

Plenum

Tisdag 9.10.2018 kl. 14.00—17.39

9. Regeringens proposition till riksdagen med förslag till lag om ändring av bilagan till fordonsskattelagen

Regeringens proposition RP 170/2018 rd

Remissdebatt

Andre vice talman Tuula Haatainen: Ärende 9 på dagordningen presenteras för remissdebatt. Talmanskonferensen föreslår att ärendet remitteras till finansutskottet.

För remissdebatten reserveras högst 30 minuter. Om vi inte inom den utsatta tiden hinner gå igenom hela talarlistan avbryts behandlingen av ärendet och fortsätter under dagens plenum efter att de övriga ärendena på dagordningen blivit behandlade. Om debatten om ärendet däremot avslutas före den reserverade tiden gått ut går vi över till nästa ärende på dagordningen, det vill säga ärende 10.

Debatt

15.58 Timo Harakka sd: Arvoisa puhemies! Käsittelyssä on käytännössä ajoneuvoveron alennus, ja tämä ajoitus ei voisi olla monella tapaa sopivampi kuin nyt: Päivä sen jälkeen kun Kansainvälisen ilmastopaneelin huolestuttavat luvut ilmastomuutoksesta julkaistiin ja jokainen eduskuntapuolue — no jaa, paria lukuun ottamatta — esitti tai vannoi, että Suomi tulee tässä tiukentamaan omia tavoitteitaan planeetan hyväksi. Muun muassa ministeri Orpo on korostanut näitä ympäristöperusteisia kulutusveroja ja esimerkiksi autoveron osalta todennut, että aikaa myöten tulisi luopua autoverosta ja keskittyä tähän vahvempaan ympäristöohjaukseen päästöpohjaisen ajoneuvoveron osalta. Erittäin hyvä ajatus, mutta mitä nyt tapahtuu? Seuraavana päivänä on esillä ajoneuvoveron alennus. Tämä tarkoittaa sitä, että tasan yhden päivän kesti Orpon ja Sipilän ilmastotietoisuus. Tasan yhden vuorokauden!

No, sinänsä olisi perusteltua tukea nolla- ja pienipäästöisiä autoja, ja toivon, että valio-kunta käsittelyssään muuttaa tätä esitystä siten, että se tarkemmin kohdistuu nimenomaan ympäristö- ja ilmastoperusteisiin. Mutta tässä esitetyssä muodossa tuki ulottuu aivan liian suuripäästöisiin autoihin asti, 200 grammaa päästöjä per kilometri. Keskimääräinen suomalainen auto, 10—15 vuotta vanha ei-ekoauto, hyötyisi laskelmiemme mukaan 19 euroa tästä alennuksesta. Se tarkoittaa sitä, että tätä ei ole riittävästi suunnattu sinne nollapäästöisten ja vähäpäästöisten autojen suuntaan. Meillä on täysi mahdollisuus kuunnella niitä ilmasto- ja ympäristöverotuksen asiantuntijoita, jotka kehottavat, että tässä jyrkennettäisiin tätä porrastusta sillä tavalla, että sillä olisi vielä aidompaa ohjausvaikutusta siihen, että suomalainen autokanta nuorentuisi ja puhdistuisi ja olisi mahdollisimman pitkälti sähkö- ja kaasukäyttöistä.

Punkt i protokollet PR 97/2018 rd

Näin ollen meidän täytyy pystyä muuttamaan tätä esitystä niin, että sähköauton hankki- ja hyötty enemmän kuin sen yhden satasen tästä. Ja toimista vielä: odotan jo istuvalta hallitukselta toimia siihen suuntaan, että esimerkiksi nollapäästöisiltä autoilta poistettaisiin kokonaan kaikki käyttövoimamaksut ja -verot.

16.01 Ben Zyskowicz kok (vastauspuheenvuoro): Arvoisa herra puhemies! On ilo havaita, että edustaja Harakka on noteerannut valtiovarainministeri Petteri Orpon erittäin merkittävät linjaukset eilisessä A-studiossa. Valtiovarainministeri Orpohan nimenomaan ilmastomuutokseen vastaamisessa toi esiin sen näkemyksen, että päästöttömyyden edistämiseksi autoverosta pitäisi jopa kokonaan luopua niiden ajoneuvojen kohdalla, jotka ovat päästöttömiä tai ainakin vähäpäästöisiä. Vastaavasti painopistettä tulisi siirtää autojen käytön verottamiseen, koska siitä käytöstä luonnollisesti ne päästöt tulevat. Minun mielestäni nämä linjaukset ovat erittäin tervetulleita, ja uskon, että tämän mukaisesti politiikkaa tullaan virittämään. Se, että edustaja Harakka yrittää tästä vetää jotain ristiriitoja nyt käsiteltävänä olevaan asiaan, on sitten eri juttu. [Timo Harakka pyytää vastauspuheenvuoroa]

16.02 Markku Eestilä kok (vastauspuheenvuoro): Arvoisa puhemies! Me pääsemme tässä hyvin mielenkiintoiseen keskusteluun. Meidän kansanedustajienhan täytyy rekisteröidä tosiasiat, mitä tapahtuu. Itse olen ennustanut, että tänä vuonna tuodaan näitä keskimäärin yhdeksän vuotta vanhoja autoja noin 40 000 Suomeen. Ne ovat niitä, jotka päästävät, ja koneet ovat ihan väärää teknologiaa suhteessa siihen, mitä me haluamme, mitä kaikki puolueet haluavat. Onko tämä jonkunmoista kaksinaismoraalia, että me puhumme ilmaston ja maailman pelastamisesta ja sitten kuitenkin omalla lainsäädännöllä edistämme sitä, että Suomi on käytettyjen suuripäästöisten autojen hautausmaa. Niinhän siinä käytännössä käy.

Jos jotakin täällä pitää tehdä, niin minun mielestäni Petteri Orpo on täysin oikeassa, että pitää autovero pyrkiä poistamaan, ja se pitää pyrkiä poistamaan kokonaan, koska kyse on myös liikenneturvallisuudesta ja autokannan uusiutumisesta. Mutta se pitää tietenkin tehdä niin, että emme aiheuta markkinahäiriöitä. Se pitää tehdä pitkällä aikajänteellä, mutta nyt pitää tehdä suunnitelmat sensuuntaisesti.

Mutta, edustaja Harakka, koska meillä on paljon vähävaraisia ihmisiä, joilla ei ole kerta kaikkiaan enää varaa ajaa kalliissa Suomessa autolla, tämä alennus tulee aivan oikeaan kohteeseen. [Timo Harakka pyytää vastauspuheenvuoroa]

Ensimmäinen varapuhemies Mauri Pekkarinen: Mennään sillä tavalla, että kun kaikkien vastauspuheenvuorojen, mitä on pyydetty, arvaan liittyvän edustaja Harakan puheenvuoroon, otetaan ne tässä, ja sitten edustaja Harakka saa vastata yhdellä kertaa niihin kaikkiin.

16.03 Ozan Yanar vihr (vastauspuheenvuoro): Arvoisa puhemies! Vielä eilen hallitus oli huolissaan IPCC:n raportista ja vielä eilen oli huolissaan ilmastomuutoksen etenemisestä, mutta nyt meillä on tämmöinen lakiesitys edessämme. Siteeraan suoraan tätä lakiesitystä. Siinä sanotaan näin: ”Veromuutos pienentäisi yksityisautoilusta syntyviä kustannuksia, millä on päästöjä lisäävä vaikutus.” Eli ”päästöjä lisäävä vaikutus” sanotaan Ympäristövaikutukset-kohdassa — käykää lukemassa, sivu 9. Eli teidän oma lakiesityksenne on sitä mieltä, että tämä ei ole välttämättä hyvä. Ja sitten julkisuudesta saatavista tiedoista olen poiminut sellaisen tiedon, että liikenne- ja viestintäministeriön asiantuntijat vastustavat

Punkt i protokollet PR 97/2018 rd

tätä hallituksen esitystä. Minusta on aivan käsittämätöntä, että tässä salissa yritetään jotenkin syyttää taas meitä oppositiossa siitä, että tässä tehtäisiin huonoa politiikkaa. Te teette tätä huonoa politiikkaa. Tehkää parempaa ja kunnianhimoisempaa ilmastopolitiikkaa.

Ensimmäinen varapuhemies Mauri Pekkarinen: Olen vielä merkinnyt vastauspuheen vuorot edustajille Suutari, Elo ja Jalonen ja edustaja Hoskoselle, ja sitten myönnän sen jälkeen edustaja Harakalle 2 minuutin puheenvuoron.

16.05 Eero Suutari kok (vastauspuheenvuoro): Arvoisa puhemies! Meillä on kolme perättäistä vuotta alennettu autoveroa, ja tietysti, se linja jos olisi ollut, olisi neljäs vuosi ollut kohdallaan tässä asiassa. Mutta tällä kertaa neuvotteluissa on ollut tämä ajoneuvovero, jonka perusteena on kyllä pienempikulutusisten autojen veron helpottaminen. Siellähän ei 200 grammaa tuottavalle autolle tule yhtään helpotusta. Elikkä linja on selvä, pitkässä tähtäimessä sekä autovero on laskenut että nyt sitten välillä lasketaan niitten vähäkulutusisten autojen ajoneuvoveroa. Kyllä tässä on puolensa, ei tämä niin huono asia tietysti ole. Itse henkilökohtaisesti olisin sitä mieltä, että autovero pitäisi poistaa kokonaan, että saataisiin uusittua autot, mutta tässäkin on fiskaalisia toiveita.

16.06 Simon Elo sin (vastauspuheenvuoro): Arvoisa puhemies! Hallitus on tietysti nopea käänteissään mutta ei sentään niin nopea, että yhdessä päivässä Kansainvälisen ilmastopaneelin raportin jälkeen tekisimme lakiesityksen ajoneuvoveron keventämisestä. Niin nopeita emme ole, vaan tämä on tietysti budjettiriihen tuloksia.

Täytyy edustaja Harakalle sanoa, että nyt kyllä syyttää suotta syytätte valtiovarainministeriä ja pääministeriä tästä. Kyllä siniset ennen kaikkea ovat nimenomaan tätä ajaneet, että yksinkertaisesti autoilun verotusta kevennetään, ja jo aikanaan Timo Soini teki esityksen siitä, että autovero pitäisi kokonaan poistaa. Tervehdin tietysti ilolla sitä, että Orpo on samoilla linjoilla. Tämä hallitushan on tehnyt työtä käskettyä, eli olemme keventäneet autoveroa nimenomaan asteittain, ja tulokset ovat olleet hyviä: vero on keventynyt, mutta verotuotto on kasvanut. En voi ymmärtää, miten demarit ovat sitä koko ajan vastustaneet. Mitä tulee tähän esitykseen, niin kevennyshän painottuu nimenomaan lievästi vähäpäästöisiin autoihin eli ilmastomuutoskin siltä osin tässä huomioon otetaan, mutta en minä sitä [Puhemies koputtaa] yhtään salaile, että siniset ovat yksityisautoilijoiden puolella.

16.07 Ari Jalonen sin (vastauspuheenvuoro): Arvoisa puhemies! Suosittelen edustaja Harakkaa jatkossakin kuuntelemaan kollegoitaan.

Tämä on tosiaan esitys, joka keventää autoilun verotusta, ja minä toivoisin, että tässä kohtaa otetaan huomioon nimenomaan maaseudulla asuvat perheet. Jos on esimerkiksi, kuten minulla, viisihenkinen perhe ja jos autoon joskus ottaa anopin kyytiin tai lasten kaverit, niin se ei voi olla penkkiluvultaan kovin pieni, ja valitettavasti sen kokoluokan autoissa on usein päästöt kovemmat kuin jossain sähköautossa, jolla on kiva päästellä ratikoiden keskellä. Eli tässäkin pitää ottaa tämä iso kuva, iso kokonaisuus, huomioon.

Mutta koko liikenteen verotus tulee uudistaa, ja se on tulevan hallituksen ja sitä seuraavan hallituksen tehtävä. Siihen on [Puhemies koputtaa] tarmokkaasti ryhdyttävä.

16.08 Hannu Hoskonen kesk (vastauspuheenvuoro): Arvoisa herra puhemies! Tämän lakiesityksen valmistelu lienee lähtenyt joskus, veikkaan, noin vuosi sitten liikkeelle, eli ei

Punkt i protokollet PR 97/2018 rd

hyvällä hallituksella tietenkään kristallipalloa ole hallussaan, mitä tapahtuu vuoden kuluttua. [Timo Harakan välihuuto] — Edustaja Harakka rakentaa draamaa tähän. Tuntien hänen koulutuspohjansa hän rakentaa draamaa pienistäkin asioista. Onneksi hänestä ei lääkäriä tullut. — Mutta tuli mieleen sellainen asia, että kun täällä vihreiden edustaja äsken suureen ääneen moitti hallitusta, niin kyllä suosittelen kuitenkin sitä, kun teidän päätöksentönnön ja olemisen moraaliinne olemme viime aikoina saaneet tutustua hieman lähemmin lehden sivuilta.

Mutta mitä tulee tähän itse autoverotukseen, niin ehdottomasti edustaja Eestilä sanoi sen asian, joka on tässä villakoiran ydin: jos me jatkamme korkean autoverotuksen maana olemista, tällaisia purskahduksia tulee. Emme me mahda mitään. Jonain päivänä meidän tulee mennä eurooppalaiseen malliin, joka tarkoittaa, että autoverosta luovutaan kokonaan. Muuten meistä tulee suurten moottorien hautausmaa, autojen moottorien hautausmaa, [Puhemies koputtaa] jotka tulevat Saksasta meille, V8:aa sun muuta.

Ensimmäinen varapuhemies Mauri Pekkarinen: Vastauspuheenvuoro 2 minuuttia, edustaja Harakka.

16.09 Timo Harakka sd (vastauspuheenvuoro): Arvoisa puhemies! Täällä itse asiassa toistettiin se viesti, jonka äsken sanoin, eli että ministeri Orpo sanoi, että siirrytään pitkällä tähtäimellä autoverotuksesta käytön verotukseen, ja totesin, että tämä on ihan kestävä ajatus. Mutta nyt juuri on kysymyksessä auton käyttöverotus eli ajoneuvoverotus, jota tässä pyritään keventämään myös sellaisilta autoilta, joiden ympäristövaikutukset eivät ole erityisen kiitettävät, ja silloin käy ilmi hallituksen ristiriitaiset perustelut. Edustaja Zyskiewicz, edustaja Suutari, edustaja Eestilä sitten varmaankin allekirjoittavat sen, että kokoomus on joutunut nyt alistumaan vähemmän ympäristötietoisien hallituskumppanipuolueensa painostukseen ja sillä tavoin vetämään mattoa alta näiltä hurskailta ilmastopuheilta, joita eilen kokoomuksenkin osalta paljon kuultiin, samoin keskustan osalta. Jos ja kun tämä on tokikin valmisteltu ennen eilistä ilmastopaneelin raporttia, niin täytynee nyt jokaisen tietää, että ehkä kuitenkin vuosi sittenkin on ollut tietoa siitä, että ilmastomuutos on suuri ja paheneva ongelma ja liikenteellä on siinä osuus.

Mutta kun edustaja Eestilä tässä paheksui aiheellisesti sitä, että suomalainen verotus johtaa siihen, että 9 vuotta vanhoja tuodaan Suomeen, niin tämä teidän esittämänne ajoneuvoveron alennus vain pahentaa tilannetta. Se alentaa autoverotusta juuri niiltä autoilta, joita tuossa äsken kuvailitte. Olen laskenut summittaisesti, että noin 10—15 vuotta vanha perusauto Suomessa, Toyota Avensis, hyötyisi 19 euroa. Teidän pitäisi suunnata tämä päästöttömiin ja pienipäästöisiin autoihin ja lopettaa se tuen maksaminen ympäristövahingollisille ajoneuvoille.

Ensimmäinen varapuhemies Mauri Pekkarinen: Arvoisat edustajat, edustajat, jotka nyt pyytävät vastauspuheenvuoroa, teillä kaikilla on täällä listalla varsinainen puheenvuoro perä perä. Mennään puhujalistaan.

16.11 Esko Kiviranta kesk: Arvoisa puhemies! Kyllä minusta tämä ajoneuvoveron perusveron keventäminen 50 miljoonalla eurolla ja veronkevennysten kohdistaminen nimenomaan vähäpäästöisiin ajoneuvoihin on oikeansuuntainen toimi, [Timo Harakka: Kyllä se olisi!] joka vauhdittaa ajoneuvokannan uudistumista ja ohjaa uusien autojen hankintaa vä-

Punkt i protokollet PR 97/2018 rd

häpästäisempään ja ympäristöystävällisempään suuntaan. Tämä on tärkeää harvaan asutussa ja pitkien etäisyyksien maassamme, jossa liikkuminen perustuu pitkälti autoiluun.

Kehujen lisäksi on kuitenkin todettava, että myös lisää kevennyksiä tarvittaisiin, jotta pääsisimme aidosti eurooppalaiseksi edelläkävijäksi ympäristöystävällisessä autoilussa. Veronkevennykset myös varmistaisivat, että ympäristöystävällisemmän teknologian korkeampi hinta ei johda kustannusten kasvuun. Tässä tulevilla hallituksilla on myöskin mahdollisuus näyttää kyntensä.

16.12 Ozan Yanar vihr: Arvoisa puhemies! Tulin tänne puhujakorokkeelle puhumaan, jotta vähän vapautuneemmin pystyn puhumaan. Jos te ette usko minua tai edustaja Harakkaa, niin uskokaa tätä lakiesitystä. Siteeraan suoraan lakiesitystä ja toivon, että uskotte omaa lakiesitystänne.

Tässä lukee, että ”ehdotettu ajoneuvoveron perusveron kevennys painottuu lievästi vähäpäästöisiin”. [Simon Elo: Juuri näin!] Okei, ”lievästi painottuu”. Tähän asti olemme varmaan kaikki samaa mieltä. Mutta sitten tämä jatkuu, suora sitaatti: ”Vaikutus olisi kuitenkin todennäköisesti marginaalinen” — eli vaikutus olisi kuitenkin todennäköisesti marginaalinen — ”sillä kevennys ulottuu myös suuripäästöisiin autoihin ja ero pieni- ja suuripäästöisten autojen verorasituksen muutoksessa on pieni.” Eli tekemänne toimi on hyvin pieni. Sitten tässä on muutama muu lause, [Simon Elon välihuuto] joiden jälkeen tämä jatkuu ja tässä sanotaan, että ”ohjausvaikutuksen lievää lisäystä merkittävämpi tekijä lienee se, että veromuutos pienentäisi yksityisautoilusta syntyviä kustannuksia, millä on päästöjä lisäävä vaikutus”. Eli tällä on pieni ohjausvaikutus — joka on hyvin marginaalinen tämänkin perusteella — ja tätähän te yritätte uskotella meille, mutta tässä sanotaan, että tätä merkittävämpi juttu on se, että yksityisautoilun kustannukset vähenevät.

Eli mitä tapahtuu, kun yksityisautoilun kustannukset vähenevät? Silloin päästöt kasvavat. No meidänhän piti alentaa päästöjä vuoteen 2030 mennessä, olivatko ne tavoitteet 50 prosenttia vai 40 prosenttia... Kuitenkin todella merkittävät tavoitteet meillä oli liikenteen päästöjen alentamisen suhteen, ja vuoteen 2030 meillä on vain 12 vuotta, jopa vain 11, jos tämän vuoden loppupuolta ei enää lasketa.

Eli hallitus tekee itse asiassa aika järkyttävää politiikkaa, ja onhan se aika hurjaa, että tässä vaiheessa kun kaikki puhuvat ilmastomuutoksen pysäyttämisestä, tehdään aika isokin arvovalinta, eli 50 miljoonan alennus. [Eero Lehden välihuuto] Tässä ei todellakaan ole mitään järkeä. Jos hallitus olisi ollut tosissaan siinä, että se olisi halunnut hillitä ilmastomuutosta, niin on monia toimia, jotka olisivat olleet 50 miljoonalla paremmin saatavissa, mutta tämä on, kuten edustaja Harakka toi hyvin esille, varmaankin sinisten projekti, johon valitettavasti muut hallituspuolueet ovat joutuneet taipumaan.

16.16 Eero Suutari kok: Arvoisa puhemies! Suomessa on pitkät etäisyydet, ja suuri osa suomalaista asuu joukkoliikenteen ulottumattomissa. Joukkoliikenne on pääsääntöisesti tuettua liikennettä, mutta omalla autolla kulkeminen Suomessa ei ole tuettua, vaan se on raskaasti verotettua.

Liikennettä verotetaan laskutavasta riippuen 7—8 miljardia euroa ja liikenteeseen investoidaan ja käytetään varoja 1,5 miljardia euroa. Tässä on selvä esimerkki siitä, että jos meillä halutaan koko maan elinkeinoelämää pyörittää vähänkään tasaisemmillä kustannuksilla, niin meidän on syytä katsoa se, mitä liikenne maksaa, ensiksi tietysti kuluttajalle mutta tietysti myös sille tuottajalle ja sille elinkeinoelämälle, jotka eivät ole satamien lä-

Punkt i protokollet PR 97/2018 rd

hellä. No, hallitus on tällä vaalikaudella ottanut tämän huomioon ja vähentänyt autoveroa jo 150 miljoonaa euroa elikkä 15 prosenttia. Tietysti toivoisi, että se muitten kilpailijamaitten tavoin olisi nolla, mutta ei tällä hetkellä semmoisia mahdollisuuksia ole olemassa.

Koko ajan tässä muutoksessa on ollut tähtäimessä se, että pienempipäästöisten autojen autoveroa lasketaan. Kun esimerkiksi minä ostin hybridauton, niin sen autovero oli jo melko pieni, niin ettei sillä nyt kovin suurta kustannusta ollut niihin auton kokonaiskustannuksiin nähden. Tietysti tämä on oikea tie. Mutta ajoneuvovero — silläkin on vaikutuksensa, jos me pidämme sen korkealla, voisi sanoa, justiin alueitten elinkeinoelämälle, ihmisille ja kaikelle. Emme me voi ajatella sillä tavalla, että he ovat rikollisia, he joutavat maksamaan siitä ajoneuvon omistamisesta, sellaiset, jotka eivät muuten tuettua joukkoliikennettä pysty käyttämään hyväksi.

Jollakin tavalla minä ymmärrän tietysti näitä ympäristövaatimuksia. Itsekin olen sitä mieltä, että meidän pitää kaikin tavoin niitä edistää, mutta tämä ei ole sillä tavalla ollut niissä hallitusneuvotteluissa ykkösasia. Tietysti pitää olla koko ajan niin, ja on siellä ollut sitäkin osaa, että siinä on ajateltu pienempikulutusisten autojen veron alentamista enemmän kuin sitten niitten suurien. Minun mielestäni ei ole kovin suuri alennus kuitenkaan kysymyksessä.

16.19 Kari Kulmala sin: Arvoisa puhemies! Tässä hallituksen esityksessä ehdotetaan muutettavaksi ajoneuvoverolakia siten, että henkilö- ja pakettiautojen hiilidioksidipäästöihin perustuvan ajoneuvoveron perusveron tasoa kevennettäisiin yhteensä 50 miljoonalla eurolla. Kevennys painottuisi lievästi vähäpäästöisiin ajoneuvoihin, jolloin ajoneuvoveron nykyinen päästöporrastus hieman jyrkkenisi. Veronkevennys merkitsisi keskimäärin noin 20 euron kevennystä vuosittaiseen ajoneuvoverorasitukseen niillä ajoneuvoilla, joiden vero määräytyy hiilidioksidipäästöjen perusteella.

Tärkeänä seikkana haluan huomioida, että liikennekäytössä liikenneluvan mukaisesti on noin 200 000 henkilöautoa ja 163 000 pakettiautoa eli ajoneuvon haltijana on yritys. Kun ajoneuvovero kevenyy yritysautolle keskimääräisen alennuksen verran, merkitsee se noin 6—7 miljoonan euron kustannusten laskua yrityssektorilla, siis kustannusten laskua, ei lisälaskua yrityksille. Mielestäni tämäkin on hyvä kädenojennus yrityselle.

Kotitalouksille kevennyksen vaikutus jakautuu riippuen siitä, miten monta ja millaisia ajoneuvoja kotitaloudet omistavat. Joka tapauksessa tämä esitys on kannatettava, vaikka itse isolla dieselautolla ajavana en tästä mitään hyödykään, mutta joka tapauksessa luonto kiittää.

16.20 Markku Eestilä kok: Arvoisa puhemies! Olipa harmi, että edustaja Harakka sitten juuri, kun päästiin asian ytimeen, lähti salista pois. [Ozan Yanar: Minä olen täällä!] Olisin kaivannut hänen kommenttejaan, koska minä itse näen — ja tämä koskee myös edustaja Yanaria — että meillä on olemassa Suomessakin kaksi maailmaa. On semmoinen maailma, missä julkinen liikenne toimii hyvin, niin kuin täällä Helsingissä, mitä täällä autolla tekee. Julkinen liikenne on halpaa. Sitä tukee valtio, sitä tukevat kunta ja veronmaksajat ja kaikki. Ja siitä julkisesta liikenteestä saamme me kansanedustajatkin nauttia, joku ajaa kylä taksillakin ihan riittävästi.

Mutta sitten on olemassa toinen maailma, jossa oikeasti julkinen liikenne ei toimi. Eikä se ole mikään maaseutu. Meillä on paljon seutukaupunkeja, pieniä kuntia, joissa käytännössä aktiivinen ihminen ei tule millään julkisen liikenteen muodolla toimeen. Hänen on

Punkt i protokollet PR 97/2018 rd

pakko käyttää omaa autoa. Ja siinä mielessä minä puolustan tätä hallituksen esitystä, koska minäkin tiedän, että on paljon ihmisiä, jotka oikeasti ovat tilanteessa, jossa joutuu joka euron laskemaan, ja nyt kun he saavat jollakin tavalla kustannuksia pienemmäksi siitä pakollisesta julkisesta liikenteestä eli omasta autosta, niin minun mielestäni se on erittäin tervetullut kädenojennus.

Edustaja Suutari täällä mainitsi lukuja. Minun käsitykseni mukaan Suomen ennätys tehtiin viime vuonna: liikenteeltä kerättiin 8,3 miljardia. Minä olen monta kertaa sanonut, että jos nyt autoilun ja liikenteen verotus keksittäisiin ikään kuin uutena, se menisi perustuslakivaliokuntaan. Jossakin päin ihmiset ovat pakotettuja maksamaan näitä veroja, ja jossakin päin he voivat valita julkisen liikenteen. Se ei ikäkuuna päivänä menisi perustuslakivaliokunnassa läpi yhdenvertaisuuspykälän nojalla.

Minä itse näkisin niin, että ei tämä ole kiivailun asia, mutta pitäisi koko maan asioita pohtia. Kun ihmisiä asuu eri paikoissa ja kaikkien etua pitää ajaa, niin sen takia on täysin oikein, että ajoneuvoveroakin on pienennetty. Mutta jos pitkällä tähtäimellä haluamme kansainvälisistä sopimuksista pitää kiinni, niin meidän pitää uusia koko autokanta, saada se turvallisesti ja vähäpäästöisemmäksi. Se ei tapahdu ennen kuin autovero poistetaan kokonaan.

16.22 Ari Jalonen sin: Arvoisa puhemies! Edustaja Eestilä piti hyvän puheenvuoron, ja minuakin hieman harmittaa se, että edustaja Harakka poistui tuosta debatin jälkeen. Olisin tahtonut nostaa esille edustaja Harakalle sen, että kun hallitus on vähentänyt autoveroa, niin demarit koko ryhmänsä voimin ovat moittineet hallitusta tästä toimesta ja usein eri vaihtoehtobudjeteissaan ovat käyttäneet tuon autoveron poiston perumisen — mitä demarit siis ovat esittäneet — moneen, moneen, moneen muuhun asiaan. Nyt edustaja Harakka puhuu täysin päinvastaista kuin hänen puolueensa vaihtoehtobudjetti ja ne toimet, mitä hän on aikaisemmin mollannut. Elikkä kiinnostaisi oikeasti tietää, mitä mieltä demarit tänä päivänä ovat: Pitääkö autoveroa keventää vai kasvattaa? Ja mitä pitää tehdä tälle ajoneuvoverolle? Tuossa demareitten linjassa ei vain yksinkertaisesti ole mitään linjaa.

Mutta se itse asia. Tosiaan niin kuin sanoin jo tuossa debatissa, toivottavasti tämä käytetään niin, että mahdollistetaan sen suuren perheen, joka asuu maaseudulla — siellä missä sitä joukkoliikennettä ei ole — eläminen ja asuminen ja liikkuminen siellä. Siinä isommassa perheautossa vain yksinkertaisesti on isommat päästöt. Valitettavasti sähköautoja ei ole siinä kokoluokassa, että vähänkin vähävaraisempi perhe pystyisi semmoisen ostamaan. Eli tämä kokonaisuus pitää ottaa huomioon.

Kokonaisuudesta tullaan tosiaan siihen, kun nyt ollaan sitouduttu Pariisin sopimukseen ja ilmastopöytäkirjaan muutenkin: niihin on vastattava — ja niihin on vastattava niin, että yhteiskunnassamme voidaan liikkua, elää ja voida hyvin. Eli kokonaisuus pitää ottaa huomioon, eikä liikkumisen verotusta voi nostaa, vaan sen luonnetta pitää muuttaa ja iso kuva pitää muistaa. Seuraavalle hallitukselle toivotaan viisaita päätöksiä tämän kokonaisuuden hallinnassa.

16.25 Hannu Hoskonen kesk: Arvoisa herra puhemies! Tämä autoveropäätös on mielestäni erittäin hyvä ja perusteltu. Toki se on vähäinen, se on tunnustettava, mutta pieni mutta tärkeä askel oikeaan suuntaan.

Edustaja Harakan puheenvuorot verotuksen kiristämisestä ja erilaisista muista kommenteista tuntuvat aika oudoilta tässä ajassa, kun kuitenkin liikenteeltä kerätään se yli 8

Punkt i protokollet PR 97/2018 rd

miljardia euroa veroa vuosittain. Vieläkö siihen kuormaan pitäisi lisätä panna taakkaa? Minun mielestäni ei, mutta demarit ovat linjansa valinneet.

Se iso juttuhan menee Suomen autoilussa siinä, että autojen keski-ikä tällä hetkellä on 11,8 vuotta eli keskimäärin ajamme niin vanhoilla autoilla. Tämän hallituksen aikana tätä autoverotusta on kevennetty, on menty järkevään suuntaan, jolloin teiltä on saatu pois nämä kaikkein savuttavimmat, huonokuntoisimmat autot — erittäin hyvä asia.

Ja eduskunnan kannattaisi muistaa myös se tosiasia, että hyväkuntoista toimivaa autoa — moni on maininnut tässä tilanteessa erään japanilaisen automerkin nimeltä, esimerkiksi se auto on aivan loistava auto, luotettava ja vaikka mitä — ei kannata sen tautta romuttaa, koska pitää muistaa, että sen sähköauton valmistukseen käytetään valtava määrä luonnonvaroja ja se saavutettu hyöty takuulla menetetään siinä valmistusprosessin aikana, jos se hyväkuntoinen toimiva auto romutetaan tässä vaiheessa pienen veron takia. Elikkä käyttäkää, suomalaiset, nykyiset hyvät autonne loppuun saakka, sitten romutus, ja sen jälkeen joku tällainen vaihtoehto on vartenotettava, kun uutta ostate. Kannattaa ehkä muistaa sekin, että kun verotusta suunnataan, niin tämä linja, minkä hallitus on valinnut, että vähäpäästöisiin autoihin satsataan, on aivan oikein.

Ja sekin on syytä muistaa eduskunnassa, vaikka kuinka päätöksellä toisiamme puolueina arvostelimme, että Suomi on harvaan asuttu maa, jossa on pitkät välimatkat, ja viittaus siihen, että julkisilla kulkuneuvoilla voi jossakin maaseudulla päästä paikasta toiseen, on täysin kuollut kirjain. Ei siellä enää sitä julkista liikennettä ole. Jos meinaa jossakin käydä, niin auto on pakko olla, ja Suomen keliolosuhteet tuntien — viime kesää lukuun ottamatta, kaikkina muina aikoina — jonkunäköinen sään suoja pitää pään päällä olla, jos meinaa jossakin käydä. Viime kesänä saattoi polkupyörällä ajaa viitisenkymmentä kilometriä kastumatta ja kylmämättä kertaakaan, mutta kaikkina muina vuosina on syytä hyväksyä se, että maaseudulla tarvitsemme autoa ja Suomi tarvitsee aina autoja.

Mutta kaikessa tässä kiihkossa kannattaisi järki päässä pitää, ilmastopolitiikassakin. Turha sykyily ja turhien investointien teko ei johda mihinkään muuhun kuin vararikkoon.

16.28 Satu Hassi vihr: Arvoisa puhemies! Edustajat Harakka ja Yanar ovat kiinnittäneet huomiota aivan oikeaan asiaan. Tämä lakiesitys, jonka perusteluista tosiaan käy ilmi, että valtiovarainministeriön arvio on, että sen kokonaisvaikutus on pikemminkin päästöjä lisäävä kuin päästöjä vähentävä, on hyvä esimerkki siitä, että jos oikeasti olemme sitä mieltä, että ilmastonmuutos on hillittävä 1,5 asteeseen, kuten eilen useimpien eduskuntapuolueiden johto vannoi oman puolueensa haluavan tehdä, niin silloin kyllä tällaiset pienemmiltä ja teknisemmiltäkin tuntuvat lakiesitykset ja veromuutokset pitäisi käydä läpi kriittisesti niiden arvioidun ilmastovaikutuksen kannalta.

Sinänsä varmasti tarvitsemme monenlaisia muutoksia liikenteen verotukseen, mutta mielestäni olisi johdonmukaista, että jos ostohinnan verotusta alennetaan, se alennus painottuisi voimakkaasti vähäpäästöisiin ja vastaava raha sitten koottaisiin polttoaineverotuksen kautta, jotta tämän sinänsä huomattavan osan eli noin viidenneksen Suomen ilmasto- ja ympäristöministeriön aiheuttavan liikenteen kokonaispäästöt eivät kasvaisi.

Ja mitä tulee sitten mahdolliseen auton ostohintaan sisältyvän veron poistamiseen kokonaan, niin oma näkemykseni on se, että se voi olla perusteltua nimenomaan kaikkein vähäpäästöisempien autojen kohdalta mutta ei niiden enemmän tupruttavien autojen osalta.

Ensimmäinen varapuhemies Mauri Pekkarinen: Vielä edustaja Lehti.

Punkt i protokollet PR 97/2018 rd

16.30 Eero Lehti kok: Arvoisa herra puhemies! Ihmiset, jotka asuvat pääkaupunkiseudulla, voivat halutessaan käyttää varsin tiheää julkisen liikenteen verkostoa, jota kunnat vielä tukevat, mutta maaseudulla asuvilla ei ole tätä vaihtoehtoa, vaan he maksavat polttoaineverotuksen kautta myös kaupungissa asuvien julkisen liikenteen kustannuksia. [Eduskunnasta: Oikein! — Hannu Hoskonen: Ei yllätä!] Tästä on seurannut maassa sellainen ilmiö, että maaseudun asuntojen hinnat ovat romahtaneet. Kustannukset maaseudulla autoilienteestäkin tällä hetkellä ovat sen verran korkeat, että työssäkäyntialueet ovat supistuneet, minkä johdosta maan sisäinen muuttoliike edellyttää, että pääkaupunkiseudulle rakennetaan runsaasti uusia asuntoja, ja samaan aikaan maaseudulle jää, sanoisinko, käyttökelpoista kiinteistöä, infrastruktuuria vaikka kuinka paljon.

Itse asun Sipoossa. Minulla on lähimpään kauppaan 25 kilometriä, puoli tuntia ajomatkaa. Siellä on paljon vanhoja ihmisiä. Ei siellä voi liikkua millään muulla kuin autolla tai taksilla. Jos Suomen kaltaisessa maassa, jossa 1 prosentti pinta-alasta on julkisen liikenteen piirissä, ryhdytään yksityisautoilua rokottamaan vielä entistä enemmän, Suomi autioituu mutta kansantalouden kannalta syntyy suuri tappio, kun menetämme maaseudun asutokantaa, julkisen palvelun kantaa. Maasta osan autioituminen on siinä loppupäässä ja pääkaupunkiseudun ruuhkautuminen. [Satu Hassin välihuuto — Hannu Hoskonen: Hieno puhe!]

Förste vice talman Mauri Pekkarinen: Debatten och behandlingen av ärendet avbryts nu. Behandlingen av ärendet fortsätter under detta plenum efter att de övriga ärendena på dagordningen blivit behandlade.

Riksdagen avbröt debatten klockan 16.32.

Riksdagen fortsatte debatten klockan 17.36.

Förste vice talman Mauri Pekkarinen: Nu fortsätter behandlingen av ärende 9 som avbröts tidigare under detta plenum.

17.36 Jari Myllykoski vas: Arvoisa herra puheenjohtaja! Toki täytyy sanoa verotukseen liittyvistä asioista, että kun alennetaan liikenneverotusta, onhan se vähän sellainen asia, että meidän pitää pohtia, onko tämä nyt meidän liikennepäästöjen kannalta tavoitteellista vai ei. En halua tätä pitkittää sen enempää, mutta pohdittavaa on. Missä ne rajat ovat? Verotetaanko isompipäästöisiä rankemmin? Nyt tällä lakiesityksellä toki tuodaan mahdolliseksi, että alempipäästöisten autojen verotusta lasketaan enemmän. Mutta onko se raja, missä tämä alennus on, tarpeeksi alhaalla, vai pitäisikö olla vieläkin pienempipäästöisten autojen osalta tämä veronalennus, joka ohjaisi vieläkin tehokkaammin sinne pienempipäästöisiin autoihin? Tämä on semmoinen keskustelu, mitä tullaan varmasti budjetin osalta sitten käymään.

Riksdagen avslutade debatten.

Riksdagen remitterade ärendet till finansutskottet.