymässä, pitää nyt kuitenkin sen verran pysyä asiallisessa asiassa, että ette te voi sitä menneisyyttä unohtaa.

Ja kokoomukselle sanon sen verran, että onneksi te ette ole hallituksessa. Te olisitte korottaneet 20 sentillä [Timo Heinonen: Ei pidä paikkaansa!] oman vaaliohjelmanne mukaan tuota polttoaineverotusta. 20 senttiä lisää, kun nyt on viisi senttiä [Timo Heinonen: Seitsemän!] elikkä sen verran, mikä on inflaatiotarkistus kokonaisuutena. [Jari Myllykoski: Voitaisko pysyä asiassa?] Se on neljäsosa siitä, mitä te olisitte tehneet. Täällä te hurskastelette maaseudun puolesta, mutta te olette keskittämispolitiikkaa ajava puolue täydellisesti.

15.09 Veijo Niemi ps (vastauspuheenvuoro): Arvoisa rouva puhemies! Monet täällä puhuvat ilmastonmuutoksesta. Dieselautoista on tullut vähäpäästöisempiä, kokonaishyötysuhteeltaan jopa ylivoimaisia kulkuvälineitä, kun huomioidaan dieselautojen tehokas hiukkassuodatus ja päästörajojen alennus vuodesta 2010 lähtien 1,5:stä nykyiseen 0,4:ään.

Pyhäpuheissa täällä monet ovat huolissaan myös maaseudun autioitumisesta. Dieselauto on siellä monelle toimivan arjen mahdollistaja, ei mikään luksustuote. Ruuhka-Suomessa bensiinikäyttöisiä autoja on paikoin jopa 80 prosenttia autokannasta, ja siellä kulkee tuhansia autoja tunnissa. Dieselauto-Suomi on tilastoissa harvempaan asuttua seutua, jossa dieleitä on paikoin lähes 50 prosenttia autokannasta, mutta siellä autoja kulkee teillä jopa vain kymmeniä autoja tunnissa. Dieleillä ajatut yksityisautoilun päästöt ovat siten pieni osuus kokonaisuuden kannalta.

Punkt i protokollet PR 41/2019 rd

Tieliikenteen verotus on Suomessa kansainvälisestikin mitattuna korkea. Tieliikenteen noin 8,4 miljardin euron verotuloista [Puhemies koputtaa] tieverkon ylläpitoon palautuu vain reilu kymmenesosa. Suomalaisten autoilun verotus ei saa olla valtion lypsylehmä. Autoilu on elämän mahdollistaja läpi Suomen. [Puhemies koputtaa] Käyttövoimaveron kohdalla tulee ratkaista niin, että lopputulos aidosti tukee niitä ihmisiä, [Puhemies: Aika!] joille auto on tärkeä toimivan arjen mahdollistaja. Heitä ei pidä kiusata.

15.11 Timo Heinonen kok (vastauspuheenvuoro): Arvoisa puhemies! Dieselhän maksaa tällä hetkellä ja maksoi itseasiassa joinain päivinä jo viime vuonna enempi kuin bensa, ja 125 000 suomalaista on sanonut, etteihän tämä vetele. Totta kai tähän pitää etsiä jotain järkeviä ratkaisuja, sillä dieselautot ovat puhtaampia tänä päivänä kuin bensa-autot, ja nyt niiden ostajat maksavat lisäksi kalliin dieselveron. Mutta mitä tämä hallitus nyt on tekemässä? Bensa- ja dieselhintaa korotetaan ensi vuonna noin 7 sentillä per litra. Viimeksi täällä kuultiin, että kevytautoja ollaan nyt sitten hautaamassa ja ruuhkamaksuja ollaan tähän maahan tuomassa. Ja ymmärrän, että nämä toimenpiteet ovat keskustalle kipeitä.

Edustaja Rantakangas, olen pitänyt teitä tolkun ja maaseudun miehenä, äsken te enempi syytelitte menneitä, [Leena Meri: Kyllä!] mutta mitä ajattelette siitä, mitä teidän äänestäjänne maaseudulla pohtivat, kun bensan hinta kiristyy, tehdään ruuhkamaksuja ja kevytautoinkin näytetään painavan unholaan?

15.12 Antti Rantakangas kesk (vastauspuheenvuoro): Arvoisa puhemies! Tämä politiikkahan on kokonaisuus. Niin kuin todettiin eilettän, niin 70 prosenttia suomalaisista hyöttyy hallituksen päätöksestä, siis ostovoima vahvistuu. Siellä on merkittävä osa juuri niitä maaseudun pienituloisia ihmisiä. Ja palaan vielä siihen, että tämä teidän autoverolinjanne on siis sellainen, että te poistaisitte autoveron hankinnoista, mikä tarkoittaa sitä, että varakaat suomalaiset voisivat totta kai ostaa edullisemmin autoja, mutta ne syrjäkylillä, pienillä tuloilla elävät eläkeläiset eivät pysty ostamaan uusia autoja, vaikka siitä olisi vero poistettu. [Timo Heinonen: Vanhempia autoja!] Ottakaa huomioon tämä. Eli me ajamme kyllä kokonaisvaltaisesti koko Suomen asiaa, ja tällä hallituksella on vahva aluepoliittinen ote, ja se tulee näkymään tulevina vuosina.

15.13 Leena Meri ps (vastauspuheenvuoro): Arvoisa puhemies! Olen hieman yllättynyt, että keskusta viime kauden pääministeripuolueena selittää tämänhetkisiä tekojaan sillä, mitä viime kaudella on tehty. Se on aika erikoista, koska nyt kansalaiset odottavat vastauksia tähän päivään ja tähän arkeen [Antti Rantakangas: Te olitte mukana!] ja te olette nyt hallituksessa ja te ette ole kertoneet, miksi te näin toimitte.

Eilissä välikysymyskeskustelussa tuli esille sekin, että yritysten verotus ei kiristy ja kaikki on niin mukavaa ja 70 prosenttia hyötty, niin kuin te toteatte. No entäs ne 30 prosenttia? Plus se, että äskeisessä puheenvuorossa kuulumme juuri, mitä UPM:n toimitusjohtaja on kertonut: tämä polttoaineveron korotus maksaa heille 4 miljoonaa euroa! Elikkä onhan se rahaa, mitä heiltä menee sieltä pois — ihan kuin se ei olisi yhtään mitään. Täällä joku hallituspuolueista vähän naurahtikin tuolla, että juu, ei se ole iso raha. Kyllä tässä nyt ollaan vastuullista politiikkaa tekemässä.

Totesitte vielä, että politiikka on kokonaisuus. Kyllä, mutta se rakentuu yksittäisistä päätöksistä, joista hallitus vastaa. [Suna Kymäläinen: Niin kuin subjektiivinen päivähoito-oikeus tai maksuton toinen aste!]

Punkt i protokollet PR 41/2019 rd

15.14 **Niina Malm sd** (vastauspuheenvuoro): Arvoisa puhemies! Parafiinisen dieselin verotuen tarkoituksena on ollut vähentää hiukkaspäästöjä, ei siis suoranaisesti ilmastopäästöjen vähentäminen. Nyt siitä 120 miljoonan euron verotuesta menee 70 prosenttia fossiilisten parafiinisten diesalien tukemiseen ja 30 prosenttia menee biodieselin tukemiseen, ja sen takia tässä on myöskin se merkitys, että meidän täytyy keksiä, miten dieselpolttoainetta tulevaisuudessa tuetaan niin, ettei näitä fossiilisia tueta.

15.15 **Matias Marttinen kok** (vastauspuheenvuoro): Arvoisa rouva puhemies! Täällä edustaja Rantakangas totesi, että 70 prosentilla suomalaisista VM:n tutkimuksen mukaan tulot nousevat ensi vuonna. Se on yksi näkökohta. Toinen näkökohta, joka on aivan yhtä relevantti, on se, että siitä johtuen, että tämä hallitus laiminlyö nyt työtä tekevät suomalaiset, tavallisen keskituloisen suomalaisen palkkavero kiristyy ensi vuonna. Te ette kompensoi sitä kiristystä näille ihmisille, ja se on fakta. Veronmaksajain Keskusliiton laskelma on täysin avoin, ja se on kaikkien nähtävillä. Tämän päälle tulevat polttoaineverojen korotukset ynnä muuta, eli tässä suhteessa kyllä toivon, että pysytään faktoissa.

Kehotan myös hallitusta nyt katsomaan eteenpäin ja perustelevaan, miksi teette näitä ratkaisuita. Älkää koko ajan katsoko peräpeiliin vaan kantakaa vastuu. Te olette hallituksessa nyt.

15.16 **Ari Torniainen kesk** (vastauspuheenvuoro): Arvoisa rouva puhemies! Meillä on todellakin käsitellyssä kansalaisaloite, joka on dieselautojen käyttövoimaveron poistosta, mutta tämä keskustelu on nyt opposition taholta laajentunut nimenomaan myöskin polttoaineveroihin ja oppositio syyttää nytten hallitusta siitä, että ensi vuoden budjetissa korotetaan polttoaineveroja. [Arto Satonen: Sehän pitää paikkansa!] — Se on tosiasia, mutta se on myöskin tosiasia, että mikään puolue tässä salissa ei ole näistä synneistä vapaa. Mitä on tapahtunut aikaisemmin? Edellisillä eduskuntakausilla jokainen puolue on vuorollaan ollut myöskin korottamassa polttoaineveroja, aina kuka on ollut hallituksessa. Esimerkiksi viime kaudella kyllä siellä olivat perussuomalaiset ja kokoomus myöskin näitä tekemässä. [Sami Savio: Sipilän hallitus!] Ymmärrän, että politiikkaa ja päätöksiä tehdään aina ajassa, sekin on huomioitava, eivätkä koskaan korotukset ole kivoja ja mukavia, sekin on tosiasia. Mutta me tiedämme vasta kun päätökset ovat tulleet voimaan, miten ne vaikuttavat hintoihin sitten pumpuilla. [Puhemies koputtaa] Pumpuilla eri huoltoasemilla on hyvin erilaisia hintoja tällä hetkellä.

15.17 **Heikki Vestman kok** (vastauspuheenvuoro): Arvoisa puhemies! Kyllähän tämä korotus polttoaineverotukseen on historiallinen. Minä haluan tuoda tähän keskusteluun vielä arjen kustannusten [Välihuutoja vasemmalta — Jari Myllykoski: Taas tuntuu karkaanvan aiheesta!] ja työssä käynnin kustannusten lisäksi sen elementin, että tämä korotus heikentää meidän vientiteollisuutemme kilpailuedellytyksiä. 6,5 sentin korotus diesellitrahintaan tarkoittaa UPM:lle 4 miljoonan euron vuotuista lisäkulua. Se on suurin piirtein sama kuin Suomessa toimivan paperikoneen liikevoitto. Siis tämä heikentää meidän vientiteollisuutemme kilpailukykyä. Me olemme kaukana isoista markkinoista sijaitseva maa, ja logistiikkakustannuksilla on aivan oleellinen merkitys siinä, että meidän tuotteemme ovat kilpailukykyisiä ja käyvät kaupan. Tätä kautta tällä korotuksella heikennetään myöskin työllisyyttä.

Punkt i protokollet PR 41/2019 rd

15.18 **Eeva Kalli kesk** (vastauspuheenvuoro): Arvoisa puhemies! Voin kuvitella, että tätä keskustelua kuuntelevan kansalaisen on hyvin vaikea kuunnella tätä keskustelua. Yhdenkään eduskuntapuolueen näpit eivät ole puhtaat liikennepolttoaineiden korotuksista. Lähes kaikki edeltävät hallitukset ovat valitettavasti joutuneet korotuksia tekemään ja niin joutuu tämäkin hallitus. Alueellinen ja sosiaalinen oikeudenmukaisuus ovat erittäin tärkeitä asioita. Kun me teemme tätä laajempaa verouudistusta, nämä ovat aivan välttämättömiä asioita ottaa huomioon myös siinä.

Mutta katsotaan tätä päivää ja tämän hallituksen esityksiä ja tulevia tekoja. Me haluamme pitää huolen siitä, että myös sillä pienituloisella ja keskituloisella on ostovoima kohdillaan. Sen takia me teemme nyt perusturvaan parannuksia, pienimpiin eläkkeisiin parannuksia, etuuksiin parannuksia, ja sen lisäksi me muuten laitamme aika rutkasti lisää rahaa perusväylänpitoon: 300 miljoonaa lisää, ensi vuodelle 340 miljoonaa.

15.19 **Heikki Autto kok** (vastauspuheenvuoro): Arvoisa puhemies! Tässä edellä moni edustaja on puhunut hyvin, ja haluan tarttua hallituspuolueiden edustajien Kalli ja Torniaisen puheenvuoroihin.

Meillä tässä salissa vallitsee laaja yhteinen ymmärrys yli hallitus—oppositio-ajan ja yli vaalikausien siitä, että meidän pitää panostaa liikenneinfrastruktuuriimme ja lisäksi liikenteen osalta tarvitaan tällainen kokonaisvaltainen verouudistus. Tässä mielessä edustaja Torniainen — joka vyörytti palloa meille tänne opposition puolelle, että me olemme nyt laajentaneet tätä keskustelua — käytti tässä keskustelussa mielestäni erittäin hyvän avauspuheenvuoron, jossa juuri peräänkuulutti tätä laajempaa verouudistusta. Siksi tätä keskustelua on, arvoisa rouva puhemies, nyt ehkä käyty hieman laajemminkin kuin vain tämän dieselin käyttövoimaveron osalta.

Haluan vielä tähdentää sitä, miksi oppositio kantaa tästä huolta. Sinänsä varmasti on näin kuin hallitus esittää, että seitsemällä kymmenestä tulodesiilistä ensi vuonna jää rahaa käteen, ostovoima kohenee. Mutta mitä tapahtuu niille ahkerille työssä käyville ihmisille, kun sinne lyödään veroa veron päälle? [Puhemies koputtaa] Tulojen verotus kiristyy, ja liikennepolttoaineiden verotusta [Puhemies: Aika!] kiristetään 250 miljoonalla eurolla — mutta työssäkäynti useimmiten vaatii myös sitä omaa autoa. Tästä olemme huolissamme.

15.20 **Pekka Aittakumpu kesk** (vastauspuheenvuoro): Arvoisa puhemies! Haluaisin viiedä keskustelua ehkä takaisin tähän tärkeään kansalaisaloitteeseen, jonka todella hyvin moni kansalainen on allekirjoittanut ja jossa tulee ilmi se huoli ja hätäkin, joka suomalaisilla laajasti on siitä, että kyllähän autoilu on liian kallista monelle keskituloisellekin. Eikä se tunnu pelkästään esimerkiksi meillä Pohjois-Suomessa, vaan kautta maan. Esimerkiksi täällä pääkaupunkiseudulla moni joutuu ajamaan pitkiäkin työmatkoja.

Kannatan itsekin sitä, että tarkastelemme polttoaineverotusta kokonaisuutena, jossa otetaan huomioon niin bensa- kuin dieselautot kuin myöskin uusiutuvat polttoaineet, kuten biokaasu. Olen erittäin tyytyväinen siitä, että valtiovarainministeriö on ryhtynyt tällä tavalla ripeästi toimeen ja on asettanut tämän työryhmän, jossa liikenteen verotusta tarkastellaan pitemmällä aikavälillä ja jossa on myöskin sovittu, että siinä otetaan huomioon alueellinen ja sosiaalinen oikeudenmukaisuus.

Ensimmäinen varapuhemies Tuula Haatainen: Annan vielä kaksi debattipuheenvuoroa, ja sitten mennään puhujalistaan. — Edustaja Sankelo.

Punkt i protokollet PR 41/2019 rd

15.22 **Janne Sankelo kok** (vastauspuheenvuoro): Arvoisa puhemies! Edustaja Satonen toi tuossa esille maaseudun ja seutukaupunkien haasteita liikenteen osalta. Yksi seikka, joka tähän keskusteluun on syytä tuoda vahvasti mukaan, on ammattiliikenne. Jos yhdistää edustaja Satosen puheenvuoron vaikkapa Etelä-Pohjanmaahan, niin meillä esimerkiksi Etelä-Pohjanmaalla isot ruoka-alan yritykset, isot metallialan yritykset tuovat jatkuvasti valtatie kolmesta pitkin etelään tavaraa. Jos näissä asioissa lähdetään siitä, että kustannukset kasvavat merkittävästi, niin ikävä kyllä meillä sillä seudulla on kokemuksia siitä, että ne yrityksetkin lähtevät kuroutumaan sitten tietä pitkin etelään. Tämän takia tämmöisissä korotuksissa on kyllä syytä olla tarkkoina.

Ja yksi asia, mikä tähän vielä liittyy, on se, että kun näitä parafiinisiä dieselaita ynnä muita käsitellään, niin huolehditaan nyt siitä, [Puhemies koputtaa] arvoisa hallitus, että signaali on kuitenkin sen tyyppinen, että suositaan ja käytetään [Puhemies koputtaa] ympäristöystävällisiä dieselpolttoaineita.

15.23 **Ari Torniainen kesk** (vastauspuheenvuoro): Arvoisa rouva puhemies! Todellakin keskustelemme kansalaisaloitteesta, ja tietysti tämä keskustelu on laajentunut siihen, että me tarvitsemme myöskin kokonaistarkastelua uudelleen nimenomaan koko polttoaine- ja autoilun verotukseen. Tosiasia on, että suomalaisilta autoilijoilta kerätään todella paljon verona tuloja, ja se, mihin ne eurot siten menevät, on se ydinkysymys. Itse toivon, että tässä valtiovarainministeriön asettamassa työryhmässä selvitetään myöskin näitä asioita. Samoin kuin edustaja Sankelo omassa puheenvuorossaan nosti myöskin raskaan liikenteen ammattiautoilijat, niin ammattibiodiesel tulee myöskin varmaan keskusteluun tässä yhteydessä. Itse toivon, että näitä asioita pohditaan hyvinkin laajasti siellä työryhmässä ja ne tulevat aikanaan sitten meille myöskin saliin keskusteluun.

Tosiasia on, että aina — aina — polttoaineveron korotukset ovat hankalia. Suomalaiset tarvitsevat henkilöautoja, raskasta liikennettä, joukkoliikennettä erittäin paljon, ja oma auto on kyllä lähes koko Suomessa välttämätön ihmisille tänä päivänä.

Ensimmäinen varapuhemies Tuula Haatainen: No niin, ja nyt mennään sitten debatin jälkeen puhujalistaan, edustaja Heinonen.

15.24 **Timo Heinonen kok:** Arvoisa rouva puhemies! Pyysin viime viikolla tätä kansalaisaloitetta pöydälle sen takia, että toivoimme, että myös liikenneministeri olisi ollut paikalla tämän asian käsittelyssä. Valtiovarainministeri Lintilä oli paikalla asian käsittelyn alussa mutta liikenneministeri Marin ei ollut. Silloin meillä tietysti oli vahva käsitys siitä, kun niin keskeistä ja tärkeää uudistusta kuin kevytautojen lykkäystä tiedettiin käsiteltävän eduskunnassa tänään, että ministeri Marin olisi paikalla, ja siitä tämä päivä valikoitui.

Kyse on siis kansalaisaloitteesta, jossa esitetään dieselautojen käyttövoimaveron poistoa. Kyse on aika merkittävästä, isosta asiasta. Peräti 125 000 suomalaista on tämän kansalaisaloitteen allekirjoittanut, ja heidän huolensa on se, että dieselautosta maksetaan ensin vero, kun autoa vain vaikkapa tallissa pidetään, ja senkin jälkeen hinta on polttoaineelle kutakuinkin sama, tankkaat sitten bensaa tai dieseliä. Tähän haluttaisiin löytää ratkaisu, ja ymmärrän näiden ihmisten huolen ja näkökannan.

Ministeri Marin vastasi meille, miksi hän ei ollut täällä, ja hän totesi, että liikenteen verotus ei kuulu hänelle vaan se kuuluu valtiovarainministeri Lintilälle, joka oli paikalla — se on totta — mutta toisaalta hetkeä myöhemmin hän otti kantaa liikenteen päästöihin, toi-

Punkt i protokollet PR 41/2019 rd

seen isoon asiaan. Kyllä itse koen niin, että liikenneministerille kuuluvat liikenteen päästöt mutta myös liikenteen verotuskokonaisuus, ja sen takia me odotimme, että ministeri Marin olisi ollut mukana myös tämän kansalaisaloitteen lähete keskusteluvaiheessa ja osallistunut tähän keskusteluun.

Arvoisa puhemies! Nyt kun ministeri ei ole paikalla, niin päätän puheeni tähän. [Suna Kymäläinen: Muuten olisit puhunut vielä kauemmin! Ministeri tuli mainittua!]

15.26 Jari Myllykoski vas: Arvoisa rouva puhemies! Ilahduttavaa keskustelua sinällään, vaikka se käytiinkin asian sivusta, koska kyllä, tämä kansalaislakialoite omasta henkilökohtaisesta mielestäni edellyttää käsittelyä ja on mietinnön arvoinen asia valiokunnassa. Ja sen aika on sitten, kun sen aika on.

Haluaisin kuitenkin hieman palauttaa edustaja Heinoselle ja edustaja Autolle, mistä itse asiassa on kysymys. Kansalaisaloitteella flirttailu on minun mielestäni äärimmäistä populismia, osoittaa huonoa makua ja itse asiassa halventaa kansalaisaloitteen merkitystä.

Kansalaisaloitetta ei tehdä valtioneuvostolle. Kansalaisaloite tehdään lainsäädännön ylintä päätäntävaltaa olevalle instituutiolle, joka on eduskunta. Se käsitellään täällä, ja jo alkuvaiheessa puhemies käsittelee sen, onko se perustuslaillisesti sen arvoinen eikä väheksy tai alista toisia ihmisiä vaan voidaan käsitellä eduskunnassa. Sen jälkeen käydään lähete keskustelu, jonka yhteydessä päätetään, mihinkä valiokuntaan kansalaisaloite menee. Ja valiokunta on tähän asti, eduskunnan käytäntöjen mukaan lähes poikkeuksetta kuitenkin laatinut mietinnön joko niin, että aloite ei etene, tai sitten niin, että valiokunta voi tehdä lausumia, joilla veloitetaan hallitus tekemään toimia kansalaisaloitteen eteenpäin viemiseksi.

Yksi hyvä esimerkki on viime kaudelta, jolloin puhuttiin kansalaisaloitteesta ja edellytettiin, että kesäaikaan siirtyminen voidaan lopettaa niin, että olemme vain yhden kellonajan piirissä. No, kävi niin, että liikenne- ja viestintävaliokunta totesi, että EU ei anna siihen mahdollisuutta. Velvoitimme silloista liikenneministeriä, Berneriä, viemään sen EU-tasolle, että ruvetaan pohtimaan EU:ssa, onko se mahdollista vai ei. EU teki päätöksen, että on mahdollista, että me luovumme kellojen siirtelystä, mutta sinne jäi toki se, että kun siitä luovutaan, EU:n pitää olla yksimielinen siitä, ollaanko kesä- vai jatkuvassa talviajassa.

Me täällä itse asiassa toimimme juuri sen kansalaisaloitteen perusteella, eli me pohdimme täällä, mikä on. Minun mielestäni se, että edustajat toivat tässä lähete keskustelussa esiin paheksuntansa siitä, että ministeri ei ole paikalla... No, tämän kansalaisaloitteen esittelyn aikana on ollut nyt kaksi ministeriä, Lintilä ja äsken ministeri Harakka, joka tietysti ei kovin kauaa kerennyt olemaan tässä, mutta joka tapauksessa... [Timo Heinosen välihuuto] — Hieman olisin toivonut ryhdikkyyttä siihen, että ei nyt... Minä ymmärrän sen kyllä, että kokoomukselle harjoitteleminen oppositiopolitiikkaan teettää ylilyöntejä sillä tavoin, että menee vähän niin kuin harkitsemattomuuden puolelle [Timo Heinosen välihuuto] ja silloin pikkuisen karkaa.

Mutta edustaja Heinoselle voin kyllä sanoa, että myös viime kaudella oli isoja asioita, joissa ministeri ei ollutkaan paikalla, eikä silloin ministereitä ryöpytetty siitä, että he eivät ole paikalla. [Timo Heinonen: Toivottiin, että olisi!] — Itsekin toivon, hyvä, että olisi, ja toivomus on eri asia kuin se, että lähdetään pöytäämään asiaa sen takia, mikä ei kuulu ministerille siinä vaiheessa, kun me käsittelemme kansalaisaloitetta. — Terveysturvallisuusaloite, Aito avioliitto -aloite, työeläkeindeksin palauttaminen ja äitiyslakialoite olivat sellaisia, joissa ministeriä ei ollut paikalla, ja ne asiat kuitenkin käsiteltiin, eikä ollut yhtään sen vai-

Punkt i protokollet PR 41/2019 rd

keampaa todeta, että valiokunnat tekivät mietinnön, toivat sen tänne ja me äänestimme siitä. Minun mielestäni pitää kunnioittaa sitä prosessia, joka perustuslakiin on viety, eli kansalaisaloitetta.

Arvoisa rouva puhemies! Me olemme täällä ylintä lainsäädäntöpäätävävaltaa käyttävä elin, pidetään siitä kiinni. Ei siirretä kansalaisaloitetta valtioneuvostolle, vaan pidetään se täällä meidän omissa käsissämme.

15.32 Jukka Mäkynen ps: Arvoisa rouva puhemies! Kannatan kansalaisaloitetta dieselautojen käyttövoimaveron poistosta. Kuten kansalaisaloitteessa on hyvin todettu, käyttövoimaveron perusteena oleva käyttökustannusten taseus ei enää toteudu bensiini- ja diesel-polttoainetta käyttävien autojen välillä. Suomi on pitkien välimatkojen maa, ja autoilu ylipäätään pitäisi tehdä halvemmaksi laskemalla autoiluun liittyviä veroja ja maksuja. Diesel- ja bensiinipolttoaineen verotuksella on suora vaikutus kotimaiseen työllisyyteen. Yksi keino lisätä kotimaista työllisyyttä olisi hyödyntää kotimaista E85-polttoainetta maamme autoissa. Se on ympäristöystävällinen, ja sen käyttöönoton laajentaminen toisi lisää työpaikkoja Suomeen. Konkreettinen E85:n edistämistoimi on vanhojen bensiini- ja dieselautojen eli käytännössä ennen 1.1.2007 käyttöönotettujen autojen muuntaminen E85-yhteensopivaksi. Tämä muutos maksaa muutaman satasen.

Arvoisa rouva puhemies! E85:n laajempi käyttöönotto edellyttää muun muassa sitä, että Suomen automarkkinoille saataisiin muutosautojen lisäksi myös uusia etanolilla toimivia autoja. EU-maista Ranska on päivittänyt lainsäädäntöään mahdollistamaan etanoliautotilun kasvua. Etanolin käytön yleistyminen vähentää fossiilisen raakaöljyn kaivamista maaperästä ja tätä kautta vähentää yksityisautoilun fossiilisia hiilidioksidipäästöjä jopa 80 prosenttia. Uskon, että hallituspuolueista erityisesti vihreät ovat valmiina tukemaan tällaisia ympäristöystävällisiä hankkeita kuten E85-polttoainetta. Ilmastotalkoiden pitäisikin tuoda Suomeen lisää työpaikkoja, ei talouden kurjistamista erilaisilla veroilla ja maksuilla.

15.34 Pekka Aittakumpu kesk: Arvoisa puhemies! Olemme nyt käyneet arvokastakin keskustelua tästä kansalaisaloitteesta, ja niin kuin tuossa jo totesinkin, suhtaudun itsekin hyvin myönteisesti tähän aloitteeseen ja sen tavoitteeseen, siihen, että meidän on löydettävä keinoja dieselautoilijoiden mutta myös muidenkin autoilijoiden tilanteen helpottamiseksi. Tässä on nyt tullut esille monissa puheenvuoroissa, että käyttövoimaveroa täytyy tarkastella yhdessä liikenteen verotuksen laajemman tarkastelun kanssa. Tämä aloitehan tehtiin loppuvuodesta 2018, ja silloin oli aivan erityinen tilanne, että dieselin maailmanmarkkinahinnasta johtuen diesel oli tankilla jopa kalliimpaa kuin bensiini. Sittemmin nykyisellään hintaero dieselin ja bensa välillä on niin sanotusti normalisoitunut.

Kuten tästä aloitteesta käy ilmi, verojen määrä on bensalitrassa noin 26 senttiä dieseliä enemmän ja dieselkäyttöisten henkilöautojen käyttövoimaveron perusteena on se, että dieselöljy on 25,95 senttiä litralta lievemmin verotettua kuin sen meidän nykyisen ympäristöperusteisen veromallin mukaan tulisi olla, ja se tarkoittaa sitä, että tämä aiheuttaa sen tilanteen, että meidän on katsottava verotusta kokonaisuutena, koska jos käyttövoimaverosta noin vain luovuttaisiin, silloin se merkitsisi sitä, että dieselöljyä tulisi verottaa samojen veroperusteiden mukaan kuin bensaakin.

Me keskustana kannatamme sitä, että tarkastelemme tämän verotuksen laajasti uudelleen ja pyrimme löytämään ratkaisuja siihen. Meillä Suomessa, pitkien välimatkojen maassa, jossa auto on — niin kuin on kuultu — monille aivan välttämätön, meidän on tehtävä

Punkt i protokollet PR 41/2019 rd

sellaisia ratkaisuja. Olen siitä iloinen, että me täällä eduskunnassa tunnumme kaikki olevan sitä mieltä, että ratkaisuja on löydettävä, ja siksi on tärkeää, että nyt tästä keskustelemme ja pääsemme tässä asiassa ripeästi eteenpäin, ja toivotan kaikkea menestystä valtiovarainministeriön asettamalle työryhmälle, jonka tavoitteena on juuri tämä liikenteen verotuksen laaja tarkastelu.

15.37 Paula Werning sd: Arvoisa rouva puhemies! Tässä kyseisessä kansalaisaloitteessa esitetään käyttövoimaveron poistamista dieselpolttoainetta käyttäviltä autoilta. Perusteluna tälle todetaan dieselautojen korkeammat käyttökustannukset verrattaessa bensiiniä käyttäviin autoihin johtuen dieselpolttoaineen hinnankorotuksista. Onko niin, että on kiinnitetty huomiota siihen, että tankatessa dieselpolttoaineen hinta on lähes sama kuin bensiinipolttoaineen? Huomionarvoista on se, että dieselpolttoaineen hinnankorotukset ovat johtuneet maailmanmarkkinoiden polttoainetarjonnasta. Bensiinipolttoaineesta on ollut ylitarjontaa, mutta vastaavasti dieselpolttoaineesta on ollut pulaa.

Arvoisa rouva puhemies! Käyttövoimaverolla ei tasata polttoaineen hintaa vaan erilaisista verokohteluista, jotenka veron poisto voisi johtaa jopa dieselin kallistumiseen, koska tällöin myös dieselin tuesta luopuminen nousisi keskusteluun.

Liikenteen verotusta on tarkasteltava kokonaisuutena. Ei siis voida tarkastella ainoastaan käyttövoimaveroa. Emme voi sallia sitä, että vahtivuorollamme lakeihin tulee yksittäisiä muutoksia ilman tarkempaa vaikutusarviointia. Valtiovarainministeriössä on jo asetettu ministeriöiden välinen liikenneverotyöryhmä, jossa selvitetään liikenteen ja verotuksen uudistamistarpeita huomioiden niin kansalaisen, ympäristön kuin taloudenkin näkökulmat. Työryhmän tulee huomioida myös hallitusohjelman konkreettiset kirjaukset sekä pidemmän aikavälin tavoitteiden näkökulma. Työryhmältä voidaan odottaa väliraporttia tulevan vuoden puolessavälissä. Ei ole asianmukaista keskittyä yksittäisiin, vaikkakin tärkeisiin seikkoihin, vaan työtä tulee tehdä kokonaisvaltaisesti.

Arvoisa rouva puhemies! Hallitusohjelmaan on kirjattu: ”Käynnistetään kestävä liikenteen vero- ja maksu-uudistus, joka vähentää päästöjä. Uudistuksen pohjaksi tehdään laaja-alainen vaikutusten arviointi, jonka pohjalta rakennetaan pitkän aikavälin sosiaalisesti, yhteiskunnallisesti ja alueellisesti kestävä toimintamalli, jolla varmistetaan, etteivät tulo- ja varallisuuserot kasva. Uudistus toteutetaan niin, että verotuksen taso muuttuu suunnitelmallisesti päästötavoitteet huomioon ottaen.”

Sosiaalidemokraatit eivät kannata liikenneverotuksen yksittäisen osan tarkastelua, vaan on tärkeää tarkastella suurempaa kokonaisuutta.

15.40 Niina Malm sd: Kiitos, arvoisa puhemies! Tänäpäin tässä lähetekeskustelussa puhutaan kansalaisaloitteesta, jossa vaaditaan dieselautojen käyttövoimaveron poistoa. Edustaja Werningin puheenvuorosta on helppo jatkaa, että on todettava, että aloitteen ehdotettu toimenpide ei todellisuudessa helpottaisi dieselautoilijoiden asemaa vaan päinvastoin. Käyttövoimaverosta luopuminen johtaisi siihen, että dieselpolttoainetta ei voitaisi enää veronalennuksen kautta tukea ja kuluttajahinnat nousisivat. On ihan laskettavissa, että 55 litran tankkauskerta maksaisi veronalennuksen poistamisen jälkeen dieselautoilijalle 14,30 euroa enemmän. Lisäksi, kun täällä oli huoli näistä kuljetuksista, niin 13. marraskuuta 2018 Suomen Kuljetus ja Logistiikka ry:n mukaan käyttövoimaveron kompensointi dieselin polttoaineveroa korottamalla tekisi noin 120 miljoonan euron lisälaskun maanteille ja maantiekuljetuksille.

Punkt i protokollet PR 41/2019 rd

Tämän vuoden laskelmien mukaan käyttövoimavero tuottaa henkilöautojen osalta arviolta 318 miljoonaa euroa, pakettiautoista 32 miljoonaa euroa ja kuorma-autoista 56 miljoonaa euroa eli yhteensä 409 miljoonaa euroa. Ja kun täällä nyt näistä miljoonista on puhuttu, niin käsittääkseni tämä on vähän enemmän kuin se 4 miljoonaa, mikä täällä aikaisemmin UPM:n osalta vilahti. [Jouni Kotiaho: Koko elinkeinoa koskien!]

Biodieselin suosiminen on sinällään perusteltua ilmastopäästöjen vähentämiseksi. Sitä ja sen tuottajia suositaan kuitenkin ennen muuta niin kutsutun jakeluelvoitteen kautta, eikä biodieseliä ole tarvetta tukea enää päällekkäisellä, myös pääosin fossiilisiin polttoaineisiin kohdistuvalla tuella. Päätös jakeluelvoitteen kasvattamisesta perustuu parhaaseen tutkimustietoon ja asiantuntijoiden lausuntoihin ja suosituksiin, eli tuemme biodieselin osalta juuri CO₂-päästöjen vähentämistä tukevia toimia edelleen, ja sitä tukea tämä hallitus ei ole kyllä näillä näkymin mihinkään poistamassa. Tämän tuen tarkoitus on ollut nimenomaan tarttua hiukkaspäästöihin, ja hiukkaspäästöt ja hiilidioksidipäästöt ovat eri asioita. Siksi, kun tekniikka on kehittynyt, kuten täällä on tänään jo huomattu, olemme jo osaltamme vaikuttaneet hiukkaspäästöihin lainsäädännöllä. Nyt jatkamme vielä työtä CO₂-päästöjen kanssa niiden vähentämiseen kannustamisessa. — Kiitos. [Jouni Kotiaho: Kuorma-autojen keski-ikä on 13 vuotta tänä päivänä!]

15.43 Katja Taimela sd: Arvoisa rouva puhemies! Hyvät kollegat! Nyt meillä on siis käsitellyssä kansalaisaloite dieselautojen käyttövoimaveron poistosta, niin kuin olemme tässä salissa jo montaa kertaa tässä keskustelussa kuulleet, ja tämä aihe on varmasti sellainen, josta meistä istuvista kansanedustajista jokainen on saanut palautetta kentältä. Haluankin tässä heti alussa kiittää kaikkia niitä ihmisiä ja henkilöitä, jotka ovat tehneet tämän kansalaisaloitteen eteen töitä, keränneet nimiä ja olleet aktiivisia.

Yksi kansalaisaloitteiden hyvin tärkeä puoli on siinä, että turuilla ja toreilla epäoikeudenmukaisilta vaikuttavat asiat saadaan perinpohjaiseen käsittelyyn tänne eduskuntalaitokseen. Samalla paljastuu, että usein kyse on paljon monimutkaisemmista asioista kuin on tullut välttämättä esimerkiksi kansalaisaloitetta kirjoitettaessa edes mieleenkään. Niin voi todeta tälläkin kertaa, ja toisaalta myös voi todeta, että näihin vaikeisiin ja monimutkaisiin ongelmiin on kovin kovin harvoin sellaisia yksinkertaisia, simppeleitä ratkaisuja.

Keskustelu dieselveron poistosta on noussut esiin aika ajoin, ja kun polttoainepumpulla dieselin hinta on kivunnut paikoin jo lähelle bensan hintoja, keskustelu on tietysti saanut uutta pontta. Polttoaineiden hintakehitys on ollut seurausta siitä, että maailmanmarkkinoilla bensiinipolttoaineesta on ollut ylitarjontaa ja dieselistä vastaavasti pulaa. Vaikka polttoaineiden hinnoissa verojen osuus on suuri, ei tilannetta ole mahdollista korjata pelkällä dieselkäyttöveron poistolla. Polttoaineiden verotus, niin kun on salissa kuultu, on myös minun mielestäni kokonaisuus, jossa dieselin käyttövoimaveron taso on mitoitettu siten, että bensiini- ja dieselkäyttöisen henkilöauton verorasitus on suurin piirtein yhtä suuri noin 25 000 kilometrin vuotuisella ajolla. Dieselin kevyemmällä verokohtelulla on perinteisesti haluttu pitää raskaan liikenteen pyörät pyörimässä, jotta muun muassa vientiteollisuus voisi toimia. Tämäkin on tärkeää huomata.

Nykyinen verojärjestelmä on monimutkainen, ja moni asia liittyy moneen, halusimme pa sitä tai ei. Se, olisiko verotuksessa uudistamistarpeita ja onko nykyjärjestelmä toimivin, onkin sitten eri asia, ja sitä varten valtiovarainministeriössä on asetettu liikenneverotyöryhmä, joka selvittää liikenteen verotuksen uudistamistarpeita sekä ympäristön että talouden näkökulmasta ja sekä hallitusohjelman konkreettisten kirjausten että pidemmän aikavälin

Punkt i protokollet PR 41/2019 rd

tavoitteiden näkökulmasta. Tätä työtä siis teemme. Kuten todettua, liikenneverojärjestelmää ei voida korjata yksittäisiä veroja poistamalla. Käyttövoimaveron poistaminen saattaisi johtaa jopa dieselin kallistumiseen, koska tällöin olisi avattava keskustelu myös dieseliin liittyvien verotukien lopettamisesta. On syytä ottaa myös huomioon, että jos käyttövoimaveron poistettaisiin, dieselin verotuet saatettaisiin tulkita EU-säännösten vastaisiksi.

Arvoisa puhemies! Kansalaisten huolet ja kokemukset epäoikeudenmukaisuudesta on otettava vakavasti, ja toivon, että liikenneverotyöryhmä tarkastelee liikenteen verotusta myös tästä näkökulmasta ja mikäli järjestelmää on mahdollista yksinkertaistaa, se sitten myös tehdään.

Arvoisa puhemies! Edustaja Heinonen ei nyt tässä kohdin ole salissa läsnä, mutta hän varmasti aktiivisena kansanedustajana sieltä vielä saliiin tämänkin keskustelun aikana tulee. Hän on tässä keskustelussa kaivannut useamman kerran liikenneministeri Sanna Marinia tänne istuntosaliin, ja edustaja Heinonen alkaa jo itse muistuttamaan tällaista varjoministeriä täällä salityössä liittyen näihin ajankohtaisiin aiheisiin, liittyvät ne sitten tähän kansalaisaloitteeseen dieselveron poistamisesta tai kevytautoihin. Haluan kyllä muistuttaa, että vastuuministeri tässä asiassa kuitenkin on Lintilä. Toisaalta on myös niin, että olen itse saanut tehdä tässä talossa 14 vuotta töitä enkä muista koskaan vastaavaa; ministeri Marinhan lähetti meille joka ikiselle kansanedustajalle etukäteen sähköpostilla tiedon siitä, että hän on tänään tästä istunnosta poies liittyen delegaation matkaan, jossa on myös tasavallan presidentti Niinistö matkassa mukana, elikkä ajattelen, että hänellä on kyllä hyvä syy olla tällä hetkellä Washingtonissa edustamassa Suomea, Suomen liikenneministerin roolissa presidentti Niinistön delegaatiossa.

15.48 Kaisa Juuso ps: Arvoisa puhemies! Kansalaisaloitteen tavoite dieselajoneuvon käyttövoimaveron poistosta alentaisi toteutettuna autoilun kustannuksia. Tästä on erityisesti hyötyä suurten kaupunkien ulkopuolella asuville ihmisille, joille autoilu on välttämättömyys ja joilla ei aina ole käytettävissään julkisen liikenteen tarjoamaa vaihtoehtoa liikkumiseen. Autoilun kustannus alenee kuitenkin vain, jos hallitus ei vastaavasti nosta dieselpolttoaineen polttoaineveroa. Edellisellä kerralla näin on käynyt: kun dieselauton käyttövoimaveron laski, niin dieselpolttoaineen vero nousi.

Polttoaineveroja on korotettu vuoden 2011 jälkeen jo neljä kertaa, ja joka kerralla dieselpolttoaineesta maksettava vero on noussut enemmän kuin bensiinistä maksettava vero. Tämä on aiheuttanut dieselin ja bensiinin hintaeron kaventumista. Jo tällä tosiasialla voidaan perustella dieselajoneuvon käyttövoimaveron poistamista tai sen alentamista.

Tällä hetkellä dieselin polttoainevero on bensiiniä alempi. Kun tähän lisätään vielä arvonlisävero, kuluttajahinnoissa dieselin vero on reilut 20 senttiä litralta bensiiniä vähemmän. Vastaavasti dieselin veroton litrahinta on bensiiniä kalliimpi. Dieselin käyttövoimaveron poisto, jos polttoainevero ei vastaavasti nouse, laskisi autoilun kustannuksia, ja se kannustaisi dieselauton hankkimiseen.

Arvoisa puhemies! Dieselin käyttövoimaveron poistoa voidaan perustella myös ympäristösyillä ja työllistämisaikutuksella. Hallituksen asettama ja EU:n ympäristötavoitteiden vaatimus on pienentää polttoaineen elinkaaren aikaisia kasvihuonepäästöjä. Niiden käyttö vähentää myös hiukkas-, hiilivety- ja typen oksidipäästöjä.

Biodieselin ja uusiutuvan dieselin tarjonta ja käyttö on koko ajan lisääntynyt. Suomessa liikenteen uusiutuvien polttoaineiden lisäämisen pääohjauskeinona on lakiin perustuva jakeluvelvoite. Jakeluvelvoite kasvattaa uusiutuvan polttoaineen osuutta käytettävästä polt-

Punkt i protokollet PR 41/2019 rd

toaineesta vuosi vuodelta. Suomi on uusiutuvan dieselpolttoaineen valmistuksessa edelläkävijä, ja biopohjaiset polttoaineratkaisut ovat huippuluokkaa. Uusiutuva diesel on Suomelle merkittävä vientituote. Vuonna 2017 suomalainen öljynjalostaja Neste valmisti 60 prosenttia maailman toisen sukupolven uusiutuvasta dieselistä.

Merkittävin hyöty, joka saavutetaan käytettäessä kehittyneitä biopolttoaineita liikennepolttoaineena, on nettokasvihuonepäästöjen väheneminen suhteessa fossiilisiin polttoaineisiin, kuten dieseliin. Merkittävä hyöty on myös polttoaineen kotimaisuusasteen kasvava osuus ja siitä seuraava työllistävä vaikutus.

Kansalaisaloitteen tavoite vastaa perussuomalaisen ympäristöohjelman tavoitteita. Kallis autoilu kurjistaa haja-asutusalueita ja tekee työn vastaanottamisesta kannattamatonta, jos työmatka olisi pitkä. Sen lisäksi autoilun kalleus omalta osaltaan lisää alueellista eriarvoisuutta, koska suurten kaupunkien ulkopuolella liikkuminen joukkoliikenteen varassa ei ole käytännössä mahdollista vaan oman auton käyttö on päivittäisen liikkumisen kannalta välttämätöntä.

Myöskään siirtyminen sähköautojen laajamittaiseen käyttöön ei ole realistinen vaihtoehto, koska suurten taajamien ulkopuolella latausinfra on vielä vähäinen ja uusien sähköautojen hinnat ovat kymmeniätuhansia euroja, kun useimmat suomalaiset kuitenkin ajavat muutaman tuhannen euron hintaisilla käytetyillä autoilla.

Tästä syystä dieselautoista luopuminen ei ole realistinen ajatus vielä vuosikymmeniin, ja dieselautojen päästöt ovat useimmiten myös vastaavia bensa-autoja pienempiä. Jos päätöstä dieselautojen käyttövoimaveron poistamisesta kokonaisuudessaan kuitenkin ei tehdä, tulisi vaihtoehtoisesti harkita veron porrastamista haja-asutusalueita suosivaksi, eli silloin käyttövoimaveron olisi pienempi sellaisissa osissa maata, missä auton käyttö on välttämätöntä julkisen liikenteen vaihtoehdon puuttuessa.

15.52 Sheikki Laakso ps: Arvoisa herra puhemies! Tässä hallituspuolueesta tulee tällaista tekstiä, että kun poistettaisiin tämä dieselvero — niin sanottu dieselvero elikkä käyttömaksu dieselin osalta — niin se nostaisi tätä hintaa. Tilannehan on se, että mikään tässä järjestelmässä ei pakota korvaamaan sitä dieselin niin sanottua veroalea, mikä on 20 senttiä vähemmän veroa kuin bensalla. Nyt puhutaan tässä koko ehdotuksessa vain siitä niin sanotun dieselveron poistamisesta.

On tietysti hyvä, että tästä keskustellaan. Jokainen varmasti tietää tuloksen, mihin tämä johtaa. Hallitus on vasta nostanut dieselin ja bensiinin verotusta ihan vain sen takia, että saa lisää rahaa [Suna Kymäläinen: Ei ole nostettu!], ja se nyt on sanomatta selvää, että se ei kyllä aio niitä rahahanoja kääntää toiseen suuntaan. Mutta on tietysti hyvä, että keskustelua tulee.

Ammattidiesel voisi olla kyllä näissä keskusteluissa hyvin mukana kuten myös parafiinisen dieselin verokohtelu. Sen takia toivonkin, että uudessa liikenneverotuksessa tai polttoaineverotuksessa huomioitaisiin tämä tilanne ja otettaisiin ammattidiesel mukaan, koska niin kuin tänäänkin kuultiin täällä, 4 miljoonaa on UPM:lle edellinen polttoaineen veronkorotus maksanut.

Jään kyllä mielenkiinnolla odottamaan tätä liikenteen polttoaineen verotuksen muutosta — millä saadaan alueellinen ja sosiaalinen puoli otettua huomioon? Olen kyllä tosin aika varma, että tällä hetkellä, kun kokonaisveroaste on aika korkea ja kokonaisuudessaan autoilusta peritään 8,4 miljardia veroja vuodessa, se ei missään todennäköisesti tule laskemaan. Elikkä kyllä minä veikkaan, että tässä vain viilaillaan taas niitä käppyröitä eri asen-

Punkt i protokollet PR 41/2019 rd

toon ja siinä kohtaa saadaan — hups — taas yksi 100 tai 200 miljoonaa hallituksen lupaukselle lisää maksajia.

Toinen varapuhemies Juho Eerola: Arvoisat edustajat! Aiemmin ilmoitetusta poiketen ei noudateta tuota 45 minuutin rajaa, joka alkuun annettiin, vaan käydään tämä keskustelu loppuun, kun nyt on diesel käyntiin saatu. — Edustaja Autto.

15.54 Heikki Autto kok: Arvoisa herra puhemies! Tämä on varmasti viisas linjaus, jotta saadaan nyt tänään lähetekeskustelu käytyä. Kansalaisaloitetta päästään sitten tuolla valiokuntatyössä tarkemmin tutkimaan ja pohtimaan sitä, mitä tämä talo, eduskunta, haluaa tämän teeman ympäriltä kansalaisaloitteen tekijöille vastata, ja toisaalta myös sitä, mitä eduskunta näkee tämän ison, liikenteen verotusta koskevan kokonaisuuden osalta.

Paitsi että edustaja Myllykoski on taitava sanankäyttäjä, hän myös hyvin tuntee valtiosääntöä, ja hän myös osaa nostaa hienosti esille tällaisia aiempia tapahtumia, muistelee sellaisia asioita, joita kansanedustuslaitos on aikaansaanut. Tästä hänelle suuri kiitos. Toisaan meidän on hyvä nyt muistaa, että kansalaisaloitteen käsittely voi johtaa lainsäädäntömuutoksiin muutenkin kuin että se sellaisenaan tulisi hyväksytyksi, elikkä on hyvä ottaa huomioon, että kun näitä mahdollisia lausumaehdotuksia sitten tuolla valiokuntatyössä pohditaan, niin sitä kautta myös eduskunta voi sitten saada taas valtioneuvostoa liikkeelle tässä asiassa.

Mielestäni tässä eduskuntakäsittelyssä ja tässä lähetekeskustelussa ei ole ollut sellaista henkeä, että eduskunta olisi halunnut ikään kuin vyöryttää aloiteoikeuden valtioneuvostolle tässä asiassa, päinvastoin. Valtioneuvoston jäsenillä on selkeästi paras informaatio ajankohtaisista asioista, ja ehkä opposition kansanedustajat ovat kaivanneet valtioneuvoston jäseniä osallistumaan näin laajan ja tärkeän aiheen keskusteluun juuri sen vuoksi, että he asiantuntijoina olisivat voineet tuoda tähän lisäarvoa. Se, että keskustellaan juuri dieselin käyttövoimaverosta ei poista sitä, mitä hallituspuolueiden kansanedustajatkin ovat vaatineet: tätä täytyy tarkastella kokonaisvaltaisesti, sillä kysymys on yli 8 miljardin euron kokonaisuudesta. Tässä mielessä ei voi sivuuttaa olankohautuksella sitä, että kansanedustajat odottavat hallitukselta myös näkemyksellisyyttä tämän kokonaisuuden osalta.

Arvoisa puhemies! Kun lähetekeskustelua nyt käydään, niin josko sieltä sitten valiokunta lausumia tekisi. Mielestäni tämän verouudistuksen pohjana tulee olla se, että autoilun tulee olla tulevaisuudessakin Suomessa mahdollista, työssäkäynnin tulee aina olla kannustavaa, veroja ei saa tuoda verojen päälle niin, että se estää työssäkäyntiä, varsinkaan tuolla pitkien etäisyyksien alueilla.

Sitten vielä liittäisin tähän pohdinnan siitä, kuinka paljon perheiden kustannustaakkaa on viime vuosina erilaisilla politiikkatoimilla kasvatettu. Syntyvyyskehitys on huolestuttava. Sen oikaisemiseen ei ole mitään yksittäistä asiaa, mutta useimmiten, kun perheet kasvavat, ne tarvitsevat myös turvallisempia ja isompia ajoneuvoja, ja tässä mielessä ajoneuvojen verottamisella on myös tässä asiassa merkitystä.

Toinen varapuhemies Juho Eerola: Muistutan edustajia siitä, että jos puhe kestää enemmän kuin 3 minuuttia, niin saa tulla tänne pönttöön puhumaan kuten edustaja Koskela aikoo tehdä.

Punkt i protokollet PR 41/2019 rd

15.58 **Jari Koskela ps:** Arvoisa herra puhemies! Ensiksikin kiitokset kaikille kansalaisaloitteen allekirjoittajille ja puuhamiehille ja -naisille. Vaikka tänään aloite on vain dieselautojen käyttövoimaveron poistosta, kysymystä on kuitenkin syytä käsitellä, kuten täällä on tänään tapahtunutkin, vähän laajemmin. Me kaikki tiedämme, että dieselin hinta on noussut jo bensen tasolle. Tilanne on siis muuttunut viime aikoina, viime vuosina, merkittävästi, ja siksi kansalaisaloite on kyllä ajankohtainen. Etäisyyksien Suomessa auto on useimmille välttämätön. Nyt hallitus tulee nostamaan dieselin polttoaineveroa. Se on Euroopan korkeimpia. Sitä on nostettu vuodesta 2008 nyt sitten tulevan korotuksen myötä lähes 30 sentillä, ja se taitaa olla Ranskan jälkeen toiseksi korkein.

Totta kai edullisempi diesel olisi kansan etu, mutta kun tämä ratkaisu ei nyt näytä olevan näköpiirissä, niin silloin dieselautojen käyttövoimaveron poistaminen autoista poistaa yhteyttä otti juuri eräs kuljetusyrittäjä. Heidän näkökulmastaan jokainen euro verojen muodossa hinnassa syö kannattavuutta. Eli ei veronkorotuksia, jos halutaan pitää koko maa tasa-arvoisena.

Merkillepantavaa on myös, että korkean dieselautojen käyttövoimaveron johdosta paketti- ja tila-autoja on keinotekoisesti muutettu kuorma-autoiksi, missä on inhimillisemmin kohdeltu käyttövoimaveron. Autojen turvallisuus lisääntyisi, jos ne säilyisivät alkuperäisessä käytössä. Silloin voitaisiin välttää väliaikaispenkit ja muut autoihin rakennettavat muutokset. Jos nyt olevaan tilanteeseen on ollut osaltaan vaikuttamassa polttoainemarkkinoilla oleva tilanne, jonka mukaan bensiinivarastot olisivat täynnä ja dieselistä olisi pulaa, pitäisi ongelmaa katsoa ja ratkaista uudella kokonaistilanteen harkinnalla ja tarkastelulla.

Ratkaisuna dieselautojen tulevaisuuteen on jo nyt pitkään kehitetty biodiesel. Sen tuotantometodit kehittyvät kaiken aikaa, ja samalla sen käyttö tulee lisääntymään ja hinta tulee varmasti myöskin laskemaan voimakkaasti. Samalla se tulee lisäämään työpaikkoja maassamme. Kaiken lisäksi se on ilmastoystävällinen elikkä ilmastoteko parhaimmasta päästä. Tiedämme jo nyt, että biodieseliin panostaminen tulee olemaan myöskin kansantaloudellisesti erittäin kannattavaa ja ei vain tulevaisuuteen panostamista, vaan siitä tulemme saamaan myöskin vientituotteen.

Uusimman tiedon mukaan uusiutuvan biodieselin käyttöönotto saastuttaa vähemmän ilmakehää kuin sähköauto. Esimerkiksi Nesteen omien laskelmien mukaan heidän tuottamallaan uusiutuvalla polttoaineella dieselauto tuottaa 12 grammaa hiilidioksidia kilometrillä, kun Suomen sähköverkosta ladattu täyssähköauto tuottaa 29 grammaa kilometrillä. Tämä johtuu siitä, että Suomessa tuotettava sähkö ei ole fossiilisesta hiilidioksidista vapaita. Tässä mielessä dieselautojen tulevaisuus näyttää siis valoisammalta kuin viime vuosina on ajateltu. Uskon, että yhä edelleen dieselauto tulee olemaan — ja sen pitää myöskin olla — yksi tulevaisuuden kulkuvälineistä, varsinkin kun Bosch, mikä on johtava dieseltekniikan kehittäjä ja tuottaja, on ilmoittanut, että sen valmistamalla ja asentamalla järjestelmillä voidaan käyttää Nesteen MY-dieseliä. Tämän saman myös Neste itse luonnollisesti lupaa. Neste lupaa myös, että jätteet, joista MY-diesel valmistetaan, tulevat riittämään maailmanlaajuisesti.

Nykyisellä politiikalla kuitenkin halutaan selkeästi vaikuttaa dieselautojen kannan pienentämiseen. Tämä näkyy nyt jo autokaupassa. Vähänkin käytetyistä ja äärettömän vähäpäästöisistä, nykyaikaisista dieselautoista hyvitetään vaihdossa uusiin autoihin vähemmän kuin vastaavista bensiinikäyttöisistä henkilöautoista. Valitettavasti tästä asiasta on myöskin omakohtaista kokemusta. Nyt on kysymys dieselajoneuvojen alasarjasta. 2008 dieselautoja myytiin yhtä paljon kuin bensa-autoja Suomessa. Nyt luku on prosentteissa enää 24.

Punkt i protokollet PR 41/2019 rd

Ihmislle on jo pitkään syötetty vääristyvää informaatiota dieselautoista. Vaikka jo on olemassa sähköllä kulkevia paketti- ja kuorma-autojakin, dieselautojen alarajo on ajatuksena aivan mieletön. Uudet dieselautot eivät enää ole tänä päivänä saastuttavia, kuten ennen vanhaan sanottiin, nokikeppejä, vaan päinvastoin ne ovat päästöjen suhteen täysin kilpailukykyisiä ja bensiiniautoihin rinnastettavia. Siksi ei ole syytä enää nostaa dieselin verotusta tankilla, ja samalla voisimme kansalaisaloitteen mukaisesti tarkastella myös dieselautojen käyttövoimaveroa.

16.04 Arto Pirttilahti kesk: Arvoisa herra puhemies! Täytyy kiittää kansalaisaloitteen tekijöitä. Siinä on reipas määrä ihmisiä taas lähtenyt asian perään.

Varmaan tämä ajattelumalli, että pelkästään käyttövoimaveroa säädettäisiin, ei nyt meidän verolainsäädännön ja muun osalta onnistukaan, koska tässä on myös bensiiniverotuksen ja dieselveron erojen asiasta kyse, kuten tässä on aikaisemmin esille tullut. Mutta periaatteessa olen ihan samaa mieltä, että kyllä meidän autoilun kustannuksia pitää hyvinkin tarkastella, koska varsinkin maaseutualueilla todellakin autoa tarvitaan ja autolla ajaminen mahdollistaisi pitkät työmatkat. Näen tämän niin, että kokonaisliikenneverotusta tulee tarkastella niin, että jos me 8 miljardia tällä hetkellä liikenteestä otamme, niin paljonko me sitten saamme sinne liikenteen piiriin takaisin palauterahaa. Ruotsissa on isompi tämä suhde, mikä palautuu takaisin liikenteeseen.

Todellakin tässä on VM:n työryhmä pohtimassa tätä kokonaisliikenneveron uudistusta, ja täällä ovat hyvinkin ansiokkaasti myös oppositiosta ainakin Laakso ja Autto ottaneet esille työssäkäynnin ja alueellisuuden ja sen, miten tämä voidaan kohdentaa. Tästähän oli ainakin yksi sormiharjoitelma, mutta kun siinä mentiin paikkatietojärjestelmään ja sitten siihen valvontaan, missä kukin ajaa, niin sekään ei nyt oikein ihmisille käynyt. Jollakin tavalla tulisi myös jyvittää meidän ruuhka-alueilla olevien autojen käyttö suhteessa maaseutualueisiin. On ihan selkeä asia, että auto on elinehto maaseudulla. Täällä me voimme ehkä käyttää muitakin välineitä.

Toivon, että kansalaisaloite saa hyvän käsittelyn. Tässä on varmaan keskustelua vielä siitä, mihinkä valiokuntaan tämä menee. Eikös nämä veroasiat ole aina ainakin valtiovarojen verojaostossa käsitelty? Sieltä sitten varmaan esitystä saadaan ja lausuntoja haetaan ympäriinsä muista valiokunnista.

Tuen periaatetta, mutta ehkä tämä on vaikea ratkaista pelkästään tällä käyttövoimaveroilla.

16.06 Heikki Vestman kok: Arvoisa puhemies! Kiitos tästä tärkeästä kansalaisaloitteesta ja keskustelun avauksesta dieselin käyttövoimaveron poistamisesta. Se, että kansalaisaloite keräsi historialliset yli 125 000 allekirjoitusta, kertoo siitä, että asia on suomalaisille poikkeuksellisen merkityksellinen.

Kuten keskustelussa aiemmin muun muassa edustaja Marttinen on tuonut osuvasti esille, tässä kansalaisaloitteessa on kyse isommasta kysymyksestä kuin yksin dieselin käyttövoimaverosta. Tämä todella on mielenosoitus. Tämä on eräänlainen hätähuuto autoilun jatkuvasti kasvavia kustannuksia kohtaan. Auto on nimittäin valtaosalle suomalaisista välttämättömyys. Se on välttämätön arjen hallinnan ja työssäkäynnin väline. Ihmiset eivät autoile laiskuuttaan tai välinpitämättömyyttään, vaan toimeliaisuuttaan, ahkeruuttaan ja yritteliäisyyttään. Autoilu on myös tasa-arvoa pitkien välimatkojen maassa. Se mahdollistaa asumisen myös keskustojen ulkopuolella, suurten kaupunkien ulkopuolella. Se mahdollis-

Punkt i protokollet PR 41/2019 rd

taa valtaosalle perheistä sen, että kummankin pienten lasten vanhemmista kannattaa käydä töissä.

Autoilulla on toki haitallisia ulkoisvaikutuksia eli päästöjä, mutta suomalaisessa keskustelussa autoilusta unohtuu usein se, että autolla on myös edellä kuvattuja myönteisiä ulkoisvaikutuksia. Tuntuu siltä, että Suomessa vain nämä kielteiset ulkoisvaikutukset on otettu huomioon ja hinnoiteltu, ja ne todella on hinnoiteltu korkeasti. Liikenteeltä kerätään Suomessa vuosittain veroja noin 8,4 miljardia euroa. Autoilun veroja ovat muun muassa polttoainevero, ajoneuvovero, autovero, vakuutusmaksujen verot, arvonlisävero ja niin edelleen. Ja noin 3 miljardia euroa tästä kokonaispotista peritään polttoaineveroina.

Käyttövoimaverollahan tasataan siis polttoaineiden verotasojen välisiä eroja, ei siis eri polttoaineiden hinnan eroja, ja sitä peritään muilta polttoaineilta kuin moottoribensiiniltä. On aivan selvää, että käyttövoimaveron kohtalo pitää ratkaista ja se pitää ratkaista pian, aivan viimeistään osana liikenteen verotuksen kokonaisuudistusta, jota hallitus toivottavasti vie pikaisesti eteenpäin.

Hallituksen näyttämä suunta on kuitenkin huolestuttava. Hallitus on korottamassa polttoaineverotusta 250 miljoonalla eurolla. Tämä aiheuttaa keskimääräisillä ajokilometreillä kahdesta autosta riippuvaiselle perheelle 150 euron lisäkustannukset vuodessa. Monille tämä tarkoittaa lisälaskua työnteosta ja esimerkiksi lasten harrastuksiin viemisestä. Suhteessa polttoaineveron korotus rankaisee eniten pienituloisia suomalaisia. Sen lisäksi, kuten tiedetään, hallitus on poistamassa parafiinisen dieselin verotuen, mikä tulee myöskin vaikuttamaan tähän tilanteeseen, ja pidän erityisen huolestuttavana sitä, että tämä tulee vaikuttamaan puhtaan MY-dieselin kilpailuedellytyksiin.

Tämä suunta on siis väärä. Autoilun pitää olla Suomessa kohtuuhintaista. Ihmisillä pitää olla varaa käydä töissä ja varaa olla aktiivisia. Emme me halua passiivisten ihmisten Suomea, vaan aktiivisten ihmisten Suomen.

Haluan lopuksi nostaa esille sen, miten epäoikeudenmukaisesti Suomessa hinnoitellaan hiilidioksidipäästöjä. Vuonna 2018 liikennesektorilla hiilidioksidipäästötonnin hinta oli noin 250 euroa. Teollisuudessa se oli enimmillään noin neljäsosa tästä. Silti liikenteen päästövähennyksiä on ollut melko vaikea saada aikaan. No, teollisuudessa, päästökauppa-sektorilla näitä päästövähennyksiä on saatu tehokkaammin aikaan. Mitä tästä voi päätellä? Ensinnäkin sen, että päästövähennykset eivät kohdennu kustannustehokkaasti, koska päästöt hinnoitellaan eri tavoin eri yhteiskunnan osa-alueilla. Toiseksi tämä tarkoittaa sitä, että autoilun kustannuksia nostamalla ja autoilun päästöjen hintaa nostamalla vaikutetaan ja voidaan vaikuttaa suhteellisen vähän päästöihin. Toisin sanoen hallituksen veronkorotukset polttoaineveroon vaikuttavat fiskaalisilta. Niiden peruste on siis kerätä enemmän rahaa valtion kassaan, ei vähentää päästöjä, kuten esimerkiksi vihreät aktiivisesti väittävät.

Toisin sanoen päästöjen vähentämiseksi tarvitaan muita keinoja kuin rankaisun ja veronkorotusten keinoja. Kurittamisen sijaan tarvitaan kannustimia ja uuden teknologian tukemista. Suomen autokanta vanhenee kuitenkin jatkuvasti. Tämä johtuu muun muassa autoverosta, jonka piti olla väliaikainen vero, mutta joka on edelleen voimassa ja johtaa siihen, että Suomesta on tulossa ruotsalaisten autojen hautausmaa, käytettyjen autojen hautausmaa, suuripäästöisten autojen hautausmaa.

Jos ja kun halutaan päästövähennyksiä aikaan, on oleellista saada autokanta uudistumaan. No, tähän on olemassa keinona muun muassa se, että poistetaan autovero ja tuetaan sitä kautta kotimaista autokauppaa, sitä, että myös arvonlisät jäävät Suomeen. [Suna Kymäläinen: Ja konversiotuki!] — Kyllä, myös konversiotuki, kannatetaan.

Punkt i protokollet PR 41/2019 rd

Tässä keskustelussa on tuotu myöskin esille se, että dieselin osalta päästökehitys on ollut teknologian kehittymisen myötä myönteistä, ja on ihan selvää, että verotuksen täytyy seurata tätä teknologian kehitystä eikä haitata vähempipäästöisten polttoaineiden kilpailuedellytyksiä. — Kiitos.

16.13 Jari Myllykoski vas: Arvoisa herra puhemies! Kansalaisaloite on allekirjoittajien näköinen. He ovat huolissaan meillä alueilla liikkumisesta, ja erityisesti täytyy sanoa, kun itse ay-liikkeen tehdastyöläisenä olen täällä, että kyllä, kulkemisen ja työmatkailun osalta omat murheet ovat siinä, kuinka ansiokehitys voi seurata, jos koko ajan työmatkaan menee enemmän paukkuja. Toivonkin, että kun tätä kokonaisuudistusta tehdään, uskalletaan ruotia kaikki asiat, ja toivon, ettei tämä hallitus lähtisi sille tielle, että olemme verotusoikeutta työmatkailun osalta vähentämässä tai sitä, kuinka yritykset maksavat kilometrikorvauksia oman auton käytöstä. Se on erityisen suuri taakka myös niille, jotka edustavat yrityksiä ja koettavat myydä yrityksen tuotteita ja sitä kautta hakevat elantonsa. Meidän pitää mahdollistaa se, että tämä meidän järjestelmä toimii. Erityisesti palvelusektorilla, joka kulkee kumipyörillä, niin että huoltotoiminnot voivat taata sen, että teollisuuslaitokset ja yhteisöt toimivat häiriöttömästi, ei toivota yhtään lisää kuluja. Ne tulevat palkansaajille, ne tulevat yrityksille, ja meillä ei sillä sektorilla ole oikeastaan mahdollisuuksia toimintaedellytyksiä ja niin sanotusti viivan alle jäävää rahaa heikentää.

Toivon arvokasta ja pohdiskelevaa keskustelua tämän kansalaisaloitteen osalta, ja toki jos ei tämä nyt aivan historiallinen ole, niin toiseksi eniten kuitenkin tämä on kerännyt nimiä — Tahdon-kampanja 2013 keräsi 166 000 ja rapiat niitä nimiä eli tasa-arvoinen avio-liittolaki, joka kansalaisaloitteena sitten meni läpi.

On tärkeätä, että me voimme käydä tätä keskustelua niin, että voisimme myös samalla keskustella siitä, mitkä ovat päästöjä, ja siinä mielessä joku semmoinen kiva unelma voisi olla, että kimppekyydit tulevat niin, että se, joka luopuu oman auton käytöstä ja siirtyy kimppekuljetukseen, voisi osan siitä veroetuudesta saada kuitenkin itselleen ja se laskettaisiin hänen ilmastoteokseen, eli yllytetään ihmisiä osallistumaan siihen niin, että mitä päästöttömämmin pystyn toimimaan, sitä parempi minun on saada myös tämmöinen win-win-tilanne. Eli monipuolisuutta tähän kokonaisuudistuskeskusteluun. Ei tyrmätä toisiamme vaan kuunnellaan toisiamme ja koetetaan ottaa koppi, että hei, tämä onkin hyvä idea, ja edetään yhdessä tuumin ja viedään tämäkin arvokkaalla tavalla maaliin, kuten tuossa edustaja Pirttilahti sanoi.

Toivon myös osaltani, että tämä on valtiovarojen pöydällä ja tähän toivottavasti ainakin liikenne- ja viestintävaliokunta tuo lausunnon.

16.17 Veikko Vallin ps: Arvoisa puhemies! Tämä on erittäin hyvä kansalaisaloite, joten on täysin ymmärrettävää, että 125 000 suomalaista allekirjoitti tämän aloitteen. Se taitaa olla toiseksi eniten allekirjoituksia kerännyt aloite. Tämänäyttypiset keinotekoiset verot, kuten tämä dieselautojen käyttövoimaverokin on, ovat laillistettua ryöstöä, härskiä sellaista.

Suomi verottaa kansalaisiaan erittäin ankarasti, kun verrataan useimpiin Euroopan maihin. Kokonaisveroasteemme on 28 EU-maan joukossa viidenneksi korkein. Myös autoilua Suomi verottaa enemmän kuin useimmat EU-maat. Suomessa kerätään tieliikenteestä 8,4 miljardia, ja vain noin 19 prosenttia siitä palautetaan liikenneverkon kehittämiseen. Vaikka Ruotsi on suurempi maa ja on enemmän väestöä, se kerää 9,6 miljardia eli vain vähän

Punkt i protokollet PR 41/2019 rd

enemmän mutta palauttaa takaisin liikenneverkkoon 53 prosenttia. Eli Suomi palauttaa 19 prosenttia, Ruotsi 53 prosenttia, eli ei tarvitse ihmetellä, miksi Ruotsin tiet ja liikenneverkot ovat niin paljon paremmassa kunnossa. Suomi käyttää autoilijoilta kerättyjä veroja kaikkeen muuhun kuin siihen, mihin niitä pitäisi käyttää.

Suomalainen autoilija kokee, että häntä verotetaan kohtuuttomasti ja epäreilusti. Autoilijat maksavat paljon veroja jo polttoaineissa. Lisäksi veroja on auton hankinnassa, eli rekisteröintiverot ovat Suomessa Euroopan toiseksi korkeimmat. Veroja on lisäksi vakuutuksissa, huolloissa, renkaissa, varaosissa ja niin edelleen. Olen autoilijoiden kanssa sata prosenttia samaa mieltä: dieselautojen käyttövoimavero pitäisi poistaa. Sen rahan suomalaiset perheet tarvitsevat päivittäisiin ostoksiin, ruokaan, vaatteisiin ja niin edelleen. Myös pienyrittäjiä nämä turhat autoilun verot rasittavat kohtuuttomasti.

Eikä aina pidä miettiä, mistä se raha on pois. Verotus ei ole nollasummapeliä. Monesti on käynyt niin, että kun verotusta on kevennetty, niin verokertymä valtion kassaan on kasvanut. Tämä on tietenkin erityisesti vasemmistolle vaikeaa ymmärtää, että se menisi näin päin, että jos veroja keventää, niin kertymä kasvaa. [Aki Lindén: Liian vaikeeta ymmärtää, tapahtuu harvoin!] — Niin, aina ajatellaan niin, että veroja pitää aina nostaa, jos tarvitaan rahaa. Voidaan myös laskea veroja, jos tarvitaan rahaa lisää. — Tämän totuuden joutui muun muassa pääministeri Rinne pitkin hampain toteamaan pari vuotta sitten. Vuoden 2014 alussa yhteisöveroa laskettiin 24,5 prosentista 20 prosenttiin. Jo kahden vuoden päästä verokertymä oli kasvanut 24 prosenttia — ihan muistutuksena. Ei ole nollasummapeliä verotus.

Suurella todennäköisyydellä myöskään autoilun verojen alentaminen ei aiheuttaisi verokertymän pienenemistä, vaan kertymä saattaisi jopa kasvaa. Suomalaisten lompakkoihin pitää saada lisää rahaa. Sillä on varmuudella piristävä vaikutus kansantalouteen.

Lopuksi kiitän kansalaisaloitteen alullepanijoita ja allekirjoittajia. Tämä olisi toteutessaan erittäin järkevä tapa keventää autoilijoiden liian suurta verokuormaa. — Kiitos.

16.21 Hussein al-Taee sd: Puhemies! Haluaisin pikkasen laajentaa kehikkoa tähän keskusteluun. Tässä ei ole kunnolla otettu huomioon sitä, että monet maat, joihin kuuluvat myös Kiina, Tanska, Saksa, Etelä-Korea, Ruotsi, Ranska, Iso-Britannia, tusina maita tällä hetkellä, tulevat kieltämään uusien autojen myynnin, joissa on polttomoottori. Tarkoituksena on nimenomaan rohkaista 10—15 vuoden sisällä sitä, että autot valmistettaisiin suoraan sähkömoottorisina. Samoin monet kaupungit, kuten Rooma, Barcelona ja Pariisi, yksittäin myöskin lähtevät tähän mukaan. Sitten samanaikaisesti suuret yritykset, kuten vuoden 2026 jälkeen Volkswagen, joka valmistaa meille rakkaita ja tuttuja autoja, kuten Škoda, Seat, Audi, kaikki Volkkarit ja monille kollegoille kokoomuksesta Porschet, [Timo Heinonen: No niin!] alkavat tuottamaan autoja, jotka ovat ainoastaan sähkömoottorisia. Eli tässä on kyse siis evoluutiosta, joka tässä tapahtuu väkisin. Tässä kohtaa suomalainen suola-akkuteknologia, joka on siis helposti saatavilla oleva akkuteknologia, tulee olemaan merkittävä asia, jolla näitä autoja pystytään valmistamaan, myymään ja suomalaisten kautta markkinoimaan. Eli maailma on menossa tähän suuntaan joka tapauksessa, ja me haalamme olla aallon harjalla tässä.

Nythan ei missään tapauksessa ole tarkoitus kyykyttää tavallisia autoilijoita, vaan päinvastoin nimenomaan rohkaista tätä muutosta ja vain sen inflaation verran korottaa polttoaineveroja. — Kiitoksia.

Punkt i protokollet PR 41/2019 rd

16.23 Arto Pirttilahti kesk: Arvoisa puhemies! Tässä todellakin keskustelemme käyttövoimaverosta ja tuosta kansalaisaloitteesta. 125 000 henkilöä sen on allekirjoittanut, hui-ma määrä, eli tavallaan tämä onkin protesti tätä koko verotusta kohtaan, kuten on esille tul-lut.

Verotuksella tietenkin on kaksi vaikutusta. Sillähän voidaan antaa keppiä tai porkkanaa, ohjata myöskin aina joko uudempaan autokantaan, voidaan näin toimia, tai ohjata poltto-aineiden käytössä.

Minua oikeastaan harmittaa itseäni, kun olen biopolttoaineesta ja biokaasusta oikeas-taan tykännyt jo aiemminkin. Meillä Erkki Kalmari tuolla Jyväskylän seudulla keksi tä-män niin sanotun biokaasuautoilun. Se kaatui oikeastaan siihen, kun pidämme tiukan die-selveron myös bioajoneuvoille ja biokaasujoneuvoille. Itse kävin edustaja Arto Satosen kanssa Punkalaitumella, ja sielläkin on rakenteilla biokaasulaitos. Toivottavasti se saa-daan taloudellisestikin lähtökuntoon vielä.

Eli näitä laitoksia on Suomessa, niin että me voisimme tätä omaa energiaamme, bio-kaasua, käyttää eikä meidän tarvitsisi käyttää fossiilisia silloin. Eli kun tätä verouudistusta tehdään, niin näen juuri sen kohdan, että ohjataan myös puhtaampaan, myös polttomootto-rikäyttöisiin, kuten täällä on esille tullutkin. Jos me käsittelemme esimerkiksi Euro kutosta tai nyt seiskaa, niin ne käyvät tällä hetkellä puhtaammin kuin sähköautot.

Ymmärrän tämän sähköautoajattelun, mitä tässä edellä tuli, mutta kun katsotaan koko-naisautoa, ikää, rakennetta, niin ne päästöt ovat taas erityyppiset siellä myöhemmässä vai-heessa. Nyt pitäisi olla verosuunnittelussa jotenkin kannustava kotimaistakin energiatuo-tantoa kohtaan ja kotimaista polttoainetta kohtaan, niin kuin biodieseliä, mutta yhtä lailla biokaasumateriaalia kohtaan tässä valtiovarainministeriön työryhmän esityksessä, myös kannustavaa verotusta uusille biopolttoaineille.

Toinen varapuhemies Juho Eerola: Ja nyt edustaja Autto.

16.25 Heikki Autto kok: Arvoisa herra puhemies! Tässä edellä edustajakollega al-Tae esitti hieman tällaisen stereotyyppisen ajatuksen, mutta hyväksyn tietysti huumorin sen ta-kana ja ehkä kevennän tunnelmaa sillä, että olisipa hienoa, jos kaikki voisimme ajaa näillä Porscheilla, koska se on yksi niitä harvoja automerkkejä, joita Suomessa valmistetaan. Sil-loin tuemme suomalaista työtä, suomalaista teollisuutta. Mutta tosiaan näin ei varmasti to-sielämässä kuitenkaan ole realismia ajatella.

Tässä mielessä ehkä itse asiassa, arvoisa puhemies, edustaja Satosen hyvä puheenvuoro siitä, että nämä hallituksen nyt esittämät polttoaineverojen kiristykset iskevät lujasti suo-malaiseen työhön, oli yksi tärkeimpiä puheenvuoroja tässä keskustelussa, koska tosiaan maakunnissa autoilu on välttämätöntä tässä ajassa ja se on varmasti sitä tulevaisuudessa. Maakunnissa tehdään kuitenkin hyvin pitkälle ne arvoketjujen alkupäät, jotka sitten jalos-tuvat niin, että vientiteollisuudellamme on niitä tuotteita, joilla viime kädessä hyvinvointi rahoitetaan. Tässä mielessä oli kyllä erittäin tärkeä tämä edustaja Satosen puheenvuoro, että hallituksen täytyy jatkuvasti kantaa huolta myös siitä, että maakunnissa elinvoima säi-lyy ja työn tekemisen kannusteet säilyvät niin, että työ ja tekijät kohtaavat.

Arvoisa puhemies! Työvoiman kohtaanto-ongelma on tällä hetkellä erittäin suuri ympä-ri Suomen. Osaajia tarvitaan joka puolella maata, jotta vientiteollisuutemme pyörät pide-tään pyörimässä.

Punkt i protokollet PR 41/2019 rd

Ja tosiaan, arvoisa puhemies, kun hallituksen puolelta on kyseenalaistettu sitä, miksi oppositio nyt näin hanakasti tätä keskustelua dieselautojen käyttövoimaveron poistosta käy ja miksi esimerkiksi toivotaan, että ministerit ovat täällä paikalla, niin kansanedustajakollega al-Tae täällä aivan oikein laajensi tätä keskustelua siihen, mikä yleensä tulee olemaan autoilun tulevaisuus, mikä tulee olemaan autojen käyttövoima, kun autoja joka tapauksessa tarvitaan. Tämä on aivan olennainen kysymys, ja siksi täällä pitäisi olla laajasti ministereitä paikalla tätä tulevaisuuspohdintaa myös käymässä, koska kuten olemme kuulleet, ne lausumat, joita mahdollisesti sitten tuolla valiokuntakäsittelyssä tehdään, voivat johtaa lainsäädäntömuutoksiin tulevaisuudessa.

Tämän johdosta haluan kysyä al-Taeelta retorisen kysymyksen: tiedätkö, kuinka kauan kestää, jos nykyisellä koboltin tuotantotahdilla uusittaisiin kaikki maailman autot sähköautoiksi? Voin vastata, että se kestää 866 vuotta. Eli joko teknologian täytyy kehittyä aika huimasti tai maailmaan tulee aivan valtava määrä uusia kobolttikaivoksia. Edustaja al-Taeelle voin kertoa, että Suomi on jo nyt keskeinen koboltintuottaja maailmassa, mutta kyllä meidän täytyy sitten käydä todella vakava arvokeskustelu siitä, [Puhemies koputtaa] hyväksymmekö tämän valtavan malminetsintäpaineen ja tulevan metallien tuotantopaineen Suomessa, millä reunaehdoilla tämä teollisuus tänne rakennetaan. [Puhemies koputtaa] Minusta olisi ollut hyvä, että tällaisista aiheista ministeritkin olisivat olleet kanssamme keskustelemassa.

Toinen varapuhemies Juho Eerola: Edelleen, edustaja Autto, paikalta pidetyt puheenvuorot 3 minuuttia. — Nyt mainittiin niin monta kertaa edustaja al-Taen nimi, että yksi vastauspuheenvuoro tähän kohtaan.

16.29 **Hussein al-Tae sd** (vastauspuheenvuoro): Arvoisa puhemies, kiitos paljon! Kiitos myös edustaja Autolle — olen samaa mieltä, siis Porschethan kuuluvat teille, ja on tärkeää, että ne ovat.

Mutta tähän kobolttiin liittyen: nimenomaan tämä suola-akkuteknologia tulee korvaamaan sen koboltin tarpeen, ja sitä kehitetään Suomessa hyvin vahvasti. Tässä on sellainen kehitys tulossa. Ja samanaikaisesti, kun kobolttia esiintyykin Suomessa, me tulemme sen hyödyntämään nyt siihen asti, että tämä suola-akkuteknologia sitten astuu voimaan. Me hyödynnämme myöskin sen suunnan. Ja samanaikaisesti Neste kehittää meille erittäin arvokasta ja tärkeätä biodieseliä, ja sehän saa siitä jotain 69 prosenttia liikevoitosta. Eli tässä autokannan uudistamisessa ja koko tämän energiapolitiikan ja näitten materiaalien uudistamisessa tapahtuu nyt sellainen murros, jossa Suomi on todella edellä muita.

Tästä tulevaisuudesta tullaan varmasti käymään myöskin tässä suuressa salissa keskustelua, sillä sen jälkeen [Puhemies koputtaa] kun nämä asiat on käsitelty valiokunnissa, ne tulevat tähän suureen saliin, [Puhemies koputtaa] jolloin saamme onneksi monta mahdollisuutta käydä ne läpi.

Toinen varapuhemies Juho Eerola: Takaisin puhujalistaan.

16.30 **Timo Heinonen kok:** Arvoisa herra puhemies! Olemme tänään käyneet keskustelua dieselautojen käyttövoimaveron poistosta, ja tämä on kansalaisaloite, joka on kerännyt itse asiassa eniten, saavuttanut ehkä lähes nopeiten tämän vaaditun 50 000 allekirjoituksen rajan, mutta myös kerännyt erittäin ison määrän, yli 120 000 allekirjoittajaa, jotka eivät

Punkt i protokollet PR 41/2019 rd

ymmärrä sitä, että meillä tänä päivänä joutuu maksamaan oman maksun ensin jo siitä, että pitää dieselautoa autotallissa, ja sitten vielä tuolla tankilla lähes saman hinnan kuin bensasta litrahintana.

Kyllä kun tätäkin keskustelua on kuunnellut, niin meillä Suomessa nyt vannotaan kauan kovaa sähköautojen nimiin ja syyllistetään minun mielestäni turhaan dieselautoilijoita. Itse asiassa meidän autokantamme Rinteen hallituksen hallitusohjelmassa linjaamien päätösten myötä tulee edelleen vanhenemaan eli meillä ei tule autokanta uusiutumaan, siihen uusi hallitus ei ole kannustamassa. Meillä on tällä hetkellä noin 750 000 dieselautoa Suomessa, ja kun me tiedämme, että me Suomessa ajamme myös vanhimmilla autoilla Pohjoismaista, niin me tiedämme, että niillä autoilla, joita nyt on hankittu, ajetaan vielä 10—15 vuotta, jopa hieman kauemminkin. Sen takia on turha kuvitella, että näitä ratkaisitaisiin pelkästään esimerkiksi sähköautoilla tai jollain muulla, vaan meidän pitää kannustaa dieselautojen käyttäjiä kohti pienempiä päästöjä. Esimerkiksi MY-diesel — josta on tässäkin salissa muun muassa entinen valtiovarainministeri, kansanedustaja Orpo puhunut lukuisia kertoja — on 100-prosenttisesti jätteistä ja tähteistä tehty polttoaine, joka sopii myös niihin dieselautoihin, joissa lukee, että ”no biodiesel”. Eli se toimii nykyisissä vanhoissa dieselautoissa, ja siinä on noin 90 prosenttia — jopa hieman enempiäkin — pienemät hiilidioksidipäästöt kuin tässä perinteisessä mustassa dieselissä.

No, miten tällä päästäisiin ratkomaan näitä liikenteen päästöjä? Perinteistä dieseliä käyttävät autot, nämä 750 000 dieselautoa, tuottavat noin 3,3 miljardia kiloa eli 3,3 miljoonaa tonnia hiilidioksidia. Jos me kääntäisimme tämän veroedun nyt niin, että MY-dieseliä kannattaisi ostaa, niin se tarkoittaisi sitä, että MY-dieselillä näiden 750 000 dieselautojen päästöt putoaisivat 330 miljoonaa kiloon eli 0,3 miljoonaa tonniin — eli murto-osaan nykyisestä. Ja tämä olisi keino, millä aidosti voitaisiin ratkaista meidän liikenteen päästön ongelmia huomattavasti tehokkaammin [Puhemies koputtaa] kuin sillä, että syyllistetään dieselautoilijoita, [Puhemies koputtaa] mitä tässäkin olemme tänään monia kertoja kuulleet. — Arvoisa puhemies, jatkan hetken sieltä korokkeelta. [Puhemies: Tehkää se! — Puhuja siirtyy puhujakorokkeelle — Suna Kymäläinen: Tuleeko jotain uutta sanottavaa?]

Arvoisa puhemies! Hyvät edustajakollegat! Ihan vielä lyhyesti jatkan tuon ajatuksen loppuun, joka tästä MY-dieselistä oli.

Täällä edustaja Autto otti esille sen, että nyt Rinteen hallitus itse asiassa ainoana haitallisten ympäristötukien leikkauksena — mitä se ei itse asiassa edes ole — esittää leikattavaksi tätä parafiinisen dieselöljyn tukea, ja se on nimenomaan tuki, joka on juuri tullut tänne näihin puhtaampiin dieselautoihin ja polttoaineisiin, muun muassa MY-dieseliin ja tämäntyypisiin. Sen takia tuntuu aivan hullulta, että tehdään tämäntyypisiä liikkeitä, kun nimenomaan pitäisi nyt oivaltaa, että käännetään toisinpäin tämä ajattelu: että kun tällä hetkellä MY-diesel — joka on siis 90—95-prosenttisesti puhtaampaa kuin musta diesel — maksaa noin 20 senttiä enempi siellä tolalla, niin käännettäisiin se veroetu toisinpäin niin, että se puhdas diesel olisi 20 senttiä tai vaikka 10 senttiä halvempaa kuin se musta diesel. Silloin siinä kävisi niin, että ihmiset siirtyisivät siihen MY-dieseliin ja liikenteen päästöt putoaisivat sillä tavalla kuin tuossa edellä yksinkertaisella laskutoimituksella kerroin.

Arvoisa puhemies! Tämä Rinteen hallitus valitettavasti tekee nyt sellaista liikennepoliittikkaa, mikä vanhentaa meidän autokantaamme mutta myös samaan aikaan tekee maaseudulla asumisen entistä vaikeammaksi. Ensi vuonna tulee esimerkiksi bensa ja diesel kallistumaan noin 7 senttiä per litra. Se vaikeuttaa jokaisen ihmisen työssäkäyntiä maaseudulla. Tämän keskusta on hyväksymässä saadakseen maakuntahallinnon tähän maahan, [Arto

Punkt i protokollet PR 41/2019 rd

Pirttilahti: Höpö höpö!] mutta ne ihmiset eivät pysty, hyvät keskustalaiset, enää asumaan siellä maaseudulla tai ainakaan käymään töissä tai koulussa siellä keskuskaupungissa tai seutukaupungissa. Tämä on mahdoton yhtälö, mitä te olette nyt ajamassa tähän maahan. Tämä vauhdittaa keskittämistä ja kaupungistumista, mikä vie täysin väärään suuntaan, ja samaan aikaan te suunnittelette tähän maahan vielä myös ruuhkamaksuja — maahan, jossa ei oikeasti ruuhkia edes ole. Nämä ovat toimenpiteitä, joiden maksajiksi joutuvat lopulta ne maaseudun, seutukaupunkien ja harvaan asuttujen alueiden ihmiset.

Tässä on nyt 125 000 ihmistä osoittanut sen, että dieselin hinnalle pitää tehdä jotain, ja nyt kyllä odotetaan niitä toimenpiteitä, ja me olisimme tietysti odottaneet, kun tämä käsittely siirrettiin tähän päivään, että liikenneministeri Marin olisi ollut täällä paikalla kertomassa, minkälaisia ratkaisuja hän suunnittelee liikenteen kokonaisverotukselle. Me olemme tänään tuoneet esille oppositiosta toimenpiteitä, jotka ovat helppoja, nopeita ja välittömästi toimeenpantavia, esimerkiksi tämä Nesteen, valtionyhtiön, puhdas MY-dieselin käyttöönotto.

16.37 **Heikki Autto kok:** Arvoisa herra puhemies! Edellä edustaja Heinonen puhui niin hyvin tästä teemasta, että ei ole siihen paljon lisättävää. Mutta haluan vielä varmistaa, kun tässä edustaja al-Tae käytti näkemyksellisen ja hyvän puheenvuoron näistä tulevaisuuden teknologioista ja siinä edellä hieman keskustelimme näistä mahdollisista stereotypioista, mitä voi olla eri puolueiden edustajien käyttämistä autoista: tosiaan meidän perhe ajaa ihan koda Octaviaa. Ja kun viime kesänä perhe kasvoi, ostimme käytetyn Volkswagen Caravel-len, ja sanottakoon nyt sitten läpinäkyvyyden vuoksi, että tosiaan se on dieselkäyttöinen auto, niin että tässä mielessä puhun omassa asiassani, kuten myös hyvin laajasti suomalaiset sitten tuolla maakunnissa asian omakseen kokevat.

Mutta tähän itse asiaan vielä sen verran, että... Tai oikeastaan tänään on, arvoisa puhemies, tuo toinen täysistunto, jossa ehkä vähän laajemmin käsittelemme vielä liikennepoliitiikkaa, liikenneturvallisuutta, niin että ehkä tämä tällä erää riittää.

Riksdagen avslutade debatten.

Riksdagen remitterade ärendet till finansutskottet.