

Täysistunto

Tiistai 9.10.2018 klo 14.00—17.39

Täysistunto alkoi klo 14.00. Täysistunto päättyi klo 17.39.

Puhetta johtivat toinen varapuhemies Tuula Haatainen (14.00—16.00 ja 16.32—16.41) ja ensimmäinen varapuhemies Mauri Pekkarinen (16.00—16.32 ja 16.41—17.39).

1. Nimenhuuto

Nimenhuutoraportti Liite 1A

Toimitettiin nimenhuuto.

2. Ilmoituksia

2.1. U-asiat

Puhemies on 4.10.2018 lähettänyt valiokuntiin Euroopan unionin asian U 89/2018 vp.

3. Hallituksen esitys eduskunnalle siemenlaiksi sekä laiksi sakon täytäntöönpanosta annetun lain 1 §:n muuttamisesta

Hallituksen esitys HE 172/2018 vp

Lähetekeskustelu

Toinen varapuhemies Tuula Haatainen: Lähetekeskustelua varten esitellään päiväjärjestyksen 3. asia. Puhemiesneuvosto ehdottaa, että asia lähetetään maa- ja metsätalousvaliokuntaan.

Lähetekeskusteluun varataan enintään 30 minuuttia. Mikäli puhujalistaa ei ehditä annettussa ajassa käydä loppuun, asiakohdan käsittely keskeytetään ja sitä jatketaan tämän päivän istunnossa muiden asiakohtien tultua käsitellyiksi. Jos keskustelu asiasta puolestaan päättyy ennen sille varatun määräajan päättymistä, siirrytään päiväjärjestyksen seuraavaan, 4. asiakohtaan.

Keskustelu

14.01 **Kari Kulmala sin:** Arvoisa rouva puhemies! Tässä hallituksen esityksessä ehdotetaan säädettäväksi uusi siemenlaki, ja voimassa oleva siemenkauppalaki ehdotetaan kumottavaksi. Olemme siis elämän alkutekijöissä. Esityksessä lakia on ajantasaistettu, ja määritelmissä on pyritty yhdenmukaisuuteen muiden lakien kanssa. Valvontaviranomaisena toimisi Ruokavirasto ja maahantuonnin valvonnassa lisäksi Tulli.

Pöytäkirja PTK 97/2018 vp

Ehdotuksessa huomioidaan — mielestäni hyvin — muuttunut unionin lainsäädäntö, joten yksityisten laboratorioden hyväksyntää, tutkimuksia ja valvontaa koskevat asiat ovat nyt uusina säännöksinä tässä laissa. Kasvilajikkeiden testaamisesta ja viljelyarvokokeista on tällä hetkellä säädetty vain asetuksella, mutta esityksen myötä niistä säädettäisiin jatkossa lailla.

Uutena hallinnollisena pakkokeinona ehdotetaan seuraamusmaksua, joka sanktiona on varmaankin sopiva. Sitä ei kuitenkaan pidä käyttää heppoisin perustein, ja huomautuksen sekä varoituksen antamisen tulee olla ensisijainen sanktio.

Siemenkauppalaan tavoitteena on ollut alun perinkin edistää korkealaatuista siementuotantoa, ja tämä tavoite ei ole muuttunut miksikään, se on edelleen tärkeä tavoite. Jatkossakin on kuitenkin sertifioitujen siementen käyttöasteen parantamisessa haasteita. Erityisesti erityiskasvien osalta on haasteena saada riittävää siemensatoa, joten sertifioitujen siementen määrät eivät tällä hetkellä vastaa kysyntää.

Siemenkauppalaan ongelmalliseksi alueeksi on koettu ankaran vastuun pykälä. Sen katsotaan kohtelevan eriarvoisesti suomalaisia toimijoita verrattuna muihin yhteisön siemenalan toimijoihin. Mikä on esimerkiksi luomuviljelijän suhde niin sanottuun tavanomaiseen viljelijään nähden? Kohtelee nykyinen laki molempia tasapuolisesti? Ainakin sen pitäisi niin tehdä. Erityisesti vihannesten tuojille ja siemenperunasektorille ankaran vastuun vaatimukset ovat olleet monesti kohtuuttomia. Vihannesten tuojat eivät pysty vielä näin 2000-luvullakaan takaamaan tuodun siemenen laatua, vaan he ovat täysin riippuvaisia niistä tiedoista, jotka ulkomainen toimija on heille antanut. Mutta jos tulee ongelmia, siementen tuojalla on kuitenkin täysi korvausvastuu. Siemenperunoissa osa taudeista on sekä siemen- että maalevintäisiä. Lisäksi esimerkiksi tyvimätä voi esiintyä perunoissa tarkastushetkellä piilevänä, joten siemenperunoiden mukana leviävien tautien tarkastaminen on usein erittäin ongelmallista. Siemenala onkin esittänyt, että ankaran vastuun pykälä tulisi joko muuttaa tai poistaa kokonaan.

On selvää, että siemenalan yrittäjien etu on, että tarkastamattoman siemenen markkinointi saadaan kuriin. Tämänkin vuoksi uusi, nopea rangaistuskeino eli seuraamusmaksu edesauttaa asiaa. Mielestäni tämä ankaran vastuun pykälä voi olla tällaisenaan, mutta kuten kerroin jo aikaisemmin, sitä tulee käyttää harkiten ja ihan maalaisjärjellä. Tulee huomioida, milloin teko on tahallinen ja milloin ei. Joka tapauksessa tämä siemenlainsäädäntö antaa mahdollisuuden puuttua epäkohtiin ja laiminlyönteihin, vaikka sillä ei aina pystytä estämään harmaan siemenen kauppaa ja markkinointia.

Pidän siinäkin mielessä esitystä hyvänä, että sillä ei ole merkittäviä taloudellisia vaikutuksia, ja tämä keventää hallinnollista taakkaa sekä vähentää Ruokaviraston tekemiä tarkastuksia, sillä osa tarkastuksista voidaan tehdä jatkossa asiakirjatarkastuksina.

Keskustelu päättyi.

Asia lähetettiin maa- ja metsätalousvaliokuntaan.

4. Hallituksen esitys eduskunnalle laiksi vaalilain muuttamisesta ja väliaikaisesta muuttamisesta

Hallituksen esitys HE 162/2018 vp

Pöytäkirja PTK 97/2018 vp

Lähetekeskustelu

Asia lähetettiin perustuslakivaliokuntaan.

5. Hallituksen esitys laiksi edustajien valitsemisesta Euroopan parlamenttiin yleisillä välittömällä vaaleilla annetun säädöksen muuttamisesta tehdyn neuvoston päätöksen voimaan saattamisesta

Hallituksen esitys HE 163/2018 vp

Lähetekeskustelu

Asia lähetettiin perustuslakivaliokuntaan.

6. Hallituksen esitys eduskunnalle laeiksi ajoneuvolain ja ajokorttilain sekä eräiden niihin liittyvien lakien muuttamisesta

Hallituksen esitys HE 173/2018 vp

Lähetekeskustelu

Toinen varapuhemies Tuula Haatainen: Lähetekeskustelua varten esitellään päiväjärjestyksen 6. asia. Puhemiesneuvosto ehdottaa, että asia lähetetään liikenne- ja viestintävaliokuntaan.

Lähetekeskusteluun varataan enintään 45 minuuttia. Mikäli puhujalistaa ei ehditä annettussa ajassa käydä loppuun, asiakohdan käsittely keskeytetään ja sitä jatketaan tämän päivän istunnossa muiden asiakohtien tultua käsitellyiksi. Jos keskustelu asiasta puolestaan päättyy ennen sille varatun määräjän päättymistä, siirrytään päiväjärjestyksen seuraavaan, 7. asiakohtaan.

Keskustelu

14.08 Liikenne- ja viestintäministeri Anne Berner (esittelypuheenvuoro): Arvoisa rouva puhemies! Käsittelyssä on nyt hallituksen esitys kevytautoista eli hallituksen esitys ajoneuvolain ja ajokorttilain sekä eräiden niihin liittyvien lakien muuttamisesta. Hallituksen esityksellä ehdotetaan otettavaksi käyttöön uusi kansallinen T-ajoneuvoluokan ajoneuvoryhmä, kevytauto, johon kuuluisivat henkilöautosta muutetut, nopeudeltaan enintään 45 kilometriin tunnissa rajoitetut ajoneuvot. Kevytauton kuljettaminen edellyttäisi mopautoja vastaavasti 15 vuoden ikää ja AM-luokan ajo-oikeutta.

Esityksen taustalla on nuorten liikenneturvallisuuden ja liikkumismahdollisuuksien parantaminen. Tavoitteena on mahdollistaa uusi liikkumisen muoto erityisesti nuorille, 15–17-vuotiaille. Nuoret liikkuvat paljon, ja liikkumiseen käytetään usein mopoa tai mopoautoa, etenkin sellaisilla alueilla, joilla julkisen liikenteen palvelut ovat rajalliset. Kevytauto toisi mopojen ja mopautojen rinnalle uuden vaihtoehdon.

Kevytauton käyttöönoton arvioidaan korvaavan osittain nuorten käytössä olevia nykyisiä liikkumisen välineitä, minkä vuoksi kevytautojen käyttöönoton arvioidaan vähentävän nuorten tieliikenneonnettomuuksissa loukkaantumisen ja kuolemien määrää. Etenkin mopautojen turvallisuus on herättänyt keskustelua eduskunnassakin koko niiden olemassa-

Pöytäkirja PTK 97/2018 vp

olon ajan, ja esityksen mukaista nopeudeltaan rajoitetun henkilöauton sallimista nuorten käyttöön on tiedusteltu minultakin eri puolueiden edustajien kirjallisissa kysymyksissä ainakin puolenkymmentä kertaa. Onkin hienoa pystyä vastaamaan nyt tähän pitkään ja laajasti puhuttaneeseen aiheeseen käsillä olevalla hallituksen esityksellä.

Kevytauton saisi muuttua enintään 10 vuotta vanhasta henkilöautosta, joka on otettu käyttöön vuoden 2014 jälkeen. Auton ikävaatimuksella pyritään varmistamaan, että nuoret kuljettajat pääsevät hyötymään keskimääraistä uudemmissa ja samalla turvallisemmista ja ympäristöystävällisemmistä autoista. Tässä on haettu tasapainoa sen välillä, että kevytautot olisivat mahdollisimman turvallisia ja että ne olisivat hinnaltaan mahdollisimman monen nuoren saavutettavissa. Kevytauto tulisi 10 vuoden jälkeen muutokatsastaa takaisin henkilöautoksi, jos sitä käytetään edelleen liikenteessä. Näin ollen nuori voisi jatkaa ajoneuvon käyttöä henkilöautona henkilöauton ajokortin saatuaan.

Haluan myös tuoda esille sen, että EU-komissio on nostanut esille tiettyjä huolia ehdotusten EU-lainsäädännön yhteensopivuuden kannalta. Olemme nämä komission kannat tuoneet avoimesti esille myös hallituksen esityksessä. Huolena ovat olleet sekä ajoneuvotekniset että ajokorttidirektiivin säännökset koskien traktoreiden määritelmää. Hallitus kuitenkin katsoo, että EU-säännöksissä on tulkinnanvaraa ja että esitys ei olisi ristiriidassa niiden kanssa. Tämä tulkinnanvaraisuus on myös tuotu esiin keskusteluissa komission kanssa. Erityisesti ajokortteja koskevan direktiivin keskeisin tavoite on kuitenkin liikenneturvallisuuden parantaminen, ja siitä lähtökohdasta mekin olemme tässä esityksessä lähteneet. Liikenne- ja viestintäministeriö jatkaa keskusteluja komission kanssa asiasta, ja pidämme huolta, että meidän perusteet puolustaa omaa tulkintaamme tulevat esille.

Arvoisa puheenjohtaja! Tässä esitykseni. — Kiitos.

Toinen varapuhemies Tuula Haatainen: Tästä nähtävästi halutaan käydä debattia. Pyydän niitä edustajia, jotka haluavat käyttää debattipuheenvuoron, nousemaan seisomaan ja painamaan V-painiketta.

14.12 Ari Jalonen sin (vastauspuheenvuoro): Arvoisa puhemies! Niin kuin ministeri kertoi, tämä on asia, joka on puhututtanut tässä salissa jo monia vuosia ja monien hallitusten aikana, ja nyt siihen on sitten löydetty vihdoinkin ja viimein keino, miten se ratkaistaan.

Tätä turvallisuutta, mikä on oikeastaan koko asian ydin, lähestytään oikeastaan kahdelta eri kantilta. Toiset lähestyvät kuljettajan turvallisuuden kannalta, ja toiset pelkäävät, että ajoneuvon massa heikentää jalankulkijoiden turvallisuutta. Mikä on teidän arvionne, koska mopoautoihin tulisi tämmöisiä aktiivisia turvavarusteita ja -järjestelmiä, jotka tuntevat esimerkiksi jalankulkijan? Vai onko turvallisuus paranemassa tämän esityksen myötä, jolloin ne tulevat normaalien autojen kautta?

14.13 Sofia Vikman kok (vastauspuheenvuoro): Arvoisa puhemies! Nuortemme ja muiden tienkäyttäjien turvallisuus liikenteessä on meidän kaikkien yhteinen asia. Lähetekeskustelussa oleva hallituksen esitys mahdollistaisi mopoauton korvaamisen nopeusrajoitetulla henkilöautolla eli kevytautolla. Muutos on kannatettava ja parantaa liikenneturvallisuutta.

Kevytautolla tarkoitetaan henkilöautoa, jonka maksiminopeus on esityksessä rajoitettu 45 kilometriin tunnissa rajoitinlaitteella. Sopivaa maksiminopeutta vielä varmasti valio-

Pöytäkirja PTK 97/2018 vp

kuntakäsittelyssä punnitaan, ja kysyisinkin nyt ministeriltä: minkälaisia näkökantoja maksiminopeuden osalta on valmistelussa pohdittu?

14.14 Suna Kymäläinen sd (vastauspuheenvuoro): Arvoisa rouva puhemies! Todellakin tämä lakiuudistus varmasti pitkälti pohjaa niihin kysymyksiin ja huoliin, mitä liittyy mopautoihin ja niiden turvallisuuteen, ja siihen on haettu nyt tässä omalla laillaan ratkaisua.

Tässä on muutamia sellaisia asioita, joihin liittyen ennakkoon on tullut palautetta ja huolta. Muun muassa liikennevirtojen sujuvuuden osalta ammattiautoilijat ovat nostaneet esille sen, että enemmän on liikenteessä sitten näitä hitaammin kulkevia ajoneuvoja. Myöskin toinen huolettava näkökulma on liikenteen päästöt, joka nyt on kovin ajankohtainen asia. Tämä on ehkä ristiriidassa energiapolitiikan tavoitteiden kanssa. Mutta odotan, että saamme valiokunnassa mielenkiintoisen kuulemisen ja tieto tässä lisääntyy.

Mietin myös huolta siitä, että nämä nuoret olisivat pois joukkoliikenteestä, mutta muistutan, että maaseudulla ja maaseutumaisissa kaupungeissa tällä hetkelläkään [Puhemies koputtaa] nuoret eivät valitettavasti ole joukkoliikenteen piirissä kouluun kuljetuksissa.

14.15 Jani Mäkelä ps (vastauspuheenvuoro): Arvoisa puhemies! Esityksessä, jota on jo varmaan pitkän aikaa valmisteltu ja keskusteltu, on hyvät puolensa mutta myös haastekohdansa. Tuo 45 kilometrin nopeus on toisaalta alhainen nopeus. Ainakin taajaman ulkopuolella se voi aiheuttaa ongelmia liikenteen sujuvuuden kanssa, koska ajoneuvot eivät ole niin helposti tunnistettavissa hitaiksi ajoneuvoiksi kuin mopautot olisivat. Sitten taas toisaalta 60 kilometrin maksiminopeus tuottaisi sille autolle jo melkoisen liike-energian, koska vaikka se on nimeltään kevytauto, niin silti se painaa saman kuin normaaliauto. Eli se olisi jo suuri riski jalankulkijoiden kannalta. Tässä on melkoinen asia vastattavaksi, miten tähän haasteeseen aiotaan vastata. Ja toisena asiana: tässä on riskinsä siihen, että tulee aiheutumaan markkinahäiriöitä ennestäänkin lamaautuneeseen kaksipyöräisten markkinaan. Kuinka siihen aiotaan vastata?

14.16 Krista Mikkonen vihr (vastauspuheenvuoro): Arvoisa puhemies! Eilen todellakin paljon uutisoitiin tästä IPCC:n raportista, missä yhteinen huolestamme on, miten voimme vähentää hiilidioksidipäästöjä, ja liikenteellä on siinä äärimmäisen suuri osuus. Siihen peilaan haluaisinkin kysyä ministeriltä: miten tässä on nyt sitten arvioitu sitä, mitä tämä tulee tarkoittamaan meidän liikenteen päästöjen näkökulmasta, koska onhan selvä, että kun autoja tulee lisää tielle, niin myös päästöt lisääntyvät? Itselläni on suuri huoli joukkoliikenteen kehittämisestä niillä alueilla, missä se nyt jo on vähäistä. Tämän jälkeen kannusteet vähenevät, jos osa joukkoliikenteen tarvitsijoista sitten turvautuu tähän omaan autoonsa. Ja meidänhän pitäisi löytää liikkumiseen erilaisia muita ratkaisuja, esimerkiksi hyödyntää jakamistaloutta nykyistä enemmän. Tämä vie tätä liikenteen kehittämistä aivan toiseen suuntaan, [Puhemies koputtaa] ja tästä olen huolissani.

14.17 Markku Pakkanen kesk (vastauspuheenvuoro): Arvoisa rouva puhemies! Tämä kevytautojen esitys on todellakin tervetullut esitys tähän aikaan. Täällä on esitetty muutamia huolenaiheita, ja itsekin nostaisin keskusteluun erityisesti tämän nopeuden, 45 kilometriä tunnissa, koska tähän johtaa tilanteeseen, että tulevaisuudessa traktorilla voi ohittaa kevytautoja ja nuoret ajelevat sitten näillä molemmilla välineillä. Traktoreille on sallittu 60 kilometrin tuntinopeus, ja itse henkilökohtaisesti pitäisin tärkeänä, että myös

Pöytäkirja PTK 97/2018 vp

tämä kevytautojen nopeus tarkistettaisiin, että voitaisiinko se nostaa 60 kilometriin tunnissa.

Toinen asia on sitten tämä ilmastonmuutoskeskustelu, jota käydään. Niinkään en pelkää sitä, että autoja tulee lisää, mutta kun tällainen niin sanottu normaaliauto kuristetaan kulkemaan 45 tai 60 kilometriä tunnissa, niin se on aivan selvää, että sen auton päästöarvot ovat merkittävästi korkeammat kuin normaaliliikenteessä, ja tähän tulisi myös kuulemisissa kiinnittää huomiota.

14.18 Jari Myllykoski vas (vastauspuheenvuoro): Arvoisa rouva puhemies! Itselläni on ollut ennakkoon tiettyjä odotuksia, kun olen suhtautunut siihen, että mitä minä vanhempana tekisin, hankkisinko lapselleni mopoauton vai en, ja tämä on ollut semmoinen tervetullut kokonaisuus tähän, ja tervehdin sitä raikkaasti. Mutta täytyy sanoa, kun tähän asiaan on perehtynyt syvemmin, että tässä on puolensa ja puolensa. On se ilmastollinen näkökulma, mutta toki tämä koko massahan ei tarkoita, että tulee mopoautojen lisäksi tuo esityksessä helposti sanottu kokonaismäärä vaan että niitä vaihdettaisiin.

Edustaja Jalonen tuossa jo toikin tämän jalankulkijan, ja mainittiin se muissakin puheenvuoroissa, että kuinka sitä on pohdittu, että onko kevytauto jalankulkijalle turvallisempi kuin mopoauto, jossa ei ole mitään jalankulkijaan törmäämiseen liittyviä laatuvaatimuksia tai kehittämiskohteita. Kuinka ministeri näkee tämän turvallisuusnäkökohdan?

14.19 Eeva-Maria Maijala kesk (vastauspuheenvuoro): Arvoisa puhemies! Aamulla tässä kävimme muutaman liikenne- ja viestintävaliokunnan jäsenen kanssa tutustumassa, minkälaista on ajaa näillä kevytautoilla. Siinä testattiin nopeusrajoittimella olevaa autoa, ja kyllä minäkin yritin kaasua painaa oikein lujasti — mutta niin kuin olisivat jarrut olleet päällä. Ei sillä kerta kaikkiaan päässyt sen nopeammin, vaikka kuinka yritti ajaa. Todella hyvä homma. Auto on semmoinen, että siihen autoon minä voisin omankin lapseni kyllä päästää kyytiin. Oli tosiaan turvallisen tuntuista istua siellä sisällä, ja tuntui, että tämmöinen sen auton pitää ollakin. Että minkään mopoauton kyytiin minä en omaa lastani haluaisi laittaakaan.

Mutta sitten yksi semmoinen asia, joka yhä minua mietityttää, on nyt sitten tämä nopeusrajoittimien kiertäminen, eli mikä miten saadaan varmistettua se, että nämä meidän pätevät nykytuet eivät saa näplättyä niitä laitteita ja systeemejä tietokoneella niin, että yhtäkkiä he vain nauravat meille, että kylläpä nämä ovat antaneet semmoiset laitteet, että on helppo kiertää nämä asiat?

14.20 Jukka Kopra kok (vastauspuheenvuoro): Arvoisa rouva puhemies! Tätä esitystä on odotettu pitkään. Muistaakseni jo 2013 edustaja Kalle Jokinen täällä eduskuntasalissa loi ilmoille ajatuksen kevytautoista, ja siitä pitäen on tästä sitten puhuttu ja vihdoinkin on saatu esitys tänne saliin.

Tämä on erittäin hyvä ehdotus. Positiivista tässä on muun muassa se, ettei pysyvästi runnella autoja, vaan ne ovat konvertoitavissa, sitten kun se kevytautoaikakausi päättyy, tavallisiksi henkilöautoiksi ja niiden elinkaari voi jatkua sitä kautta. Edelleen on hyvä, että kevytautoiksi rekisteröidään suht uusia autoja, toisin kuin esimerkiksi Ruotsissa, jossa kevytautot ovat pääsääntöisesti vanhoja romuja, suoraan sanottuna.

Nopeusrajoituksesta on täällä puhuttu, ja esityksessä se on 45 kilometriä tunnissa. Siitä meidän on varmasti hyvä käydä keskustelua. On esitetty perusteltuja näkökulmia, että no-

Pöytäkirja PTK 97/2018 vp

peusrajoituksen tulisi olla ja se voisi olla 60:kin kilometriä tunnissa. Tämä on varmasti sellainen asia, jota me valiokunnassa pohdimme, [Puhemies: Aika!] ja mielellämme kuuntelemme myös kollegoiden näkemyksiä tähän.

14.21 Mika Kari sd (vastauspuheenvuoro): Arvoisa rouva puhemies! Liikennepolitiikan ydin pitäisi, ainakin omasta mielestäni, olla liikenneturvallisuuden kehittämisessä. Liikenneturvallisuutta on osaltaan joustava liikenne, joka on myös usein turvallista liikennettä. Tältä osin suhtaudun kyllä lähtökohtaisesti positiivisesti hallituksen esitykseen etsiä uusia keinoja nuorten liikenneturvallisuuden lisäämiseksi. Kuitenkin, niin kuin tässä jo useampi kollega on todistanut, esitykseen liittyy monia kysymyksiä, ja toivon, että valiokuntakäsittelyssä niihin haetaan vastauksia oikein tarkallakin kammalla.

Politiikka on usein myös käsitteitä ja ilmiöitä, ja nyt on lanseerattu tällainen käsite kuin kevytauto. Kuitenkin kun lukee hallituksen esitystä, niin kevytauton kokonaismassa voi olla 3 500 kiloa tämän esityksen mukaan kirjoitettuna, siis silloin kun puhutaan ajoneuvon kokonaismassasta.

Haluaisin kuitenkin sanoa vielä sen, että ei pidä tuijottaa pelkästään ilmastokysymyksiä. Nyt polttomoottoriteknologiakevytautoista voi tulla myös sähköautoja.

14.23 Mika Niikko ps (vastauspuheenvuoro): Arvoisa puhemies! Täytyy kiittää ministeri Berneriä tästä. Esitys on erittäin tervetullut ja kannatettava niiden vanhempien joukossa, jotka toivovat lapsillensa turvallisia liikkumisvälineitä ja myös kohtuullisuutta siihen hintatasoon, mikä on verrattavana nytten.

Kaksi asiaa:

Nopeudesta: On selvää, että se voisi olla vähän nopeampi kuin 45 kilometriä tunnissa. Toki riskit ovat olemassa, kuten esityksessä mainitaan, mutta niitä täytyy huolella pohtia juuri liikkuvuuden ja auton tekniikan osalta, se pystyy helpostikin ajamaan vaikka 10 kilometriä tunnissa lujempaa.

Mutta päästöasioista: Toivoisin, että tässä ei nyt ruvettaisi pelottelemaan siten, että esittäisiin tämä hanke siten, että yritettäisiin säätelyllä tehdä ajoneuvot ajokelvottomiksi, koska kysymys koskee hyvin pientä määrää ajoneuvoja. Jos tällä hetkellä on 8 100 mopautoa ja skenaarion mukaan tulee 12 000, enintään 40 000, ajoneuvoa tämän kautta, niin ei se päästöasiaan voi nyt kompastua. Ei tehdä tästä sääntelyviidakkoa, vaan [Puhemies koputtaa] päästetään tämä kuitenkin läpi helpolla menettelyllä.

14.24 Lea Mäkipää sin (vastauspuheenvuoro): Arvoisa puhemies! Haluan antaa lämpimät kiitokset ministeri Bernerille, koska lakiesitys helpottaa ennen kaikkea maaseudulla elävien 15—17-vuotiaiden nuorten liikkumista, koska tähän mennessä kouluunpääsy on ollut vaikeata ja myös vanhemmat joutuvat kускаamaan erilaisiin harrastuksiin. Eli maaseudulla tätä tarvitaan välttämättä.

Mitä tulee nopeuteen, niin ajattelen, että 45 kilometriä tunnissa on aika pieni nopeus. Sitä voitaisiin myöhemmin tarkastaa, kun tämä nyt ensi vuoden alusta tulee voimaan.

Kevytautoahan verotetaan samalla lailla kuin muitakin henkilöautoja. Tärkein pointti on se, että onhan tällainen kevytauto paljon turvallisempi kuin mopootot, niissä ei ole kuin muoviset kuoret ympärillä. Toivottavasti myös ministeri Berner saa tämän hallituksen esityksen jälkeen nukuttua hyvin, ja kauniita unia vain toivotaan hänelle. [Puhemies koputtaa]

Pöytäkirja PTK 97/2018 vp

14.25 Sari Tanus kd (vastauspuheenvuoro): Arvoisa rouva puhemies! Minäkin haluaisin kiittää tästä esityksestä ja kiittää ministeriä. Turvallisuuden lisääminen on erittäin pitkään odotettu asia ajatellen varsinkin monia meidän nuoria kuskeja. Mopoautot ovat olleet pait-si kalliita myös turvallisuuden kannalta lähinnä kuin pahvilaatikoita: punaisia päin isolla Mersulla ajaessa oma poikakin vain ihmeen kaupalla selviytyi siitä ruttukasasta.

Mutta olisin halunnut vielä kysyä ministeriltä ja tarkentaa: kun nämä tavanomaisten au-tojen näköiset autot nyt sitten liikkuvat tuolla liikenteessä paljon hitaammin, niin millä ta-valla riittävän hyvin nämä autot tulisivat näkyviin nimenomaan hitaasti liikkuvina ajoneu-voina? Ja toisaalta olisin halunnut vielä kysyä: Millä kaikilla väylillä näillä kevytautoilla pääsee liikkumaan? Minkälaisia rajoituksia tässä suhteessa on suunniteltu?

14.26 Arto Satonen kok (vastauspuheenvuoro): Arvoisa puhemies! Tässä näiden mo-poautojen osalta on tapahtunut traagisia onnettomuuksia, jotka ovat aiheuttaneet aika pal-jon inhimillisiä kärsimyksiä, ja kyllä on todella iso asia nyt, että me saamme nuorten liik-kumisen huomattavasti turvallisemmaksi tällä kevytautolla. Minä annan myös tunnustusta kyllä tässä ministeri Bernerille, että tämä on EU-tasolta saatu läpi. Tätä asiaahan monet lii-kenneihmiset täällä eduskunnassa ovat jo pitkään ajaneet.

Mitä sitten tähän ympäristövaikutukseen tulee, täytyy muistaa, että joukkoliikenteessä on kaksi sanaa: siinä on joukko ja siinä on liikenne. Jos ei ole joukkoja, niin on vaikea jär-jestää joukkoliikennettä. Eli aivan kuten edustaja Mäkipää sanoi, tämä on nimenomaan maaseudun nuorten juttu, että he pääsevät tällä tavalla liikkumaan. Minä olen ihan varma, että meidän nuoret ovat tänä päivänä niin ympäristötietoisia, että he kyllä käyttävät jouk-koliikennettä siellä, missä joukkoliikennettä on tarjolla, [Timo Heinonen: Juuri näin!] ja tämä on sitten vastaus sinne maaseudulle.

Mutta myös itseäni hieman arveluttaa se, onko tämä nopeus nyt kohdallaan, ja toivon-kin, että valiokunta sitä vielä osaltaan miettii.

14.27 Olavi Ala-Nissilä kesk (vastauspuheenvuoro): Arvoisa puhemies! Voi yhtyä tähän edustaja Satosen puheeseen. Todellakin myöskin haja-asutusalueella nuorten pitää päästä liikkumaan harrastusten pariin, myöskin kouluun ja niin edelleen. Minäkin asun haja-asu-tusalueella ja olen huomannut, että siellä myöskin traktoreilla nyt paljon kuljetaan, isoilla, raskailla traktoreilla, kun eivät vanhemmat ehdi kuljettamaan. Se nyt ei ole oikein järkevää varmaan ympäristönkään kannalta. Traktori on tarkoitettu ihan muuhun asiaan.

Muistan, kun tämä mopoautouudistus aikanaan tuli, ja silloin ei ehkä mietitty kaikkia näkökohtia, kun se tuli voimaan. Nyt tämä kevytauto on selvästi parempi liikenneturvalli-suuden kannalta. Me liikennevaliokunnassa toki katsomme tätä kokonaisuutta, voidaanko tässä vielä jotenkin sitten säätää joitain asioita, mutta kokonaisuutena tämä on hyvä asia ja tuo nimenomaan nuorille mahdollisuuden liikkua siellä, missä ei ole muita vaihtoehtoja to-dellakaan käytettävissä.

14.28 Harry Wallin sd (vastauspuheenvuoro): Arvoisa puhemies! YK:n ilmastopaneeli kertoi hälyttäviä tietoja toissa päivänä. Ministeri Berner välittömästi ilmoitti, että liiken-teessä on ryhdyttävä nopeasti toimenpiteisiin päästöjen vähentämiseksi. Meillä oli parla-mentaarinen työryhmä, joka linjasi liikenteen päästöjen puolittamisen strategiaa. Siellä yksi vaihtoehto oli pyöräilyn ja kävelyn nostaminen 30 prosentilla. Miten tämä nyt sitten sopii tähän meidän strategiaan, kun 40 000 kevytautoa tulee koululaisille koulumatkoja

Pöytäkirja PTK 97/2018 vp

varten, kun ne pitäisi ainakin kaupunkiseudulla toteuttaa pyörällä? Kyllä tällä tulee olemaan niin kuin päinvastainen vaikutus näitten päästöjen vähentämiseen. Tämä tulee lisäämään päästöjä. Meillä ainakin Seinäjoella eniten mopoautoja on yläasteen pihassa ja lukion pihassa. Silloinhan olisi parempi, että nuoret menisivät pyörällä tai kävellen. [Olavi Ala-Nissilän välihuuto]

14.29 Pekka Haavisto vihr (vastauspuheenvuoro): Arvoisa puhemies! Todella, eilen oli ilmastomaanantai, ja nyt tuntuu olevan hyvin tavallinen tiistai. Valitettavasti eduskunnassa on käsittelyssä ajoneuvoveroesitys, jolla ei ole tätä riittävää päästöohjaavuutta myöskään. Toivoisin tässä ministeriltä ja hallitukselta vielä voimakkaampia kannanottoja.

Mitä tulee tähän mopoautokysymykseen, niin minusta tätä täytyy kyllä lähestyä liikenneturvallisuus edellä. Eli on nähty ne valitettavat kuolemantapaukset, vammautumiset nuorten kohdalla, jotka ovat näitten mopoautojen kevyistä ja huonoista rakenteista johtuvia. Siinä mielessä on tärkeää, että eduskunta katsoo tätä nimenomaan liikenneturvallisuuden näkökulmasta.

Mutta samaan aikaan on otettava nämä ympäristökysymykset vakavasti ja se, että kun korjataan yhtä ongelmaa, niin ei luoda sitten siihen toista ongelmaa tilalle.

14.30 Simon Elo sin (vastauspuheenvuoro): Arvoisa rouva puhemies! Juuri niin kuin edustaja Haavisto tässä toi esille, kyse on ennen kaikkea liikenneturvallisuuden parantamisesta. Suurin sallittu nopeus tässä esityksessä olisi 45 kilometriä tunnissa, mutta kyllä on syytä arvioida valiokunnassa, niin kuin edustaja Satonen tässä toi, nostetaanko sitä esimerkiksi 60 kilometriin tunnissa. Mutta kuullaan asiantuntijoita ja katsotaan sitten.

Tärkeää on myös huomata se, että kevytautoksi ei saa muuttaa sellaista henkilöautoa, jonka käyttöönottovuoden päättymisestä on kulunut yli 10 vuotta. Eli tällaisellakin ratkaisulla pyritään juuri tähän liikenneturvallisuuden huomioon ottamiseen. Myös mopo-onnettomuuksien määrän arvioidaan vähenevän, eli siinäkin mielessä tällä on merkittävä vaikutus. Ja niin kuin edustaja Mäkipää tässä toi esille, erityisesti maaseudulla nuorten liikkumismahdollisuudet tätä kautta helpottuvat kouluun, töihin ja harrastuksiin, ja täytyy sanoa näin pohjoisespoolaisena, Kehä kolmosen ulkopuolelta tulevana — helsinkiläisten mielestä maaseutulaisena — että kyllä se meilläkin helpottuu. Eli ihan jopa tässä pääkaupunkiseudulla tilanne tätä myöten paranisi liikenneturvallisuuden lisäksi. [Ben Zyskowitz: Ensimäinen espoolainen, joka sanoo asuvansa maalla!]

14.31 Timo Heinonen kok (vastauspuheenvuoro): Arvoisa rouva puhemies! Kevytautot — itse puhun mieluummin nuorisautoista — ovat tervetulleita, turvallisempia vaihtoehtoja. Ne ovat turvallisempia kuljettajalle, mutta ne ovat turvallisempia myös jalankulkijoille.

Oikeat autot käyvät läpi tänä päivänä erittäin vaativat Euro NCAP -testit, joissa nimenomaan keskitytään tänä päivänä entistä enempi näihin törmäyksiin jalankulkijoiden kanssa. Ja pitää muistaa myös se, että kun itse kannatan nopeusrajoituksen korottamista 60:een, niin taajamissa nopeusrajoitusmaksimi on kuitenkin 40, Helsingissä monessa paikassa 30, ja silloin ei ole ongelmaa, että auto kulkee hivenen kovempaa. Niin kuin täällä esille on tullut, meillä on syntymässä nyt tilanne, missä monikijällä nuori voi ajaa kuuttakymppiä, traktorit menevät ohi näistä, eli meidän on syytä nostaa nopeusrajoitus 60:een. Myös auton ikä-

Pöytäkirja PTK 97/2018 vp

vaadetta kannattaa pohtia, olisiko järkevämpää kirjata vain ne [Puhemies koputtaa] turvalisustusvarusteet näiden vaatimuksiin.

14.32 Ari Torniainen kesk (vastauspuheenvuoro): Arvoisa rouva puhemies! Iso kiitos ministeri Bernerille siitä, että tämä hallituksen esitys on tullut nyt saliin. Tästä on keskusteltu kauan ja paljon ja monissa yhteyksissä, ja sen ovat aikaansaaneet myöskin muutamat erittäin pahat mopoauto-onnettomuudet. Ne ovat aikaansaaneet tätä keskustelua, ja nyt tämä hallituksen esitys on täällä salissa.

Itse en puhuisi niinkään kevytautoista — täällä on mainittu ”kevytauto”. Käsittääkseni tämä on ihan normaali, tavallinen nopeusrajoitteinen auto. Silloin se on niin sanottu kuristettu auto sieltä moottorista: se ei pysty kulkemaan kuin tiettyä nopeutta. Se on tärkeää. Mutta itse lähtisin myöskin siitä, että nuoret ovat fiksuja ja osaavat myöskin käsitellä niitä autoja. Se on hyvä asia, ja luotan nuoriin.

Sitten itseäni on myöskin askarruttanut tämä kilometrinopeus, onko se 45 kilometriä tunnissa vai 60 kilometriä tunnissa. Toivon, että siitä valiokunnassa keskustellaan.

Mutta sitten yksi asia, minkä haluan vielä nostaa esille: Kun on autoja, jotka kulkevat tiettyä nopeutta ja ovat liikenteessä, [Puhemies: Aika!] niin miten ne autot merkitään? Olkoon se 45 kilometriä tunnissa tai 60 kilometriä tunnissa, mutta miten ne autot merkitään?

14.33 Rami Lehto ps (vastauspuheenvuoro): Arvoisa rouva puhemies! Kevytautoesitys on hyvä lakiesitys ja vielä parempi, kun sitä pikkasen rukataan.

Täällä on puhuttu nopeudesta, ja olisin kanssa sitä mieltä, että se 60 kilometriä tunnissa olisi paljon parempi, jolloin moni perheen kakkosauto muutettaisiin kevytautoksi ja vanhemmatkin käyttäisivät sitä, kun siinä on se 60 kilometritunnin nopeusrajoitus. Elikkä automäärä ei välttämättä lisääntyisi sitten niin paljon kuin on oletettu, eivätkä päästöt sitä kautta. Ja se perheen kauppakassi kävisi nuorisolle sekä vanhemmille kaupassakäyntiin. Nythän moni vanhempi ei halua siihen pyörillä varustettuun tuppervarakippoon mennä, kun se on epäturvallinen eikä kulje tarpeeksi lujaa ja ehkä voi hävettääkin. Sen takia olisi hyvä, että se olisi se 60 kilometriä tunnissa. Enkä sanoisi tätä miksiäkään nuorisoautoksi, kerta tämä käy vanhemmillekin, elikkä se kevytauto on paljon parempi nimi, ja se olisi myös paljon turvallisempi kuin se mopoauto.

Vielä jos sen saisin sanoa, että nämä tummat lasit voitaisiin kieltää näistä kevytautoista, jolloin nähtäisiin [Puhemies koputtaa], onko siellä takapenkillä [Puhemies: Aika!] puoli koulua vai ei ketään.

14.35 Reijo Hongisto sin (vastauspuheenvuoro): Arvoisa rouva puhemies! Jätin asiasta kirjallisen kysymyksen maaliskuun 8. päivä 2013. Kysymyksen perusteluissa esitin silloin tämän kevytautoksi muuttamista niin, että ajonopeus olisi 45 kilometriä tunnissa. Minulla on kyllä varaa antaa periksi ja nostaa sitä 60 kilometriin tunnissa, mitä näissä monissa puheenvuoroissa on esitetty. Silloin se olisi huomattavasti joustavampi ja jouhevampi muita tienkäyttäjiä kohtaan ja menisi tuolla liikennevirrassa suhteellisen sujuvasti.

Monissa puheenvuoroissa on kannettu huolta siitä, mitä tapahtuu, jos ajoneuvo törmää jalankulkijoihin. Itse liikenteenvalvontaa suorittaneena kannan mieluummin huolta siitä, miten ajoneuvo ei törmää jalankulkijoihin. Elikkä nyt pitäisi kiinnittää huomiota siihen, että näitä törmäyksiä ei tapahdu — nyt puhutaan tässä siitä, että jos törmäys tapahtuu — ja nimenomaan siihen rakenteelliseen nopeuteen.

Pöytäkirja PTK 97/2018 vp

Ja vielä otan kantaa tuohon joukkoliikenteeseen ja totean, että minun havaintojeni mukaan näissä nykyisissä kevytautoissakin harrastetaan joukkoliikennettä: siellä saattaa olla kuusi seitsemän nuorta samassa autossa, vaikka saisi olla kaksi. [Puhemies koputtaa] — Kiitoksia.

14.36 Mika Kari sd (vastauspuheenvuoro): Arvoisa rouva puhemies! Pahoittelen, että tämä uusi hallituksen esitys ei ollut käsissäni kulunut niin pitkälle, että olisin päässyt viimeiselle sivulle. Täältä löytyi, että 1 500 kiloa on tälle maksimikuorma — huomasin, kun ministerin puheenvuoron jälkeen tätä katselin. Oikeastaan sitä taustaa vastenkin kysyn siitä, kun täällä on mainittu tämä raja, jos ajoneuvon käyttövoima on muu kuin sähkö. Sähköautot painavat paljon, koska myös akkuteknologia painaa. Miten, ministeri, näette, mahdollistaako — vaikka ilmastopaneelin teemaan viitaten — tämä laki sen, että tulevaisuudessa meidän nuoriso voisi ajaa sähköautolla, jossa on oikean auton rakenteet ja siihen liittyvä turvallisuusteknologia?

Ja sen lisäksi sanon vielä, että tässä lakiluonnoksen yhteydessä on ollut myös näitä kriittisiä näkökantoja tähän lakiluonnokseen. Toivottavasti kaikki kritiikki käydään kunnolla läpi, rouva ministeri. — Kiitos.

14.37 Mari-Leena Talvitie kok (vastauspuheenvuoro): Arvoisa puhemies! Tämä esitys uudesta kansallisesta T-ajoneuvoluokasta, kevytautoista eli rajoitetuista henkilöautoista, niin kuin tässä on kuultu, on kannatettava. Liikkuminen erityisesti joukkoliikenteen ulkopuolella ja nuorten keskuudessa helpottuu, ja myöskin turvallisuus paranee.

Tämä on myöskin osoitus siitä, että me lainsäätäjät pystymme nopeammin reagoimaan — tästä on monella kirjallisia kysymyksiä ja lakialoitteita takana. Ja kiitos myöskin ministeri Bernerille, kiitos myöskin edelliselle liikenneministeri Kyllöselle tuolla Euroopan kentillä, joka on tätä edistänyt.

Mutta kiinnitän huomiota samaan asiaan kuin edustaja Torniainen tässä aikaisemmin. Ajattelin jotenkin, kun kuulin ensimmäisen kerran kevytautoista, että se painoluokka on rajoitettu. Mutta sitä painoluokkaa ei ole rajoitettu, kyse on nimenomaan hidastetuista autoista, kuten edustaja Karikin tässä aikaisemmin sanoi. Kysyisinkin ministeriltä: onko mahdollista, että se olisi ”hidasauto” eikä ”kevytauto”, vai onko joku tietty englanninkielinen sana, joka sanoo, että sen [Puhemies koputtaa] nyt on oltava kevytauto? [Kokoomuksen ryhmästä: Nuorisoauto!]

Toinen varapuhemies Tuula Haatainen: Ja sitten otetaan ministerin vastaus, 3 minuuttia. — Olkaa hyvä, ministeri Berner.

14.38 Liikenne- ja viestintäministeri Anne Berner: Arvoisa rouva puhemies! Kevytautoissa on uusimpia turvavälineitä, kun auto määritellään niin, että se ei saa olla yli kymmenen vuotta vanha. Samalla mopon osalta tekniset vaatimukset tulevat lainsäädännöstä, eli niihin emme sinänsä erikseen pääse vaikuttamaan.

Kaikkialla meillä ei ole joukkoliikennepalveluita samalla tavalla saatavissa, ja näin ollen meidän on todellakin punnittava rinnakkain meidän ilmastokysymykset ja turvallisuusnäkökulmat mutta myöskin nuorten vaihtoehtoinen liikkuminen.

Näihin ajoneuvoihin tulee erilliset kilvet. Sitä kautta ne ovat tunnistettavissa ja sitä kautta myös pyritään helpottamaan poliisin valvontaa. Me olemme paljon käyneet valmistelus-

Pöytäkirja PTK 97/2018 vp

sa keskustelua siitä, onko oikea nopeus 45 kilometriä vai 60 kilometriä. Molempiin ratkaisuihin on päteviä argumentteja, ja pyydänkin, että valiokunta tätä vielä pohtii ja katsoo läpi, miltä nämä argumentit näyttävät. 45 kilometriä on turvallisempi jalankulkijalle, ympäristölle, myöskin ehkä nuorelle itselleen. Liikenteen sujuvuuden näkökulmasta 60 kilometriä saattaa olla turvallisempi, mutta tämäkin vaihtelee eri teiden ja olosuhteiden mukaan. Tämä ei ole yksinkertainen kysymys, ja se vaatii varmasti vielä läpikäyntiä ja harkintaa. Moottoritiellä ei saa ajaa näillä ajoneuvoilla.

Pitäisin myöskin tärkeänä sitä, että eivät nämä poissulje kävelyä ja pyöräilyä, jotka ovat korkealla meidän agendallamme, vaan kysymys on myöskin siitä, että luomme enemmän mahdollisuuksia. Samalla ehkä on myöskin hyvä huomioda, että nuorten liikennesuoritteiden arvioidaan kasvavan 1,2—4,4 prosenttia tämän esityksen myötä mutta samalla nuorten kyyditseminen vähenee, ja sitä kauttakkin tulee tietynlaista muutosta mutta kokonaisliikkumisen määrä ei välttämättä muutu ihan niin paljon kuin olemme ajatelleet.

Tätä päästökysymystä on myös paljon arvioitu. Trafin toimesta on tehty pakokaasupäästöjen ja energiankulutuksen laskentajärjestelmään liittyvää arviointia. On arvioitu nykyisten mopojen, moottoripyörien ja mopoautojen päästöt ja sitten on katsottu, mitä tämä kevytauto toisi tähän rinnalle. Polttoainekulutus kasvaa jonkun verran, mutta se on nimenomaan kysymys, joka voidaan ratkaista tulevaisuudessa niin, että käyttövoimasiirtymää tulee koko ajan tapahtumaan kohti sähköistä liikennettä. Sen sijaan hiukkaspäästöt vähenevät ja häkäpäästöt vähenevät, eli me puhumme monen asian summasta ja kokonaisarviosista, jonka pohjalta olemme kuitenkin katsooneet, että tämä esitys palvelee yhteisiä tavoitteita etenkin turvallisuuden näkökulmasta ja haluamme olla tämän esityksen takana siitähän näkökulmasta. Uudempi autokanta on myös päästöystävällisempää, ja näihin niin sanottuihin kevytautoihin kohdistuu myös tiukempia päästörajoitteita kuin mitä kohdistuu tällä hetkellä esimerkiksi mopoautoihin.

Toivon, että keskustelu näistä näkökulmista voidaan käydä myös valiokunnassa.

Toinen varapuhemies Tuula Haatainen: Nähtävästi vielä halutaan debattia käydä. Täällä on puhujalistakin odottamassa, mutta otetaan lyhyt debatti vielä tähän väliin.

14.41 Suna Kymäläinen sd (vastauspuheenvuoro): Arvoisa puhemies! Ministeri hyvin toi esille tätä haarukointia 45 kilometrin ja 60 kilometrin välillä. Se todella on työ, joka meidän täytyy valiokunnassa tehdä hyvin, sillä on selvää, että törmäysenergia on moninkertainen tällaisessa rajoitetussa henkilöautossa, jossa massamäärä on suurempi.

Mutta turvallisuudesta kun tässä on ollut puhetta, ottaisin esille vielä tämän koulutusvaateen, joka on yksi huolenaihe, koska näillä rajoitetuilla mopoautoilla pystytään nyt siten kovin paljon kevyemmällä koulutusvaateella kulkemaan, kun verrataan henkilöautoajoneuvoihin.

14.42 Ari Jalonen sin (vastauspuheenvuoro): Arvoisa puhemies! Kuten ollaan huomattu keskustelusta, niin tämä on monimuotoinen asia ja lähestymistapoja on monia. Näköjään tämä nopeus kiinnostaa, kuten se on valmisteluvaiheessakin meitä jo puhuttanut, mutta valiokunnan puheenjohtajana voin todeta sen, että kyllä nämä asiat käydään läpi erittäin huolellisesti. Yksi asia, mitä pitää muistaa nopeudesta puhuttaessa, ovat ihan puhtaasti fyysisen lait: nopeus kertaa massa on siellä taustalla.

Pöytäkirja PTK 97/2018 vp

Tahtoisin kuitenkin muistuttaa myös siitä, että tämä ei poista mopoautoja, vaan halutesaan mopoautonkin voi ostaa. Tämä on vaihtoehto sen rinnalle. Itsekin suosittelen myös polkupyöräilyä, ja sähköpolkupyörä auttaa siihen hyvin. Mutta valiokunta [Puhemies ko-puttaa] käsittelee perusteellisesti asiaa.

14.43 Arto Pirttilahti kesk (vastauspuheenvuoro): Arvoisa rouva puhemies! Kiitoksia paljon ministerille tästä esityksestä. Tämä on todellakin jo pitkään harkittu asia. Itse olen käynyt useamman kerran Autovahinkokeskuksella katsomassa juurikin näitten mopoautojen rivistöä, ja kun hyvinkin pienestä tällistä ne joutuvat lunastukseen, niin tämä on iso kustannus, sanotaan, heikosta materiaalista tehtyjen laitteitten osalta. On hienoa, kun päästään tällaiseen normaaliautokantaan ja todellakin uudempaan kantaan.

Itse oikeastaan kysyisin — en kerennyt tuota esitystä ihan loppuun asti lukea — minkälainen on näitten autojen käyttö, voidaanko vetokoukussa vetää vaikka asuntovaunua tai perävaunua. Sehän olisi hienoa lähteä tällaisella retkelle, mutta sitten se etana tulisi vielä hiljempaa vastaan siellä tiellä.

Toiseksi oikeastaan merkintään ja talvikeliin. Kevytauto on turvallisempi myös talvikelillä, mutta sen merkintään täytyisi kanssa laittaa huomiota, kun se tulee sieltä lumipyrystä vastaan. Nytkin mopoautot yllättävät, mutta kun mopoautoissa tämä raideleveys on eri, niin on vahinkoja talvella varmaan tullut senkin takia.

14.44 Eero Suutari kok (vastauspuheenvuoro): Arvoisa puhemies! Kiitän ministeriä tästä ennakkoluulottomasta kansallisesta esityksestä. Nuorten turvallisuuden kannalta tällä on oleellinen merkitys. Eduskunnan moottoripyöräkerho vuonna 2012 järjesti täällä seminaarin mopoautojen turvallisuudesta, ja silloin tutkittiin — täällä olivat oikeastaan kaikki keskeiset liikenteen asiantuntijat lausumassa siitä — ja todettiin, että se on rakenteellisesti ja ominaisuuksiltaan sellainen, joka ei välttämättä Suomen olosuhteisiin ainakaan talviaikana sovellu. Siitä on sitten lähtenyt keskustelu käyntiin myös siitä, myös paljon muustakin.

Itse olen sitä mieltä, että tämä on hyvä ratkaisu, ja myös se, että kun ainakin aikaisemmin olen lapsia kuljettanut 15 kilometrin päästä harrastuksiin, niin on pitänyt kaksi matkaa tehdä niille, kun sen nyt voi nuori ajaa omalla tulevalla kevytautolla.

14.45 Rami Lehto ps (vastauspuheenvuoro): Arvoisa rouva puhemies! Edustaja Pirttilahti otti asiassa huomioon tämän, että kuinka ne lunastukseen menevät, että ne hajoavat helposti. Itse olin yhdessä autokorjaamossa, siellä oli mopoauto korjattavana. Kun takaluuku oli laitettu kiinni, niin se lasi oli hajonnut. Sanoivat, että kolmas kerta sama auto siellä. Tulee todella kalliiksi pitää tällaisia rimpuloita. Olisi hyvä saada ne hyväkuntoisiksi, kesäviksi.

Sitten tähän mopoauton rajoitettuun nopeuteen. Kun tällä hetkellä se on 45 kilometriä tunnissa, niin yleensä liikenteen seassa ne tulevat sujuvasti kuuttakymppiä. Nyt jos saadaan kevytautoja, niin miten se rajoitus oikeasti tapahtuu — no, sitä ei varmaan vielä tiedetä — ettei tule sitä, että ne ajavat yhdeksääkymppiä, vaan että se olisi sitten todella vaikka se 60?

Varoituskolmio perässä saisi olla vähän parempi, meinaan se tulee siellä lumipyryssä yhtäkkiä vastaan, että sieltä tuleekin hiljaa ajava auto. Tosin se voi olla Toyota Aygo, se on samankokoinen kuin mopoauto, eikä aina tiedä, onko mopoauto vai normaali auto, [Puhemies: Aika!] ja... — Aika meni.

Pöytäkirja PTK 97/2018 vp

14.47 **Matti Semi vas** (vastauspuheenvuoro): Rouva puhemies! Minusta tämä laki palvelee erittäin paljon nimenomaan harvaan asuttujen alueitten nuoria, jotka käyvät koulua edempänä, jotka eivät ole yleensä julkisen liikenteen äärellä niin helposti. Kun itse olen käynyt maaseudulla juttelemassa vanhempien kanssa, mikä olisi heidän toivomuksensa näitten asioitten järjestelystä, niin he ovat paljon puhuneet tämmöisestä alennetusta ajokortti-ikästä, että vanhempi opiskelija pystyisi ajamaan perheen lapset kouluun ja kotiin, sitä väliä. Jäin miettimään, että tämä tietenkin on minusta hyvä kompromissi siihen nähden, että otetaan tämmöinen turvallinen auto ajoneuvoksi. Kun mopauto ei ole turvallinen, niin tämä olisi hyvä lisä siihen. Mutta onko teillä mietitty ajokortti-ikä alentamista siihen 16 vuoteen kokonaisuudessaan? Minun mielestäni ainakin kevytmoottoripyörällä nuoret ajavat jo kahdeksaakymppiä ihan rivakasti tuolla, [Puhemies koputtaa] eli kyllä heillä ajokemusta varmaan on karttunut ja on tarpeeksi.

14.48 **Pekka Haavisto vihr** (vastauspuheenvuoro): Arvoisa puhemies! Kiitos ministerille vastauksista. Kun täällä puhutaan siitä, mikä olisi tällaisen autotyypin nimi: nuorisauto — se on kai mahdollinen muillekin kuin nuorille; kevytauto — se ei aina ole kevyt; eli kyllä minä tämän hidasauton kannalle kallistuisin, kun se kuvaaisi sitten tätä nopeutta.

Mutta ehkä vakavammin kaksi asiaa vielä. Ministeri otti esiin sähköautomahdollisuuden tässä yhteydessä, ja olisin mielelläni kuullut vähän lisää siitä, voisiko tätä kautta itse asiassa lanseerata laajemminkin lyhyemmille matkoille tai jopa kaupunkikäyttöön sopivan sähköautokategorian, jolla olisi tämmöinen myönteinen ympäristövaikutus.

Toinen sellainen asia, johon olisin mielelläni kuullut ministerin vastauksen. Täällä heitettiin ajatus, että jos rajoitus on 60 kilometriä tunnissa, niin monet perheen kakkosautot muutetaan kauppakasseiksi, jos se on jotenkin verotuksellisesti edullisempaa ja muuta. Onko tässä, ja avataanko tässä, joku uusi kategoria tätä kautta?

14.49 **Sari Tanus kd** (vastauspuheenvuoro): Arvoisa rouva puhemies! Tässä on tullut monta kysymystä turvallisuudesta. Olisinkin halunnut kysyä vielä siihen liittyen, että kun keskustelua käytiin lakiesityksestä, niin ajateltiinko tai oliko esillä, voisiko esimerkiksi takana turvallisuuskolmio näkyä vähän jarruvalomaisesti. Eli samalla kun säädetään autoa hitaammin liikkuvaksi, niin sinne taakse laitettaisiinkin kolmio, mikä näkyisi valaistuna niin kuin jarruvalot, jotta se kaikella säällä ja myös syksyn pimeällä näkyisi.

Sitten toinen asia. Ainakin pari edustajaa nosti oikeasti esille nämä tummennetut lasit. Eli käytiinkö siitä keskustelua, että näihin autoihin ne kiellettäisiin niin, ettei voisi näitä tummennettuja laseja käyttää, koska varsinkin nuorisoa ajatellen se voisi turvallisuutta monessakin suhteessa parantaa.

14.50 **Lasse Hautala kesk** (vastauspuheenvuoro): Arvoisa rouva puhemies! Lämpimät kiitokset ministeri Bernerille tämän lakiehdotuksen tuomisesta eduskuntaan.

Lähestyisin tätä nimenomaan turvallisuusnäkökannasta. On hyvä, että on lähdetty liikkeelle siitä, että autot ovat vuotta 2014 uudempia autoja, koska näissä useimmissa on jo sekä ABS-jarrut, turvatyyny että luistonestojärjestelmät.

Osa edustajista nosti esiin ympäristökysymyksiä, mutta kyllä minä olen vakuuttunut siitä, että näiden nykyaikaisten kevytautojenkin päästöt ovat pienempiä kuin niiden savua-
vien mopautojen päästöt, joissa tuskin on mitään katalysaattoreita koskaan nähtykään.

Pöytäkirja PTK 97/2018 vp

Mikäli liikenne- ja viestintävaliokunta muuttaa nopeuden 45:stä 60:iin, niin pidän välttämättömänä, että tulee se hitaan ajoneuvon kolmio sinne taakse. Nykyään ne ovat niin tehokkaita, että ne kyllä ilman erillistä valaistustakin heijastavat riittävästi.

14.51 Harry Wallin sd (vastauspuheenvuoro): Arvoisa puhemies! On varmaan paikallaan haja-asutusalueilla, että tämä kevytauto otetaan käyttöön, mutta mopoautoja käytetään kuitenkin tällä hetkellä kaupungeissa. Muutaman kilometrin koulumatka tehdään mopoputolla ja sitten jatkossa tehdään kevytautolla. Meillä on pyöräily- ja kävelystrategia, joka nyt varmaan täytyisi toteuttaa, että lähdetään toimenpiteisiin, että nuoriso lähtee pyöräilemään tai kävelemään koulumatkoja, koska kuitenkin terveydenhuollon asiantuntijat sanovat, että nuorison kunto ja painoindeksi ovat nousseet nyt viime aikoina huomattavasti.

14.51 Markku Eestilä kok (vastauspuheenvuoro): Arvoisa puhemies! Täytyy kiittää ministeriä, sillä kyllähän aika moni kansanedustaja eri puolueista jo viime kaudella vahvasti ajoi tätä asiaa, mutta ennen kuin tämä menee eteenpäin, niin pitää olla myös ministerin suostumus asialle, ja nyt se on, ja minä olen erittäin iloinen, että mennään, koska tämä selvästi parantaa nuorten liikkumismahdollisuuksia ja myös liikenneturvallisuutta. 2014 tai sen jälkeen otetut autot ilman muuta ovat jo turvallisia, ja myös päästöt ovat aika paljon alempia kuin vanhoilla autoilla.

Mutta yksi asia, joka liittyy myös tähän liikenneturvallisuuteen ja josta on ihan omakoh- taisia kokemuksia: jos on vähän kurainen tai muu huono keli, niin tämä nopeusero ei hah- motu kaikille kuskeille, ja jos edessä ajaa hiljaa auto, niin ei oikein saa selvää, että se on hi- taammin liikkuva ajoneuvo. Minä toivoisin, että valiokunnassa kiinnittäte huomiota, että onko se joku joskus silloin tällöin heijastava keltainen valo, joka vilkkuu, tai jotakin muu- ta, jolloin oikeasti näkyy jo kaukaa, että tuossa on hitaammin ajava ajoneuvo. Se on minun mielestäni iso turvallisuuskysymys.

Toinen varapuhemies Tuula Haatainen: Edustaja Hakanen, ja sitten ministerin vastaus.

14.52 Pertti Hakanen kesk (vastauspuheenvuoro): Arvoisa rouva puhemies! Tämä halli- tuksen esitys on äärimmäisen tervetullut, ja sitä on pitkään odotettu. Tässä on kyllä minis- teriä kiitettävä ja erityisesti kiitettävä suomalaisten, meidän omien nuorten eteen tehdystä työstä. Tämä on pontevaa työtä, mitä ministeri on tehnyt, ja tässä on nyt lopputulos. Tämä pitää saada kyllä nyt ripeästi valiokunnan kautta valmiiksi.

Pari asiaa liittyen turvallisuuskysymyksiin. Kotona kun omia nuoria tapaa, niin näkee sen, miten he surevat ystäviään, jotka ovat menehtyneet mopoputokolarissa, ja se on kuul- kaas aika koskettavaa, kun keskustellaan, miten sitä turvallisuutta voitaisiin lisätä, ja tässä tulee nyt yksi hyvä vaihtoehto sille.

Puhutaan nopeusrajoitteisesta autosta. Kun ajetaan sillä nopeusrajoitteisella autolla, se valmentaa suoraan myöskin ajo-opetukseen ja sitä kautta taas täysi-ikäisenä normaaliau- ton rattiin. Mutta nopeudesta minäkin olen sitä mieltä, että se voisi olla 60 kilometriä tun- nissa. Ja myöskin tämä auton ikä ja mitä eroa on lisävarusteissa alle 10 tai alle 15 vuoden autossa: luistonesto, ABS, turvatyyny on jo 15 vuotta olleet autoissa. [Puhemies koputtaa] Tämä olisi kustannuskysymys monille [Puhemies: Aika!] haja-asutusalueiden perheille.

Pöytäkirja PTK 97/2018 vp

Toinen varapuhemies Tuula Haatainen: Ja nyt ministeri Bernerin vastaus, paikalta 1 minuutti, olkaa hyvä.

14.54 Liikenne- ja viestintäministeri Anne Berner: Kiitoksia, arvoisa rouva puhemies! Jos palaan juuri tähän viimeiseen, niin me olemme lähteneet siitä, että ajoneuvo ei saisi olla yli 10 vuotta vanhempi. Siihen liittyy paitsi monet turvallisuusvarusteet, ennen kaikkea tiukemmat päästörajoitteet, jotka ovat yksi osa tätä kokonaisuutta.

Nämä ajoneuvot eivät saa olla yli 1 500 kiloa omamassaltaan. Ehkä siitä tämä nimi, kevytauto, on tullut, että tämä auto ei voi olla kooltaan kaikista raskaimmasta päästä kaiken kaikkiaan.

Perävaunusta ja tummennetuista laseista voidaan säädellä tarkemmin asetuksella, ja nämä asiat ilman muuta otan mukaani ja huomioimme tässä keskustelussa ja jatkovalmistelussa.

Edustaja Wallin, olen täysin samaa mieltä siitä, että kävelyn ja pyöräilyn edistäminen on yksi tärkeimpiä asioita, joita voimme tehdä kaikkien, myös nuorten, hyväksi. Uskon kuitenkin siihen, että se ei tapahdu sillä, että me kiellämme kevytautokategorian syntymistä, vaan sillä, että me löydämme nimenomaan kävelyn ja pyöräilyn osalta hyvät olosuhteet, joita myöskin viemme eteenpäin. — Kiitos.

Toinen varapuhemies Tuula Haatainen: Ja sitten mennään puhujalistaan.

14.55 Timo Heinonen kok: Arvoisa rouva puhemies! Meillä Hämeessä on maakuntalautu, jossa todetaan, että jos toimeen tartutaan, niin silloin yleensä tapahtuu. Kiitokset ministeri Bernerille toimeen tarttumisesta, kun se tarpeelliseksi on todettu.

Jokaisella lapsella on vain yksi isä, mutta hyvästä lapsesta ovat tyytyväisiä isovanhemmat ja kummitkin. Niin on tässäkin asiassa huomattu, että monesta suunnasta on tullut ajatuksia, ideoita nuorisautoihin, kevytautoihin. Asiasta on puhuttu vuosikausia, ja ehkä sellainen viimeinen, tässäkin tapauksessa surullinen liikkeellepaneva voima oli tuo Sastamalan järkyttävä onnettomuus, joka viimeistään avasi meidän kaikkien silmät, ja asia lähti etenemään.

Tämä on erittäin merkittävä uudistus. Nuoret saavat mopoautojen rinnalle turvallisemmat, oikeat, nopeudeltaan rajoitetut autot. Niillä autoilla nuoret pääsevät ennen muuta kulkemaan maaseudulla, missä ei julkinen liikenne toimi. Autoilla tullaan kulkemaan maaseudulta keskustaunkiin, seutukunnan kaupunkiin, harrastuksiin, lukioon, ammattikouluun. Tämä on erittäin merkittävä uudistus ennen muuta tästä näkökulmasta.

Autot ovat siis kevytautoiksi nimettyjä. Niitä tullaan ajamaan AM- eli mopoautokortilla. Niiden nopeus on esityksessä rajattu 45 kilometriin tunnissa, ja autot voivat olla maksimissaan 10 vuotta vanhoja ja tässä alkuvaiheessa 2014 käyttöön otettuja tai sitä nuorempia autoja. Autojen oma massamaksimi on siis tuo 1 500 kiloa. Sähköautojen kohdalla ei itse asiassa tässä esityksessä massamaksimia ole lainkaan säädetty, eli sähköauto voi olla myös tätä painavampi. Autoilla tulevat varmaan pääsääntöisesti ajamaan nuoret 15—17-vuotiaat, mutta autoja varmasti tulevat tulevaisuudessa ajamaan myös muut ihmiset, ehkä ikäihmisetkin osittain korvaamassa sitä, että tänä päivänä monella on käytössä esimerkiksi mopoautoja. Tämä on huomattavasti turvallisempi myös sinne.

Jos verrataan mopoautoja ja oikeaa autoa, eli tätä nuorisautoa, kevytautoa, mikä esityksessä on, niin ollaan hyvin samassa hintakategoriassa. Mutta isoin asia ja huomio täytyy

Pöytäkirja PTK 97/2018 vp

kiinnittää siihen, että samalla hinnalla, jolla tässä nuori saa nyt oikean auton, niin hän saa saman tien neljä airbagia, lukkiutumattomat jarrut, usein tänä päivänä kaistavahdit ja monet muut varusteet. Tuossa debatissa jo totesin, että oikea auto on itse asiassa myös jalankulkijan näkökulmasta turvallisempi, sillä oikeat autot joutuvat tänä päivänä täyttämään erittäin tiukkoja törmäystestejä myös jalankulkijaan osuessaan.

Huomion haluan kiinnittää nopeusrajoitukseen, joka on 45 kilometriä tunnissa. Minun mielestäni debatissakin meni osittain sekaisin se, että vaikka auto kulkisi 60:tä tai 100:aa, niin taajamassa sillä saa ajaa vain maksiminopeutta, ja siellä törmäykset jalankulkijoihin yleensä tapahtuvat. Eli ei autolla, vaikka sen maksiminopeus olisi 60, ajeta taajamassa kuitenkin kuin 30:tä tai 40:tä, niin kuin me oikeiden autojen käyttäjätkin teemme. Mutta kun auto kulkisi 60:tä, se menisi liikenteessä sujuvammin, sen ohi eivät menisi maanviljelijät traktoreilla eivätkä toiset nuoret mönkijöillä, niin kuin tässä tapauksessa on tapahtumassa. Olen tyytyväinen, että ministeri on antanut mahdollisuuden tarkastella nopeusrajoitusta vielä eduskunnassa. Se on siis sujuvaa liikennettä, mutta myös esimerkiksi risteyksen yli ajo tai risteyksestä liikkeelle lähteminen tapahtuisivat huomattavasti turvallisemmin, kun auto kulkisi 60:tä.

Auton ikävaade on toinen, mikä minua itseäni on mietityttänyt, ja toivon, että valiokunta sitäkin pohtii. Olisiko riittävää se, että autoon määriteltäisiin tietyt turvavarusteet? Ne voivat tulevaisuudessa esimerkiksi säädöspohjalta tiukentua sen mukaan, kun uusia turvavarusteita autoihin tulee.

Arvoisa puhemies! Aivan viimeisenä haluan nostaa ajatuksen tulevaisuudesta, jossa minun haaveeni on se, että tällaisessa nuorisautossa, kevytautossa, voisi olla käytössä tietynlainen avain — käytän yhden automerkin nimeä, kerran heillä on tällainen, eli Ford My-Key. Siinä tapauksessa auto toimisikin niin, että kun minun lapseni menisi autoon, hänellä olisi oma avain. Sillä avaimella auton nopeus rajattaisiin 45:een tai 60:een, mihin nyt päädytään. Mutta kun minulla tai jollakin muulla aikuisella, kenellä on autoon oikea ajokortti, olisi toinen avain, auto kulkisikin normaalia nopeutta, 80:tä tai 100:aa. Tämä olisi varmasti esitys, joka kelpaisi myös esitystä ehkä ainoina kritisoineille vihreille, sillä tällä tavalla me voisimme aidosti vähentää autojen määrää, kun perheelle riittäisikin toiseksi autoksi auto, jota voisi käyttää nuori mutta myös isä mennessään kauppareissulle. Äiti voi mennä sitten sillä autolla, joka menee kovempaa, käymään jossain muualla, ja näin perhe voisi tulla toimeen esimerkiksi kahdella autolla järkevällä tavalla.

Arvoisa puhemies! Ministeri Berner on jälleen tehnyt hyvää työtä.

Toinen varapuhemies Tuula Haatainen: Keskustelu ja asian käsittely keskeytetään. Asian käsittelyä jatketaan tässä istunnossa päiväjärjestyksen muiden asiakohtien tultua käsitellyiksi.

Keskustelu keskeytettiin kello 15.01.

Keskustelua jatkettiin kello 17.02.

Ensimmäinen varapuhemies Mauri Pekkarinen: Nyt jatketaan aiemmin tässä täysistunnossa keskeytetyn asiakohdan 6 käsittelyä.

Pöytäkirja PTK 97/2018 vp

17.02 Sofia Vikman kok: Arvoisa puhemies! Nuoremme ja muiden tienkäyttäjien turvallisuus liikenteessä on meidän kaikkien yhteinen asia ja tärkeysjärjestyksen kärkipäässä, kun päätöksiä liikenteeseen liittyen tehdään. Keskustelussamme oleva hallituksen esitys mahdollistaisi mopoauton korvaamisen nopeusrajoitetulla henkilöautolla eli kevytautolla. Esityksen mukaan uusi, mopoautoa turvallisempi liikkumisen vaihtoehto tulisi mahdolliseksi 1. marraskuuta 2019 alkaen. Kevytauton kuljettaminen edellyttäisi mopoautoa vastaavan luokan ajo-oikeutta. Muutos on erittäin kannatettava ja parantaa liikenneturvallisuutta.

Kevytautolla tarkoitetaan henkilöautoa, jonka maksiminopeus on rajoitettu 45 kilometriin tunnissa rajoitinlaitteella. Sopivaa maksiminopeutta varmasti vielä valiokuntakäsittelyssä pohditaan ja punnitaan. Pääasia kuitenkin on, että uudistus rajoitetusta henkilöautosta ja sen mahdollistamisesta mopoauton rinnalle etenee. Nopeusrajoitetuksi saisi muuttaa henkilöauton, joka on otettu käyttöön vuoden 2014 jälkeen. Kevytautoksi ei kuitenkaan saisi muuttaa sellaista henkilöautoa, jonka käyttöönottovuoden päättymisestä on kulunut yli 10 vuotta. Uudehkojen henkilöautojen turvallisuusominaisuudet ovat huomattavasti vanhoja kehittyneempiä. Vaikka Suomen mopoautokanta on ollut vain noin 9 000 auton suuruinen, johtivat mopoautovahingot vuosina 2011–2015 Onnettomuustietoinstituutin mukaan 1 229 henkilön loukkaantumiseen ja neljän kuolemaan. Mopoautojen rakenteelliset puutteet nostavat jo pienillä nopeuksilla vakavien henkilövahinkojen riskiä merkittävästi.

Arvoisa puhemies! Esimerkiksi törmäystestit ovat pakollisia henkilöautoille, mutta mopoautoilta niitä ei vaadita. Mopoautoilta ei myöskään edellytetä jalankulkijan törmäystestiä toisin kuin henkilöautoilta, joilta edellytetään jalankulkijan suojelua muun muassa puskurin ja konepellin ominaisuuksissa ja muotoilussa. Mopoautojen ja henkilöautojen jarruissa on suuria eroja. Mopoautoissa lukkiutumattomat jarrut eivät ole pakolliset. Uusissa henkilöautoissa sen sijaan ABS-jarrut ovat olleet pakolliset jo vuodesta 2005 lähtien. ABS-jarrut mahdollistavat auton ohjattavuuden jarrutuksen aikana, jolloin parhaassa tilanteessa törmäys voidaan kokonaan väistää. Lisäksi hätäjarrutusjärjestelmä on yleistynyt pienemmissä henkilöautoissa vakiovarusteena vuodesta 2014 lähtien.

Arvoisa puhemies! Nopeusrajoitettu auto voitaisiin palauttaa tavalliseksi henkilöautoksi muutostarkastuksen kautta. Tällöin uutta ajoneuvohankintaa ei perheessä tarvita, kun nuori saa tavallisen henkilöauton ajoon oikeuttavan kortin täyttäessään 18 vuotta. Nopeusrajoitettu auto on tervetullut ja monessa perheessä odotettu vaihtoehto mopoautolle. Uudistus parantaa nuorten liikenneturvallisuutta, koska henkilöautojen turvavarustelu ja runko ovat aivan toisella tasolla verrattuna mopoautoihin. Nuoremme ja muiden tienkäyttäjien turvallisuus on tärkeä tavoite, ja turvallisuusarviointi tämän esityksen osalta on tehtävä oikean tiedon pohjalta. Kyllä faktojen punnitseminen osoittaa, että kevytauton tuominen vaihtoehdoksi mopoauton rinnalle parantaa nuoremme turvallisuutta.

17.07 Reijo Hongisto sin: Arvoisa herra puhemies! Olen tässä salissa käyttänyt lakiesitysten lähetekeskusteluissa kymmeniä puheenvuoroja. Uskallan tunnustaa, että kertaakaan ei ole lakiesityksen kannattaminen tuntunut näin hyvältä kuin se nyt tuntuu.

Lapualainen Reijo Vuorenmaa soitti minulle maaliskuussa 2013 ja esitti, että ryhtyisin ajamaan lakimuutosta, jolla mahdollistettaisiin pienten henkilöautojen muuttaminen niin sanotuiksi mopoautoiksi eli kevyiksi nelipyöriksi. Vuorenmaa perusteli esitystään nuorten

Pöytäkirja PTK 97/2018 vp

mopoautoilijoiden liikenneturvallisuuden parantamisella ja toi esiin myös selvät taloudelliset perusteet.

Kun nuorelle hankitaan perinteinen mopoauto, se maksaa uutena noin 10 000—18 000 euroa eli saman verran kuin pienet varsinaiset henkilöautotkin maksavat. Kun tällainen auto on perheeseen hankittu, sen ajonopeutta voidaan alentaa moottoriin asennettavalla rajoittimella, jolloin ajoneuvo voitaisiin muutoksastaa mopoautoluokkaan sopivaksi. Nuori voisi harjoitella tällä normaalin henkilöauton ominaisuuksilla varustetulla autollaan siihen saakka, että hän saa varsinaisen henkilöauton ajo-oikeuden. Ajo-oikeuden saamisen jälkeen olisi harjoitteluvälineenä palvellut mopoauto helppo jälleen muuntaa takaisin normaaliksi henkilöautoksi. Näin nuorella olisi käytössään hyvä ja kevytrakenteisia mopoautoja turvallisempi ajoneuvo koko ajan.

Tartuin toimeen ja kysyin silloin kirjallisessa kysymyksessäni liikenneministeri Merja Kyllöseltä: ”Onko hallitus tietoinen nykyisten kevytrakenteisten mopoautojen turvattuudesta liikenteessä, mihin toimiin hallitus aikoo ryhtyä mopoautojen rakenteellisen turvallisuuden parantamiseksi ja aikooko hallitus valmistella lakimuutosta, jolla myös pienimpien henkilöautojen muuntaminen mopoautoiksi on mahdollista?” Ministeri Kyllönen ei lämmennyt ajatukselle vaan torjui esitykseni selvin sanoin piiloutuen EU-byrokratian taakse. Jos joku ei tätä usko, niin kirjalliseen kysymykseen löytyy ministeri Kyllösen vastaus. Siinä on varsin selvästi sanottu, miten Kyllönen perustelee tätä ”ei onnistu silloin”-teemaa.

Esitin saman kysymyksen nykyiselle liikenneministeri Bernerille, joka piti esitystäni aivan erinomaisena. Ministeri Berner totesi, että tämä selvitetään perin juurin, eikä hän antanut EU-mörön estää selvitystyötä. Ministeri jatkoi vastustuksista huolimatta asian selvittämistä, ja niin vain kävi, että nyt edessämme on lakiesitys, jolla mahdollistetaan pienten henkilöautojen muuntaminen kevytautoiksi.

Aiemmin debatissa monissa puheenvuoroissa kiinnitettiin huomiota kevytauton suurimpaan sallittuun ajonopeuteen. Moni toivoi, että asiaa valiokunnassa käsiteltäessä pohdittaisiin vakavasti sitä, että suurin sallittu nopeus nostettaisiinkin 60 kilometriin tunnissa. Omassa kirjallisessa kysymyksessäni esitin silloin ajonopeudeksi 45:tä kilometriä tunnissa, mutta, arvoisa puhemies, hyvät kollegat, olen valmis antamaan periksi. Mielestäni 60 kilometrin tuntinopeus mahdollistaisi joustavamman liikennevirran, ja erityisesti raskaan liikenteen kuljettajat, joita olen myöskin tässä puhuttanut, totesivat ja toivoivat, että kevytautoilla voisi olla tuo 60 kilometrin tuntinopeus. Talvikeleillä jyrkissä vastamäissä pitäisi raskaassa lastissa olevan ajoneuvoyhdistelmän saada vähintään tuo 60 kilometrin tuntinopeus, jotta yhdistelmä ylipäättään pääsee mäen päälle. Meillä Pohjanmaalla ei juuri mäkiä ole, me emme sitä tunnista emmekä tarvitse, mutta kun raskasta liikennettä on muualakin kuin Pohjanmaalla, mäkisilläkin seuduilla, niin minä ymmärrän hyvin raskaan liikenteen kuljettajien tuskan siitä, että kun vastamäkeen lähdetään, niin pitää saada pikkasen enempi vauhtia. [Jukka Kopra: Meillä on mäkiä!] — Arvoisa edustaja Kopra, teillä on mäkiä. — Jos ajoneuvoyhdistelmällä joutuu tosiaan lähtemään vastamäkeen noin 45 kilometrin tuntinopeutta ajavan kevytauton takaa, voi olla vaara, että raskas ajoneuvoyhdistelmä ei liukkaalla kelillä edes pääse mäen päälle, ja yhdistelmän vauhdin hiipuminen puolitiehen on vaarallista ja riski kaikille tien käyttäjille.

Arvoisa puhemies! Ihan lopuksi totean, että ilman ministeri Bernerin sinnikästä uurasusta tätäkään lakiesitystä ei olisi saatu aikaan. Kiitän Reijo Vuorenmaata asian esiin tuomisesta ja ministeri Berneriä erittäin ansiokkaasta toiminnasta lakiesityksen valmistelus-

Pöytäkirja PTK 97/2018 vp

sa. Uskon, että kiitoksiini yhtyy moni juuri ajokortti-ikää lähestyvä nuori ja näiden nuorten turvallisuudesta kiinnostuneet vanhemmat.

Arvoisa puhemies! Minä kannatan tätä lakiesitystä. — Kiitos.

17.13 Jukka Kopra kok: Arvoisa herra puhemies! Käsittelyssä on hallituksen esitys niin sanotuista kevytautoista. Tätä esitystä on todellakin odotettu pitkään, ja nyt vihdoinkin saamme sen eduskuntaan käsiteltäväksi. Esityksen tarkoituksena ja tavoitteena on parantaa tiellä liikkuvien nuorten liikenneturvallisuutta ja lisätä tiellä liikkuvien nuorten valinnanvaraa liikkumismuotojen suhteen. Tämä kevytautojen käyttöönotto ei siis rajaa pois mitään muita liikkumismuotoja, vaan tuo yhden liikkumiskeinin nuorison käyttöön entisten rinnalle.

Kevytautoissa ja niiden ominaisuuksissa on tiettyjä rajoitteita kaavailtu, muun muassa se, että ajoneuvon enimmäisikä on 10 vuotta tai käyttöönotto on vuoden 2014 jälkeen. Tämä on hyvä raja. Tällä aikaansaadaan se, että näissä käytettävissä kevyt ajoneuvoissa on käytössä uusin mahdollinen turvateknikka, ja kun aika kuluu eteenpäin, jopa pienissäkin ajoneuvoissa tulevat vakiovarusteina olemaan törmäyksenestot ja muut havaitsemiskeinot, ja jos nämä saadaan nuorten kuljettajien käyttöön näissä kevytautoissa, niin se on erittäin hyvä asia. Tarkoitus on, että kevytautot ovat kirjaimellisesti kevytautoja eli niiden omamassa on rajoitettu 1 500 kiloon.

Täällä edustaja Hongisto hyvin pohdiskeli tätä ajoneuvon enimmäisnopeutta, joka lakiesityksessä on määrätty 45 kilometriin tunnissa, ja täällä salissa aiemmin keskusteltiin sitten vaihtoehtoja, kuten Hongistokin pohti, että voisiko se olla 60 kilometriä tunnissa. Tämä on varmasti sellainen asia, että tähän täytyy huolella perehtyä ja valiokunnan tarkkaan pohtia asiantuntijoita kuunnellen, mikä on viisasta ja järkevää. Molemmilla nopeuksilla on puolensa, ja on tietysti todettava, että voihan se olla vaikka 55:kin kilometriä tunnissa tai 50 kilometriä tunnissa. On syytä tarkastella asiaa siltä pohjalta, että mikä on tarkoituksenmukaisinta. Jos esimerkiksi enimmäisnopeus on 60 kilometriä tunnissa, tarkoittaa se sitä, että ajoneuvolla voi silloin liikkua moottoriliikennetiellä, ja se taas aiheuttaa tulppaa siellä, kun nopeudet ovat suuremmat, ja näin ollen, jos nopeus olisi vaikka 55 kilometriä tunnissa, silloin pysyttäisiin maanteilla ja seututeilla ja silloin ei ainakaan tällaisia tulppamahdollisuuksia niin paljon olisi. Mutta kuten edustaja Hongiston puheenvuorosta kuultiin, tämä raskaan liikenteen yhdistelmän mäkeen nousu tällaisen kevyt ajoneuvon perässä hitaalla nopeudella on kyllä sellainen asia, että se pitää selvittää ja tutkia nyt tässä valiokunnan käsittelyn aikana.

Ajokorttivaatimus tässä kevytautossa on sama kuin mopoautolla, eli siltä osin ei erityisiä muutoksia tule, eikä myöskään mitään erityistä verokohtelua tälle kevytautolle ole tarkoitus asettaa. Tämä tarkoittaa sitä, että kun auto on nuoren käytössä ja nuori täyttää sitten 18 ja mahdollisesti hankkii B-luokan ajokortin, niin tämä kevytauto voidaan konvertoida tavalliseksi henkilöautoksi. Se vaatii sitten katsastuksen tämän esityksen mukaan, mutta ei kuitenkaan tarvitse mitään ylimääräistä veroa maksaa enää siinä vaiheessa, vaan se voidaan luokitella normaaliksi henkilöautoksi ihan tavalliseen ajokäyttöön.

Kaiken kaikkiaan toivon, että nyt valiokuntakäsittelyn aikana liikennevaliokunnassa me rauhassa tätä pohdimme, tutkimme eri näkökulmat ja tarvittaessa jalostamme tätä esitystä vieläkin paremmaksi, mutta yleisesti ottaen tämä on erittäin tervetullut ja tasokkaasti tehty lakiesitys, ja sitä mielellämme tuolla valiokunnassa käsittelemme.

Pöytäkirja PTK 97/2018 vp

17.18 **Jari Myllykoski vas:** Arvoisa herra puhemies! Lainsäädäntöön liittyen: jo ennen eduskuntaan valitsemistani, silloin kun mopoautot tulivat, ajattelin, että minäkö se isänä ja vanhempana olisin valmis laittamaan lapseni siihen. Nyt en halua olla kritisoiva mopoautoja kohtaan, jotka ovat haja-asutusalueelle tuoneet nuorille liikkumisenmahdollisuuksia, mutta en kuitenkaan laittaisi sellaiseen saippuakoteloon lastani. Ne onnettomuus- ja turvallisuusriskit, mistä tässä keskustellaan: Vaikka ne ovatkin heikkorakenteisia, ne ovat mahdollistaneet melko turvallisesti kuitenkin näitten nuorten liikkumisen. Että ei pidä asettaa aivan mustavalkoiseksi tätä, kun nämä hitaasti kulkevat mopoautot ovat mahdollistaneet liikkumista ja silti kuitenkin ovat, sanotaanko, siihen liikennemäärään nähden tilastojen perusteella mahdollistaneet suhteellisen hyvän turvallisuuden vaikkapa nyt mopoihin rinnastettuina.

Mutta tuossa debatissa kun en päässyt ministeriltä kysymään, niin kysyn nyt tässä sitten ja tulen esittämään tämän toki valiokunnassakin tästä EU:n komission vastauksesta tähän asiaan. Sitä on joiltakin osin tietyiltä tahoilta kritisoitu siinä mielessä, että se ei olekaan avointa dataa niin sanotusti. Sitä eivät olekaan saaneet tässä valmisteluvaiheessa kaikki, vaan hallitus on itse tulkinnut sitä. Se on avoimesti tuotu tähän lakiesitykseen mukaan, mutta kukaan muu kuin hallitus ei ole sitä voinut tulkita. Ja tätä meidän varmasti valiokunnassa tulee selvittää, EU-komission osin kriittisiä ja tiettyjä epäilyjä. Meidän pitää hälventää valiokuntatyöskentelyssä sitä, onko todella niin vai eikö ole. Ja sen me varmasti valiokunnassa teemme.

Asia, mitä erityisesti haluaisin painottaa, olisi se, että me tiedämme, ettei ole enää nuorten kekseliäisyydestä kiinni, etteikö nopeusrajoitinta voida ohittaa. Tänään osa meidän valiokunnasta oli tutustumassa siihen, että millaista tämä maailma on, ja se on 50 minuutin asia, kun tällainen ohituslaite voidaan sitten asentaa tämmöiseen nopeusrajoitteeseen autoon. Toivoisin, että meillä valiokunnassa keskitytään erityisesti siihen, että tähän nopeuden rajoitukseen liittyy myös sitä dataa, mikä mittaa koko ajan ajoneuvon nopeutta, ja sitä ei pystytty sivuuttamaan, että me voisimme valiokunnassa luoda järjestelmän, joka edellyttää viranomaisen mahdollisuutta ammatiliikenteessä ajopiirturin tavoin ratsian yhteydessä tai katsastuksen yhteydessä katsomaan, minkälaisilla nopeuksilla tätä ajoneuvoa on ajettu. Ja se tarkoittaa kyllä sitä, että tämmöisen niin sanotun kevytauton pitää olla rekisteröitynä sille henkilölle ja sen pitää olla vain sen henkilön yksittäisessä käytössä. Muutoin kaikki se sellainen kiertämismahdollisuus vaikkapa toisella avaimella ja niin edelleen olisi mahdollista. Minulle on ainakin henkilökohtaisesti tärkeätä, että viranomainen voi koko ajan selvittää autolla ajettua nopeutta ja tehdä niitä päätöksiä sen perusteella, onko tällä tehty ohituksia, mutta että se data on näkyvissä koko ajan sen ajoneuvoliikennenopeuksista. Me emme tarvitse paikkatietoja, emme kellonaikoja, me tarvitsemme vain siitä autosta, joka on tämän nuoren käytössä, sen ajonopeuden seurannan, ja se on oleellista tässä. Ja siihen totta kai sitten tarvitsee olla riittäviä sanktioita — mitä seuraamuksia siitä on, että ollaan ohitettu sitten tämä rajoitin.

Debatissa keskusteltiin päästöistä, ja yksi asia — nyt olin tästä hetken aikaa pois — oli kyllä oikeastaan huomionarvoista, mitä SKAL on sanonut tästä elinkeinoelämän tavaroiden liikkumisesta ja siihen liittyvien päästöjen lisääntymisestä.

Täällä edustaja Hongisto kommentoi siihen, että lähdetään ylämäkeen ohittamaan 45 kilometriä tunnissa olevaa ajoneuvoa. Tämä on aivan totta jo muutoinkin. Meidän pitää valiokunnassa todella tarkkaan perehtyä siihen, että onko se 60 kilometriä tunnissa, ja missä tämmöisellä ajoneuvolla, joka saisi ajaa 60 kilometriä tunnissa, saisi ajaa. Katsoisin, että ei

Pöytäkirja PTK 97/2018 vp

tietenkään moottoritiellä, mutta ei myöskään moottoriliikennetiellä olisi mahdollista tällaisella hitaammalla ajoneuvolla ajaa. Onko meillä mahdollisuutta sitten jopa joitakin sadan kilometrin valtatieosuuksia rajoittaa siten, että ei saa ajaa mopoautoilla. No, maaseudulla se tarkoittaa sen hyödyn osalta, mikä nuorten kouluun menossa, harrastuksiin liittymisessä on, että se rajoittaa sitten tätä hyvin tarkoituksenmukaista haja-asutusalueilla olevaa liikukumismuotoa. Turvallisuus on kaiken kaikkiaan tärkeää, ja siitä meidän tulee pitää kiinni, ja uskon, että valiokunta on tässä kohtaa hyvinkin aktiivinen ja haluaa käydä läpi sen kaiken mahdollisen datan, mitä jo tällä hetkellä on näistä onnettomuuksista, prosenteista.

Arvoisa puhemies! 45 kilometriä tunnissa vai 60 kilometriä tunnissa? Kun olen tätä asiaa harkinnut, niin olen liputtanut niin sanotusti pienen kansanedustajaikäni sitä, että näiden kevytautojen pitää tulla liikenteeseen ajajan turvallisuuden mutta myös onnettomuustilanteiden turvallisuuden takia. Se 60 kilometriä tunnissa haja-asutusalueillakin [Puhemies koputtaa] on monilla tieosuuksilla todellakin aivan normaali nopeus ja siinä mielessä suositeltava. Mutta vaikka lippu heiluen olen ollut tämän takana, niin täytyy sanoa, [Puhemies koputtaa] että tähän on tullut paljon asioita, joita pitää oikeasti pohtia ja tarkastella, ettei tehdä päätöstä hätiköiden. [Puhemies koputtaa] Mutta tietäen nämä kollegat valiokunnassa me teemme varmasti pohtivaa ja hyvää työtä.

17.26 Esko Kiviranta kesk: Arvoisa puhemies! Minusta liikenneturvallisuuden parantaminen on äärimmäisen tärkeää. Mopoautojen kolariturvallisuus on heikko ja niiden korvaaminen järkevämällä ratkaisulla parantaa liikenneturvallisuutta ilman, että nuorten liikkumisen edellytykset erityisesti pienemmällä paikkakunnilla heikentyvät. Kevytauto on siten juuri oikeanlainen toimi turvallisuustavoitteiden edistämiseksi.

Kevytautot on muunneltu henkilöautoista rajoittamalla niiden nopeus 45 kilometriin tunnissa. Ne ovat vahvemman ja alun perin isompiin nopeuksiin suunnitellun rungon ja muiden turvallisuusratkaisujen osalta selvästi mopoautoja turvallisempia. Mopoautojen vakavat onnettomuudet ovat kasvaneet niiden määrän lisääntyessä 2010-luvulla ja ne ovat yliedustettuina onnettomuustilastoissa heikomman rakenteensa vuoksi. 15—17-vuotiaiden nuorten liikkuminen on harvaan asutussa maassamme usein haastavaa, joten tämän helpottaminen ilman kompromisseja turvallisuudessa on hyvin tärkeää.

17.27 Katja Taimela sd: Arvoisa herra puhemies! Hyvät kollegat! Nyt käydään lähetekeskustelua aiheesta, joka on puhuttanut jo vuosia lähinnä maaseudulla ja keskikokoisissa kaupungeissa, joissa mopoautojen määrä on aivan toista kuin esimerkiksi täällä pääkaupunkiseudulla. Mietin oikein, että olenko nähnyt yhtään ainutta mopoautoa täällä työ- ja kustannuspaikalla liikkeessäni. En muistaakseni ole, mutta meillä maaseutumaisissa kaupungeissa niitä kyllä näkee ja kuulee kovasti paljon.

Miksi tämä lakihanke on edennyt tähän pisteeseen, että se on tänään meillä täällä lähetekeskustelussa? Ajattelen niin, että syystä, että nykyiset mopoautot koetaan liikenteessä turvattomiksi ja niiden kanssa on nähty valitettavia liikenneonnettomuuksia. Mopoautoista rajoitettuihin kevytautoihin -lakihanke on perusteltu hyvin pitkälti siksi, että liikenneturvallisuus paranee, mutta toki siinä on se toinenkin puolensa. Rajoitettu kevytauto on masaltaan täysin toinen kuin mopoauto, ja näin ollen myös mahdollisessa törmäystilanteessa törmäysenergia on moninkertainen. Kun täällä on tänään salissa debatissa myös käyty keskustelua siitä, että 45 kilometriä muuttuisi 60 kilometriksi tunnissa, niin tietysti jokainen

Pöytäkirja PTK 97/2018 vp

meistä ymmärtää, että törmäysenergia on sitten myös moninkertainen tässäkin tilanteessa, jos kilometrikorotukseen lähdetään.

Lausuntokierroksella ovat ihan odotetusti nousseet esiin huolina vähäinen koulutusvaade verrattuna henkilöautoon ja se, että nopeusrajoite ei saa olla liian helppo purkaa. Pääsääntöisesti haluan luottaa perheisiin ja nuoriin, mutta jos rajoite on liian helppo kiertää, sitä myös ihan varmasti kierretään, ja jokainen meistä tiedostaa sen, että valvonta tulee olemaan vähintäänkin haastavaa tämmöisissä tilanteissa.

Ennakkoon on palautetta tullut myös lähinnä ammattiautoilijoilta liittyen liikennevirtojen sujuvuuteen, jos nopeusrajoitettujen henkilöautojen määrä merkittävästi tulee jatkossa kasvamaan.

Toinen itseäni huolettava näkökulma on liikenteen päästöt, kun tämä lakiesitys vääjäämättä kasvattaa yksityisautoilun määrää ja on sitä kautta ristiriidassa ilmasto- ja energiapolitiikan tavoitteiden kanssa, jotka minun mielestäni kaikki puolueet ovat kuitenkin myös allekirjoittaneet.

Mitä tulee arviointiin siitä, että osa nuorista ohjautuisi uudistuksen myötä pois joukkoliikenteen käytöstä, niin haluan muistuttaa, että maaseutumaisissa kaupungeissa ja maaseudulla ei todellakaan ole mahdollisuutta kulkea tänäkään päivänä opiskeluihin ja harrastuksiin jouhevasti, jos ollenkaan, joukkoliikenteen turvin.

Uskon, että käsittelyn aikana kritiikkiä tulee myös uudistuksen kustannuksista: onko perheellä varaa ostaa ja antaa nuorelle käyttöön enintään 10 vuotta vanha auto, alkuvaiheessa kuitenkin vähintään vuonna 2014 tai myöhemmin käyttöön otettu auto. Tässä keskustelussa minun mielestäni pitää muistaa se, että käytetty mopoautokin maksaa jo sen 8 000—9 000 euroa ja uusi jopa yli 15 000 euroa, eli ei se mopoautoilukaan ole halpaa eikä se ole mahdollista ihan kaikissa perheissä. [Puhemies koputtaa]

Puhemies! Jos sallitte, niin lopuksi: mitä tulee EU-ristiriitoihin, niin ne on selvitettävä ennen esityksen eteenpäin viemistä. [Puhemies koputtaa] Nyt ollaan kuitenkin etenemässä lakihankkeen kanssa, josta komissio on antanut myös

huomautuksen. Odotan mielenkiintoista valiokuntakuulemistakin, ja se varmasti myös perusteellisesti tämän asian yhteydessä tehdään.

17.31 Hannu Hoskonen kesk: Arvoisa herra puhemies! Tämä lakiesitys on mielestäni erittäin hyvä ja kannatettava. Todellakin, nämä mopoautot liikenteessä ovat itsessään vaarallisia, kolaritilanteissa ne ovat sisällä autossa oleville henkilöille suorastaan hengenvaarallisia. Ymmärrän toki, että eräs traaginen tapahtuma, jossa menehtyivät mopoautossa olleet nuoret, ymmärrykseni mukaan johtui tahallisuudesta törmäyksestä, jolloin sen kyseisen mopoauton kyydissä olleet henkilöt olisivat todennäköisesti muussakin autossa kokeneet aika kovia kohtaloita, koska törmäys oli niin valtava, että siitä nyt ehkä ei kannata ohjeita vetää.

Tärkeää tässä on huomata se, että tässä asiassa mennään terveeseen, oikeaan suuntaan. Sellainen tavallinen henkilöautoksi katsastettu auto, jossa on tämä rajoitin päällä — sehän on digitaalinen laite, jolla pystytään todella rajoittamaan nopeutta, ja sitä ei sitten ylitetä, kuten näiltä liikennevaliokunnan jäseniltä olen kuullut, he ovat käyneet tällaista autoa testaamassa — todellakin se on sitten semmoinen auto, että se kulkee vain sen maksiminopeuden, aivan kuten kuorma-autossakin on nopeudenrajoitin, sehän toimii myös pienemmissä nopeuksissa. Onko se 45 kilometriä tunnissa oikea nopeus? Sitä valiokunta saa kohdassaan miettiä. Mutta edustaja Pakkasen puheenvuoron muistan vielä — kun ensimmäis-

Pöytäkirja PTK 97/2018 vp

tä kertaa tänään käsitelimme tätä kohtaa — hänhän totesi puheenvuorossaan nämä nopeat maataloustraktorit, liikennetraktorit, joilla todella pääsee lähes kuuttakymppiä. Kannattaa sitä miettiä, että se varmaan monelle nuorelle on nöyryyttävää, kun Valtra painaa ohi kuorma päällä ja neljääkymmentäviittä saa mopoautolla ajaa. Mikä on oikea nopeus? Toivon, että valiokunta käy siitä hyvän keskustelun ja kuulee asiantuntijoita.

Edustaja Myllykosken puheenvuoron kuulin, olin työhuoneessa seuraamassa tätä keskustelua, ja edustaja Myllykoski nosti esille tämän seurannan, että miten seurataan nopeuksia, että ylitetäänkö. Mielestäni sellaista menettelyä, jossa ihmisen kulkemisia ja liikkumisia seurataan niin, että käy kontrolleri lukemassa datan aina silloin tällöin, onko tämä kyseinen nuori herra tai neiti ajanut ylinopeutta sillä hidastetulla autollaan, sellaista tilannetta pidän suorastaan perustuslain vastaisena. On oudoksuttavaa, että yhteiskunta lähtisi seuraamaan nuorten tekemisiä tällä tavalla. Ymmärrän sen kuorma-autoliikenteessä. Tämä ajopiirturisysteemihän perustuu siihen, että noudatetaanko työaikoja, pidetäänkö asianmukaiset lepoaikat ja niin edelleen. Siellähän sen ymmärtää. Mutta jos lähdetään kansalaisia seuraamaan, miten ajaminen tapahtuu, noudatetaanko nopeuksia, sitä en missään nimessä hyväksy. Kyllä ymmärrän sen edustaja Myllykosken taustaa hieman tuntien, että luottamus hyvä, kontrolli paras. Mutta mielestäni sellainen yhteiskunta, jossa seurataan ihmisten liikkumisia tällä tavalla — veikkaisin, että jos se perustuslakivaliokuntaan menisi, niin ainakin tiukemman keskustelun se aiheuttaisi, että onko se edes laillista.

Itse lakiesitystä pidän erittäin hyvänä ja kannatettavana. Tässä on sekin hyöty, kun nuori on sitten sen mopoajoikänsä ohittanut, niin ottamalla ne digitaaliset härpäkkeet sieltä pois hän voi jatkaa normaalilla, turvallisella henkilöautolla liikenteessä ja päästä mukaan liikenteeseen ihan täysivaltaisesti.

17.34 Jari Myllykoski vas: Arvoisa herra puhemies! Edustaja Hoskoselle: En tiedä, mitenkä tulkitsette minun taustojani taikka muuta, mutta kysymys on tässä tavallaan sen nopeuden tarkkailusta, jota meillä tapahtuu tällä hetkellä digitaalisesti valokuvakameroiden avulla [Hannu Hoskonen: Se on eri asia!] tuolla liikenteessä. Nyt on kysymys siitä, että kuten meillä vaikkapa ammattiliikenteessä on laitettu rajoittimia siihen, mikä on nopeus, siellä on se ajopiirturi, jonka avulla valvotaan sitä nopeutta. Kysymys on nopeuden valvonnasta, ei henkilön yksityisyyteen menemisestä vaan ajoneuvon ajonopeuden seurannasta. Pidän sitä erityisen tärkeänä, että jos me täällä eduskunnassa säädämme sellaisen mahdollisuuden, että tämä kevytauto kulkee 45:tä kilometriä tunnissa tai 60:tä tai 50:tä tai mitä hyvänsä, niin minä voin lainsäätäjänä luottaa niillä perusteilla, millä tähän yhteiskuntaan lakeja säädetään, sen kaiken turvallisuusperusteen perusteella, mitä me valiokunnassa tulemme saamaan, että se toteutuu. Ei minun mielestäni ole mitenkään yksilöön menevää seurantaa, jos seurataan nopeutta ja perusteena on liikenneturvallisuus. Edustaja Hoskosen kanssa tässä kohtaa saan olla oikein hyvillä mielin eri mieltä. En pidä tätä yksilönsuojan vastaisena toimenpiteenä vaan liikenneturvallisuutta korostavana, niin että lainsäätäjä tehdessään päätöstä voi olla varma siitä, että meillä harjoitetaan sellaista nopeutta liikenteessä, minkä me täällä lainsäätäjinä olemme valmiita olleet antamaan.

Keskustelu päättyi.

Asia lähetettiin liikenne- ja viestintävaliokuntaan.

Pöytäkirja PTK 97/2018 vp

7. Hallituksen esitys eduskunnalle laiksi alkoholi- ja alkoholijuomaverosta annetun lain liitteen muuttamisesta

Hallituksen esitys HE 165/2018 vp

Lähetekeskustelu

Toinen varapuhemies Tuula Haatainen: Lähetekeskustelua varten esitellään päiväjärjestyksen 7. asia. Puhemiesneuvosto ehdottaa, että asia lähetetään valtiovarainvaliokuntaan.

Lähetekeskusteluun varataan enintään 30 minuuttia. Mikäli puhujalistaa ei ehditä annettussa ajassa käydä loppuun, asiakohdan käsittely keskeytetään ja sitä jatketaan tämän päivän istunnossa muiden asiakohtien tultua käsitellyiksi. Jos keskustelu asiasta puolestaan päättyy ennen sille varatun määräajan päättymistä, siirrytään päiväjärjestyksen seuraavaan, 8. asiakohtaan.

Keskustelu

15.02 Pekka Puska kesk: Arvoisa rouva puhemies! Meillä on tässä pöydällä alkoholiveroa koskeva asia. Esityslistan seuraavassa kohdassa puhutaan virvoitusjuomaverosta. Toivon, että puhemies sallii, että voin käsitellä hieman yhdessä näitä asioita, koska ne liittyvät olennaisesti toisiinsa. Tietysti samalla voidaan muistuttaa, että meillähän hiljattain oli täällä vastaavanlainen vero myöskin tupakasta.

Nämä kaikki kolme aihetta ovat kansanterveyden kannalta hyvin keskeisiä: alkoholi, tupakka ja sitten sokeri erityisesti nuorten lihavuuden kannalta. Ne ovat kaikki todella tärkeitä. Niihin vaikuttamalla voidaan vaikuttaa kansanterveyteen, torjua sosiaalisia ongelmia, vähentää sote-palvelujen tarvetta ja monella tavalla vaikuttaa taloudellisesti suotuisasti. Hintana on tutkimusten mukaan aivan keskeinen keino, ja se on osoitettu monessa tutkimuksessa niin alkoholin kuin tupakan osalta. Ja hintaa siis säännellään juuri verotuksella.

Useat asiantuntijat ovat viitanneet siihen, että hinnalla on erityinen vaikutus juuri lasten ja alempien sosiaaliryhmien valintoihin. Täten sanotaan, että hintapolitiikka auttaisi juuri lasten ja nuorten kansanterveysasioissa ja myöskin terveyserojen tasoittamisessa. Näillä haittaveroilla on tietysti samalla tärkeä vaikutus valtion verotulojen kannalta, ja ne auttavat siirtämään verotuksen painopistettä työn verotuksesta haitallisen kulutuksen verotukseen. Tässä suhteessa onkin sanottu, että nämä ovat oikeat win-win-tilanteet: sekä kansanterveys että valtion kassa hyötyvät.

Näiden haittaverojen kritiikkinä on tietysti sanottu, että ne kohdistuvat raskaimmin juuri vähävaraisiin. Toki — vain jos he kuluttavat näitä tuotteita. Mutta joka tapauksessa sen vuoksi näiden veronkorotusten suhteen on pysyttävä kohtuullisella linjalla. Tietysti samalla on näin terveyden edistäjän kannalta syytä muistuttaa, kuinka näiden tuotteiden käyttäjillä on erinomainen mahdollisuus säästää. Jos tupakoi askin päivässä, siihen menee vuodessa 2 500 euroa, ja erittäin moni suomalainen onkin luopunut tupakasta sekä terveyden että rahan vuoksi. Myöskin alkoholin kulutusta vähentämällä voi säästää, ja nuoret voivat säästää limsoja vähentämällä. Eli muuttamalla elintapojaan näissä suhteissa kohentaa sekä terveyttään että talouttaan.

Alkoholiveron maltillinen korotus on paikallaan. Tähänastiset ja toki kovin ennen aikaiset, heinäkuun loppuun ulottuvat Valviran tiedot osoittavat, että viime vuosien alkoholin

Pöytäkirja PTK 97/2018 vp

kulutuksen lasku olisi pysähtynyt ja lain tämänhetkinen vaikutus olisi hämmästyttävän tarkkaan asiantuntijoiden arvioima eli noin 4 prosenttia taustatrendiin verrattuna. Mutta kuten olemme korostaneet, on aivan liian lyhyt aika vetää johtopäätöksiä.

Alkoholiveron suhteen on tässä lakiesityksessä kysymys myöskin veron suuntaamisesta. Tämä korotus on kuitenkin prosentuaalisesti sen verran pieni, ja kun sen tulee kohdistua kaikkiin tuotteisiin, niin ei juuri kannata vaivata päätään pienillä eroilla tässä painotuksessa.

Alkoholi- ja virvoitusjuomaverosta puhuttaessa on muistettava, että ne poikkeavat tupakkaverosta siinä suhteessa, että tupakkaverossa tavoitteena on savuton Suomi. Eli tupakkoinnin vähenemisen myötä veronkorotukset eivät pitkän päälle enää tuo lisää varoja valtion kassaan — eli ennen kaikkea terveystaloudellinen instrumentti. Mutta tässä taas on kysymys nimenomaan haitallisen kulutuksen rajoittamisesta.

Virvoitusjuomaveron suhteen on myönteistä, että korotukset painottuvat sokeripitoisempiin juomiin. Samalla voidaan todeta, että veronkorotukset toki jatkossa voisivat olla suuremmatkin. Eräät esimerkit, kuten Meksikosta, osoittavat, että tuntuvilla virvoitusjuomaveron korotuksilla on voitu huomattavasti vaikuttaa nuorten lihomista vähentävästi. THL:n iso FinTerveys-tutkimus on hiljattain osoittanut, että suomalaisten lihominen on valitettavasti jatkunut. Tämä on iso kansanterveydellinen ongelma, ja kun se kohdistuu erityisesti lapsiin ja nuoriin, on se erityisen huolestuttavaa. Tarvitaan nykyistä tehokkaampia toimia. Virvoitusjuomat toki ovat vain pieni osa tätä ongelmaa, mutta juuri ylipainoisten nuorten osalta vahvasti kuvassa mukana. Tarvitsisimme kokonaisuudessaan vaikuttavampia toimia niin ravinnon kuin liikunnan suhteen, ja liikunnan suhteen odotamme tänne liikuntapolitiittista selontekoa.

Ravinnon ja nuorten suhteen ministeri Lepän hiljattaiset avaukset kouluruokailun edistämässä ja energiajuomien myynnin rajoittamisessa ovat tervetulleita.

Virvoitusjuomaveron suhteen on myös huomattava, että karkkiveron lopettaminen aikaan oli virhe. Vastoin julkisuudessa annettua kuvaa se ei suinkaan perustunut EU:n päätökseen, ja sen palauttamista tulisi suunnitella.

Terveystalouden edistämässä ja terveystaloudessa, niin kuin kaikessa kasvatuksessa, tarvitaan sekä keppiä että porkkanaa. Porkkana on tietysti mukavaa, ja sitä toivotaan mahdollisimman paljon, mutta valitettavan usein se vaatii valtion ja kuntien varoja. Nämä haitta-erot, joista nyt puhutaan, taas merkitsevät monille keppiä, mutta sitäkin tarvitaan, varsinkin kun se on tehokasta ja valtion kannalta halpaa.

Arvoisa puhemies! Kaiken kaikkiaan nämä pöydällä olevat veroesitykset, tämä ja esityslistalla seuraavana oleva, ovat sopivasti mitoitettuja esityksiä oikeaan suuntaan ja ovat myös monella tavalla rinnastettavissa ajankohtaisiin ympäristöhaitta-eroihin. Valtiovarainministeri Orpoa tulee tässä asiassa kiittää suomalaisen kansanterveyden edistämisestä.

15.08 Hanna-Leena Mattila kesk: Arvoisa rouva puhemies! Olisin halunnut kysyä tämän kysymyksen vastuuministeriltä, mutta tietäväiset kollegatkin voisivat kyllä tähän vastata: miten tavalliselle kansalaiselle avataan käsite ”tilastoimaton alkoholijuomien kulutus”? Tilastoitu alkoholijuomien kulutus tarkoittaa kotimaassa myytyjen ja verotettujen alkoholijuomien määrää, joten olisi kiinnostavaa tietää, miten tai millä tavalla mitataan tilastoimatonta alkoholijuomien kulutusta.

Pöytäkirja PTK 97/2018 vp

Sinänsä tämä hallituksen esitys alkoholiveron nostamiseksi on perusteltua, koska kasvava alkoholijuomien yksilökohtainen kulutus nostaa myös siitä johtuvien haittojen korjaamisen kustannuksia.

15.09 Simon Elo sin: Arvoisa rouva puhemies! Ensin täytyy sanoa yleisesti alkoholilainsäädäntöön liittyen, että oli täysin oikea ratkaisu hallituksen esittämällä tavalla ja sinistenkin vahvasti kannattamalla tavalla vapauttaa alkoholilainsäädäntöä. Niitä epäsuotuisia terveydellisiä vaikutuksia tai suurta alkoholinkulutuksen kasvua, mitä oli väitetty, ei ole ainakaan vielä tapahtunut. Seurataan tilannetta, mutta tällä hetkellä näyttää ihan hyvältä.

Mitä tulee tähän pöydällä olevaan esitykseen, niin alkoholiveroahan on jo kerran tämän hallituskauden aikana korotettu, ja nyt siis tulee uusi korotus. Huomattavaa on tietysti se, että viinin muita juomaryhmiä suuremmalla veronkorotuksella pienennetään nykyistä veroeroa viinin ja muiden mietojen juomien välillä. Oluen valmisteveroa korotetaan 2,7 prosenttia ja viinin tosiaan 3,7 prosenttia. Tähän ovat julkisessa keskustelussakin jotkut kiinnittäneet huomiota, että miksi näin. Omalta osaltani sanoisin, että on järkevää elinkeinopoliittikkaa tietyllä tavalla tätä kautta myös hieman tukea suomalaista panimoteollisuutta, erityisesti pienpanimoteollisuutta, joka tietysti keskittyy olueen. Viini on enemmän sitten, täytyy sanoa ulkomainen tuote.

Tässä alkoholiveron korottamisessa ajatus ja ennuste on, että vuositasolla noin 30 miljoonaa euroa lisää tulee sitä kautta valtion kassaan. Se on tietysti sinänsä positiivista, mutta katson, että seuraavalla hallituskaudella alkoholiveron korottamiseen ei kyllä hirveästi pelivaraa enää olisi, sillä Suomen alkoholiverotus esimerkiksi oluenkin osalta on EU-tasolla varsin kovaa ja sitä kautta voi asettua jo elinkeinopoliittiseksi kysymykseksi, jos tästä vielä lähdettäisiin kovin suuresti korottamaan. Sinänsä nämä korotuksethan ovat suht pieniä prosentuaalisesti, eli jos ajattelee kuluttajaa, niin näyttää siltä, että vähittäismyyntihinnat alkoholijuomalta nousisivat noin prosentin, eli ei ole kuluttajalle kovin suuresta kysymyksestä kyse tässä, mutta valtiontaloudellisesti ja kansanterveydellisesti tietysti näillä on aina vaikutuksia. [Timo Harakka pyytää vastauspuheenvuoroa]

Toinen varapuhemies Tuula Haatainen: Olemme puhujalistassa.

15.11 Sari Tanus kd: Arvoisa rouva puhemies! Tämä hallituksen esitys on oikein kannatettava, jos ajattelemme terveyden ja hyvinvoinnin edistämistä. Olemme aivan olennaisella polulla hyvään suuntaan.

Alkoholin liikakäyttö on yksi keskeisimmistä suomalaisen yhteiskunnan terveysuhista. Se vaikuttaa, niin kuin tiedämme, kansanterveyteen, sosiaalisiin ja perhesuhteisiin, lasten hyvinvointiin, talouteen ja viranomaistoimintaan. Alkoholihaittojen tuomat lisäkustannukset julkiselle taloudelle ovat useita miljardeja euroja vuodessa. Sitten kun otetaan huomioon tuotantomenetykset työelämässä ja muut haitat, kustannukset ovat moninkertaisia. Ja kyllä nämä edelliset muutokset alkoholilakiin ovat kyllä selvästi näkyneet esimerkiksi poliisin toiminnassa, ja lisäkustannuksia siitä on koitunut. Ja jos ajatellaan alkoholin negatiivisia vaikutuksia perheiden ja erityisesti lasten hyvinvointiin, sitä ei voida edes rahalla mitata.

Me tiedämme historiasta, että tehokkain tapa hillitä alkoholin väärinkäyttöä on vaikuttaa alkoholin saatavuuteen ja hintaan. Nyt tämä hallituksen esitys tuo veronkorotuksia, joiden on laskettu olevan keskimäärin noin 2,5 prosenttia. Eli nämä korotukset nostaisivat al-

Pöytäkirja PTK 97/2018 vp

koholijuomien vähittäismyyntihintoja keskimäärin noin runsaan prosentin, minkä yhteydessä veronkorotus kasvattaisi alkoholiveron tuottoa vuodessa noin 30 miljoonaa euroa. Me ajattelemme, että vaikka hallituksen esitys on oikeansuuntainen, tulisi korotusten olla kuitenkin merkittävämpiä huomioiden alkoholin kulutuksesta tulevat merkittävät yhteiskunnalliset haitat ja kustannukset. Olenkin jättänyt toimenpidealoitteen alkoholijuomien valmisteveron reilummasta korottamisesta.

Jos ajattelemme niin, että alkoholin verotuksesta tuleva vuosittainen tuotto olisi 70 miljoonaa euroa korkeampi kuin valtion vuoden 19 talousarviossa arvioitu 30 miljoonan euron korotus, niin vuoden 19 tuotto olisi 100 miljoonaa euroa vuoden 18 tuottoa korkeampi, ja jos me ajattelemme, mistä kaikesta hallitus on leikannut, yksi pieni esimerkki on kelia-kiakorvaus. Meillä on perheitä, jotka tarvitsevat hoitona erityisruokavalion — gluteeniton ruokavalio on ainut hoito — ja me tiedämme, että se tuo perheisiin kustannuksia, ja olemme pyytäneet vuosi toisensa jälkeen 10 miljoonan euron lisäpanostusta. Tämä olisi erittäin merkittävä näissä perheissä ja varsinkin monissa vähävaraisissa perheissä, pieneläkeläisten perheissä, jotka joutuvat käyttämään jatkuvasti kalliimpaa ravintoa lääkkeenä, ja ajattelen kyllä, että esimerkiksi vähän reilumpi verotuksen korotus alkoholituotteissa, 70 miljoonan kerääminen lisää, ja sen käyttäminen vähän järkevämmiin olisi kyllä ihan perusteltua.

15.14 Pia Viitanen sd: Arvoisa rouva puhemies! Tässähän hallitus itsekin perustelee alkoholiveron korotusta nimenomaan fiskaalisin perustein eli sillä, että tällä kerätään lisää rahaa valtion kassaan. Eli 30 miljoonaa euroa, puhemies, tällä sitten tulee lisää verotuloja. On huomattava, että hallitushan ei perustele veronkorotusta terveyssyillä, mikä tietenkin tulee huomata myös tässä keskustelussa, vaan nimenomaan fiskaalisilla syillä.

Itse katson kyllä niin, että totta kai meidän täytyy tunnistaa alkoholin aiheuttamat haitat koko yhteiskunnalle ja se iso lasku, minkä se alkoholi aiheuttaa. Mutta sanonpa vain niin, että oikeastaan hallituksen omat toimet silloin aiemmin, kun uudistettiin alkoholilainsäädäntöä kokonaisuudessaan, tulivat nostamaan terveydenhuollon kustannuksia huomattavissa määrin, ja niitähän ei tietenkään sillä paikata, että ruvetaan fiskaalisista syistä koko ajan nostamaan alkoholiveroa.

Tämä on haittavero, tämä on terveysperusteinen vero. Siinä suhteessa on ihan perusteltua tätäkin veroa korottaa, mutta täytyy myös huomata, että viimeaikainen kehityshän on mennyt siihen, että vuosi vuodelta veroa on korotettu, ja jo tällä hetkellä Suomessa alkoholivero on varsin korkealla tasolla. Siksi yhtälö ei toimi tässä tapauksessa niin yksinkertaisesti, että nostamme taas alkoholiveroa ja ikään kuin terveysvaikutukset siitä sitten tulevat paremmiksi, koska tosiaan hallituksen omienkin perustelujen mukaan kyse on nimenomaan fiskaalisesta verosta, mitä sinänsä emme tietenkään tässä yhteydessä lähde vastustamaan.

Se, puhemies, minkä toivoisin meille jaostoon sitten evästykseksi, olisi se, että hieman vielä katsoisimme tätä rakennetta. Se on varmasti perusteltua, että väkeviä korotetaan enemmän kuin mietoja, mutta esityksessähän viinit jostain syystä ovat hieman korkeammin korotettuja kuin muut, ja se ei kuitenkaan se kaikkein väkevin ole. Varmasti uskoisin, että työnkuvamme mukaisesti jaostossa sitten myös nämä sisällölliset asiat katsomme läpi.

15.17 Rami Lehto ps: Arvoisa rouva puhemies! Kun autojen kulutus vähenee ja polttoainetta menee vähemmän, niin silloin veroa pitää nostaa polttoaineissa, että verotulot pysy-

Pöytäkirja PTK 97/2018 vp

vät ennallaan. Nyt käy sama alkoholin kanssa. Kun alkoholin kulutus laskee, mikä on todella hyvä asia, niin sitten veroja nostetaan, että taas verot pysyisivät samana. [Timo Harakka: Ei se laske!] — Kyllä monella laskee se alkoholin kulutus.

Minä luin yhden jutun just lehdessä. Virolaiset ravintoloitsijat valittivat, että suomalaiset turistit ovat vähentyneet, kun Viro nosti alkoholiveroa. Elikkä kun siellä nousivat hinnat, niin suomalaiset eivät mene sinne, he matkailivat ennemmin kotimaassaan, kun ei tarvitse sen halvan oluen perään lähteä. Nyt Suomi taas yrittää tehdä sitä väliä isommaksi, eli kun täällä nostetaan alkoholiveroa, niin taas se tekee houkuttelevammaksi lähteä Viroom matkailemaan, ja me tiedämme, että jos suomalainen halvalla saa, niin sitähan lähdetään hakemaan vaikka kauempaa ja ostetaan enemmän kuin omaksi tarpeeksi. Elikkä jos alkoholi on Suomessa edullisempaa, niin sitä ostetaan vain se, mitä just nyt tarvitaan, mutta Vi-rosta kun mennään hakemaan, niin sieltä ostetaan paljon enemmän ja sitten tulee juotua paljon enemmän.

Sitten minä haluaisin sanoa tähän, että kun nyt tämä alkoholiverotus taas nousee ja alkoholin hinta nousee, niin vaikka nuoriso juo entistä vähemmän, niin missä vaiheessa tulee se raja, että he miettivätkin, että kannabista voisi saadaikin halvemmalla, että kannattaako ostaa sitten sitä perjantai-iltana eikä alkoholia, jos alkoholi on huomattavasti kalliimpaa. [Timo Harakka: Nostetaan sen verotusta!] Olisi hyvä saada tietää, mitä tutkimustuloksia siitä on.

Tämä minuakin myös ihmetyttää, että minkä takia just se viini, mitä käytetään ruuan kanssa. Eli kun moni nauttii viikonloppuna jonkin hienomman aterian ja juo lasin viiniä sen kanssa, niin siitä rangaistaan, mutta sitten sitä kirkasta ei nostetakaan niin paljon — eli pää täyteen, se on halvempaa.

15.19 Eero Suutari kok: Arvoisa puhemies! Tässä on kysymyksessä tietysti fisikaalinen veronalisyys. Meillä tällä hetkellä on esimerkiksi oluen kohdalla korkea alkoholiverotus, viineissä meillä ollaan toiseksi korkeimmalla sijalla ja nyt ollaan korjaamassa sitä sitten korkeammaksi, koska siellä on 3,7 prosenttia se korotus, ja muualla se on sitten, esimerkiksi oluessa, kaksi ja puoli prosenttia.

Alkoholin kulutuksen laskeminen ainakin nyten uusimpien mittausten mukaan on pysähtynyt, ja voisi sanoa, että tuonti on pienentynyt. Mutta tässä on tietysti sellainen haaste olemassa, koska Viro on pysäyttänyt alkoholiveron noston prosessin, että kääntyykö tämä uudelleen sitten alkoholin tuontiin Baltian maahan suuntautuvilta matkoilta.

Tämähän tarkoittaa tällä hetkellä vain noin prosenttia lopputuotteen hinnassa oluen osalta, tietysti viinien osalta vähän enemmän ja sitten kovempien viinien osalta huomattavasti enemmän. Mutta kuten sanoin, tällä ei ole muuta vaikutusta kuin fisikaalista vaikutusta.

15.20 Ari Jalonen sin: Arvoisa puhemies! Tahdon nostaa esille vielä sen faktan, että meidän alkoholiverotuksemme on seurattava erittäin tiiviisti Baltian maiden verotusta ja muiden naapurimaiden verotusta. Viitataan samaan uutiseen kuin täällä aikaisemminkin viitattiin, että suomalaiset turistit ovat kadonneet Tallinnan ravintoloista, ja se lienee juuri seurausta alkoholiverotuksen muutoksista, alkoholipolitiikan muutoksesta niin Virossa kuin Suomessa. Ja tämä aikaisempi alkoholipolitiikan uudistaminen, nykyaikaistaminen oli nimenomaan liike oikeaan suuntaan, jolla saatiin vähennettyä sitä tuontiuuttoviinaa turisteissa ulkomailta, mikä ehkä lienee sitä tilastoimatonta viinaa. Sehän ei missään näy, muuta kuin sitten jälkikäteen toisenlaisina seurauksina, niin kuin täällä mainittiin siitä, että

Pöytäkirja PTK 97/2018 vp

juomisen vähentyminen on nyt taittunut, joka lienee tosiaan siitä seurausta, että Viron tuonti on vähentynyt. Eli pitää ehdottomasti seurata sitä kokonaisuutta, minkä muodostavat Suomi ja lähinaapurit alkoholipolitiikassa veroineen.

15.22 Markku Eestilä kok: Arvoisa rouva puhemies! Yhdyn edustaja Jalosen näkemyksiin siitä, että kyllä meidän täytyy kuitenkin naapurimaita koko ajan seurata ja nimenomaan Baltian maita. En ihmettele yhtään, että Viro on pannut nämä korotusprosessit hie-man jäähyille ja katsoo, mitä Suomi tekee.

Tämmöisen pienen korotuksen kyllä tämä alkoholiverotus kestää, ja hyvä, että sitä ei ole työnnetty kaikella voimalla oluen niskaan, koska silloinhan se ralli alkaisi uudelleen. Jotenkin ajattelen näin, että kun aikanaan kieltolaki lopetettiin, niin todellinen syy oli valtion kassavaje, ja nyt pyritään samaan fiskaaliseen lopputulokseen.

Yhteen asiaan kiinnittäisin huomiota. Joillakin meillä tässä salissa on kova usko siihen, että me voimme säädellä ihmisten käyttäytymistä ja varsinkin alkoholin kulutusta. Ihmiset kyllä järkevästi osaavat valita itse omat elintapansa. Kun me vähänkin katsomme lehtiä, niin kyllähän sen huomaa, että alkoholittomat oluet ja muut tekevät tuloaan, mikä on selvä osoitus siitä, että ihmiset tekevät omia valintoja ihan tämän salin ratkaisuksista riippumatta.

15.23 Timo Harakka sd: Arvoisa puhemies! Varmaankin suomalainen panimoteollisuus oli riemuissaan kuullessaan edustaja Elon ilmaisevan heille tukensa. Herra varjele tällaisilta tukitoimilta, että kun korotetaan olutveroa 2 prosenttia, niin edustaja Elo sanoo tämän olevan kädenojennus ja tukitoimi suomalaiselle panimoteollisuudelle, [Ari Jalosen välihuuto] vain sen tähden, että se on vähän pienempi veronkorotus kuin viinien osalta. No se on sitten ihan toinen kysymys, että miksi näin, ja siihen on olemassa, ikävä kyllä, varsin raadollinen peruste. Se perustelu on siinä, että Suomen olutverotus on jo nyt Euroopan huippua, ja myöskin väkevien osalta Suomen verotus on jo huippua. Viinien verotuksessa emme olleet aivan ykkösiä vielä, mutta tätä menoa tulemme olemaan. Sen perustelua on todella vaikea käsittää, mutta tällainen fiskaalinen perustelu ja tällainen sattumanvaraisuus-perustelu, ikävä kyllä, ei ole kestävää alkoholipolitiikkaa eikä kestävää veropolitiikkaa.

Kannattaa myös huomata, että tämän toimenpiteen fiskaalinen merkitys on täysin mitätön. Se on puoli promillea budjetin loppusummasta. Sekään ei ole kestävä tapa lähestyä näitä isoja ja tärkeitä kysymyksiä.

Nyt siis täytyy asettaa kyseenalaiseksi koko tämän veronkorotuksen syyt ja perustelut. Ainakaan kansanterveydellä tätä ei ole perusteltu, mutta sen sijaan suomalaisille elinkeinoille tässä aiheutetaan tarkoituksella melkomoista haittaa.

15.24 Simon Elo sin: Arvoisa rouva puhemies! En suoraan muista, mitä edustaja Harakka äänesti, mutta jos oikein muistan, suuri osa sosiaalidemokraateista äänesti alkoholilain vapauttamista vastaan, [Timo Harakka pyytää vastauspuheenvuoroa] ja se jos mikä oli nimenomaan elinkeinoelämällekin tärkeä kysymys. Edustaja Harakka voi vastata puolestaan, miten sen näkee.

Mitä tule tähän lainsäädäntöön, niin sanon tosiaan täysin avoimesti, että minun näkemykseni on se, että on parempi, että vähemmän nostetaan oluen verotusta ja hieman enemmän viinin, koska kyllä Suomessa nimenomaan tämä panimoteollisuus on se, joka tuottaa täällä olutta, ja sitä kautta tämä on meille parempi ratkaisu elinkeinopoliittisesti. Muutenhan tämä laki on, aivan niin kuin edustaja Viitanen oikein sanoi, fiskaalinen kysymys.

Pöytäkirja PTK 97/2018 vp

Mitä tulee sitten muuten alkoholiin, niin täytyy sanoa, että toisin kuin ehkä joistain puheenvuoroista voisi luulla, alkoholin kokonaiskulutus on laskenut jo vuosia. Ihan THL:n omista tilastoista voi tämän nähdä. Se, mikä minusta on huolestuttavaa ja mihin pitäisi saada muutosta, on se, että suomalaiset juovat vain 11 prosenttia käyttämästään alkoholista ravintoloissa. Tätä osuutta olisi syytä saada nostettua. Uusi laki, mikä nyt tuli alkoholin vapauttamisen osalta, ei tätä tilannetta muuttanut oikeastaan lainkaan, mikä on ehkä hieman yllättävääkin, mutta se, mikä tietysti voisi muuttaa, on se, että ensi hallituskaudella voitaisiin laskea anniskelun arvonlisäveroa. Uskon, että sillä olisi merkittävä vaikutus tähän kysymykseen, ja toivon, että tätä puolueet nyt sitten harkitsevat, kun mennään kohti vaaleja.

Todellakin tärkeää on huomata se, että kokonaiskulutus on laskenut, ja jos katsoo tätä trendiä, että nyt nostetaan hieman alkoholiverotusta ja sitten vastapainona on ollut alkoholilain vapauttaminen, niin nämä kuitenkin eivät ole muuttaneet sitä kokonaisnäköymää, että alkoholinkulutus Suomessa laskee. [Timo Harakka pyytää vastauspuheenvuoroa]

Toinen varapuhemies Tuula Haatainen: Myönnän minuutin mittaisen vastauspuheenvuoron edustaja Harakalle.

15.26 Timo Harakka sd (vastauspuheenvuoro): Kyllä tänään, arvoisa puhemies, kuultiin jaostossa tilastoja, joissa tilastoitu alkoholinkulutus on noussut Suomessa tämän vuoden aikana ennakkotietoihin nojaten, ja nimenomaan kun katsotaan jakelukanavia, päivittäistavarakauppojen osuus on huomattavasti kasvanut. Tämä oli se hallituksen kädenojennus K-kauppiaille, Lidlille ja S-ryhmälle, joka ei todellakaan tuonut yhtään suomalaista valvotun ravintolaelinkeinon piiriin. Teillä olisi, arvoisa hallitus, ollut täydet mahdollisuudet tehdä toisin ja esimerkiksi alentaa sitä anniskelun arvonlisäveroa eikä lastata sitä seuraavalle hallitukselle — jolle varmaankaan ei ole kohteliasta muutenkaan esittää minkäänlaisia toiveita. Siis on olemassa tietoja, ennakkotietoja, että se on vaikuttanut myöskin kulutusta lisäävästi ja nimenomaan sinne, missä valvottua alkoholinkäyttöä ei ole, eli päivittäistavara-kauppaan eli pussikaljapuolelle.

15.27 Sari Tanus kd: Arvoisa puhemies! Niin kuin aiemmin tuossa sanoin, tehokkain tapa hillitä alkoholin väärinkäyttöä on vaikuttaa alkoholin saatavuuteen ja hintaan, mutta aivan vastaavasti, jos haluamme edistää jonkun tuotteen käyttöä, saatavuus ja hinta vaikuttavat myös siihen.

Aivan niin kuin Eestilä tuossa puheenvuorossaan nosti esiin, alkoholittoman oluen käyttö on lisääntynyt merkittävästi viimeisen vuoden aikana. Toivon, että vastaavien alkoholittomien tuotteiden käyttö lisääntyisi jatkossakin. Sinänsä oli tavattoman ikävää... Minähän tein aiemmin esityksen — johon hallituskin olisi voinut tarttua ja tämä sali olisi voinut tarttua, jos olisi halunnut edistää alkoholittomien juomien käyttöä ja saatavuutta — siitä, että niissä ravintoloissa tai anniskelupaikoissa, joissa on alkoholituotteita saatavilla, oli se sitten alkoholillista olutta tai viiniä tai muuta, olisi velvoitettu olemaan tarjolla näistä tuotteista ainakin yksi alkoholiton vaihtoehto.

Toki tätä keskustelua käytiin paljon, onko viisastunut nuoriso osasyys tai järkevöitynyt keski-ikä syynä, mutta alkoholittomien oluiden käyttö on lisääntynyt, ja myös tarjontaa on tullut huomattavasti enemmän. Tuossa viime kesänä tein tämmöistä kuppilakierrosta, välillä ihan tarkoituksella pistäydyin, ja kysyin, että onko teillä mitään alkoholittomia vaihtoehtoja. Jossakin Pirkanmaallakin pienessä kuppilassa sanottiin, että kyllä, ja siellä oli en-

Pöytäkirja PTK 97/2018 vp

simmäisenä kolme tai neljä alkoholitonta vaihtoehtoa tarjolla ja sanottiin, että selvä muutos on tapahtunut, että esimerkiksi moottoripyörällä liikkeellä olevat tai kesällä autolla matkailevat niitä kysyvät, ja niitä menisi tämän kauppiaan mukaan niin paljon kuin tarjolla olisi.

Mutta sitten toisaalta on edelleen tavattoman monia anniskelupaikkoja, hienompia ravintoloita tai pienempiä kuppiloita, puhumattakaan jäähalleista, joissa menee paljon myös alkoholillista olutta, joissa ei alkoholitonta, esimerkiksi olutta, ole lainkaan tarjolla, vaikka minua on valistettu — itse en ole koskaan ollut oluen ystävä, ihan makuseikoista johtuen, mutta joku tämmöinen vanhempi herrasmies minua valisti jossakin vaiheessa — että nykyisin on alkoholittomiakin oluita niin hyvänmakuisia olemassa, että mistäs sitä tietää, että niissä ei ole alkoholia ollenkaan, paitsi siitä, että ei humallu. Eli tietyllä tavalla tietysti, jos olisi tartuttu napakammin... Ajattelen esimerkiksi monia kuppiloita, anniskelupaikkoja, esimerkiksi näitä jäähalleja, sillä on tosi surullista, että alkoholillisia juomia siellä kyllä on eri vaihtoehtoja mutta ei edelleenkään välttämättä yhden ainutta alkoholitonta. No, niin kuin sanotaan, kysyntä lisää tarjontaa, elikkä [Ari Jalosen välihuuto] suosittaisinkin sitä, että siellä, missä liikutte, kysykää ohimennen [Puhemies koputtaa] alkoholittomia, niin että niitä haluaville tulisi enemmän [Puhemies koputtaa] niitä myös tarjolle.

Toinen varapuhemies Tuula Haatainen: Ja nyt listalla näkyy kolme puheenvuoropyyntöä. Otetaan ne tähän keskusteluun ja loput jätetään sitten, jos varaatte puheenvuoroja, näiden asioiden käsittelyn loppupäähän.

15.31 Pekka Puska kesk: Arvoisa puhemies! Neljä lyhyttä kommenttia.

Ensinnäkin edustaja Mattilalle: Tämä tilastoimaton kulutus on se, jota THL ja useat viranomaiset yhdessä seuraavat kuukausittaisilla kyselytutkimuksilla. Se ei anna ihan tarkkaa kuvaa, mutta trendit ovat aika luotettavia.

Edustaja Elolle näistä tilastoista: Meillä todellakin on viime vuosina ollut aika johdonmukainen, ehkä noin kolmen prosentin lasku alkoholin kulutuksessa, viime vuonna neljän prosentin lasku, ja nyt Valviran uusimmat tilastot puhuvat noin yhden prosentin lisäyksestä. Elikkä tämä lasku ja yksi prosentti merkitsee vaikutusta, joka on hämmästyttävän tarkkaan se, mitä me ennustimme.

Edustaja Eestilälle: Sanoitte, että verotuksella ja hinnalla ei voi vaikuttaa alkoholin kulutukseen, mutta tähän on vastoin kaikkea talouselämän lakeja. Kyllä hinta vaikuttaa kulutukseen. Hintajoustot tietysti vaihtelevat.

Sitten vielä edustaja Elolle: Me olemme aika monet samaa mieltä, että ravintolassa tapahtuva alkoholin nauttiminen on niin sanotusti valvottua nauttimista. Mutta kehitys on mennyt hullumpaan suuntaan, senhän me myöskin ennustimme. Sanoimme, että kun vahvaa alkoholia saa ravintolan ulkopuolelta helpommin, totta kai se siirtää kulutusta sinne. Ja tämä, jota nyt ravintolaelinkeino ajaa, että ravintolan alkoholin verotusta sitten laskettaisiin, toki voi osin siirtää sinne, mutta vuorenvarmasti se lisäisi kokonaiskulutusta, ja se ei ole kyllä kovin hyvä asia. [Timo Harakka: Ja onko joustoakaan?]

15.32 Simon Elo sin: Arvoisa rouva puhemies! Tietysti on hyvä pohtia, että mistä kaikki lähti. Silloin kun tätä asiaa, alkoholilain vapauttamista, käsiteltiin hallitusohjelmaa varten, niin itse asiassa monen näkemys olisi ollut se, että 8,5 prosenttiin asti olisi vapautettu

Pöytäkirja PTK 97/2018 vp

myynti kauppoihin, mutta siitä sitten erilaisten neuvottelujen kautta päädyttiin kompromissiin 5,5 prosenttia, ja sekin saatiin, sanotaanko, vaivoin, taistelun tuloksena tässä salissa läpi äänin 98—94. Eli ei tämä alkoholilain muuttaminen Suomessa helppoa ole — ehkä sen ei pidäkään olla. Mutta tämä oli se kompromissi, mihin päädyttiin. Sinänsä en katso, että 5,5 on vielä vahvaa alkoholia, että siinä sitten on muut tuotteet jo sitten kyseessä.

Mitä tulee edustaja Harakan puheenvuoroon, niin minä lämpimästi kannatan sitä linjaa, mitä siniset ovat edistäneet tällä hallituskaudella, eli on vapautettu alkoholilainsäädäntöä tältä osin, että vahvemmat oluet ovat kauppoihin tulleet. Minulla oli jo vaaliohjelmassani se, että kannatan myös viiniä kauppoihin, ja kannatan sitä myös ensi kaudella. Otankin [Timo Harakka: Mutta kalliimpana!] sen vapauden, että sanon seuraavalle hallitukselle tähänkin yhteyteen, että kannattaa se viinikin sinne kauppoihin vapauttaa ja sen lisäksi myös laskea sitä ravintola-anniskelun arvonnalisäveroa. Kyllä ne kummatkin asiat voi tehdä. Tätä kokonaiskulutusta totta kai pitää koko ajan seurata, mutta tällä hetkellä tilanne tosiaan on se, että jo useamman vuoden ajan se on laskenut. Katsotaan, mikä on tämän vuoden osalta tilanne, ja seurataan useamman vuoden syklillä. Mutta siinä mielessä hyvään suuntaan on tässä monta vuotta jo menty.

15.34 Pia Viitanen sd: Arvoisa rouva puhemies! Täällähän käytiin pitkä keskustelu silloin alkoholilainsäädännön uudistamisen yhteydessä. Kyllä hallituksen omienkin esitysten mukaan arveltiin käyvän juuri niin, että tässä tulee kansanterveydellisiä lisäkustannuksia sekä yhteiskunnallisia kustannuksia esimerkiksi niin, että poliisien tarve lisääntyy merkittävällä tavalla. Näitä laskelmia ja arvioita löytyy hallituksen omista esityksistä, ja siksi mielestäni silloin oli hieman ristiriitaista, että hallitus samaan aikaan lisää omilla esityksillään tämän tyyppisiä ongelmia yhteiskunnassa ja kustannuksia ja muita. Itse en nähnyt kovinkaan viisaana vapauttaa tätä alkoholilainsäädäntöä mainittuun suuntaan, koska kuitenkin hinta ja saatavuus vaikuttavat omalta osaltaan juuri niin kuin hallitus itsekin arvioi niiden vaikuttavan.

Puhemies! Todellakin, kuten sanottu, paljon suurempia merkityksiä niin kansanterveydellisesti kuin muutenkin, on ollut sillä, mitä on tapahtunut tässä alkoholilainsäädännön uudistuksessa, kuin sitten sillä, miten päätämme tätä alkoholiveroa käsitellä. Ja tässä tapauksessa korostan edelleen, että tämä muutos on fiskaalinen: sillä kerätään valtion kassaan kaiken kaikkiaan lisää tuloja. Terveysvaikutuksilla ei voi tätä perustella, valitettavasti, vaan ihan toisilla syillä.

Toinen varapuhemies Tuula Haatainen: Nyt annan puheenvuorot Eestilälle ja Tanukselle, ja sitten me siirrymme seuraavaan asiaan.

15.35 Markku Eestilä kok: Arvoisa puhemies! Minä luulen, että meistä jokainen kyllä oivaltaa sen asian, että jos alkoholin hinta merkittävästi laskee, niin se lisää kulutusta. Mutta nehan ovat vain tällaisia hetkellisiä ilmiöitä ja piikkejä, ja oma käsitykseni on se, että alkoholinkulutus on vahvasti kulttuuriin sidoksissa oleva ilmiö. Minä olen aika monessa maassa tehnyt ihan mielenkiinnosta pölytestin: olen mennyt markettiin ja katsonut ihmisiä ja aina mennyt sinne, missä myydään raakaa viinaa ja kaikkea muuta, ja ihmeen vähän siellä porukkaa pyörii, ja kun olen sormella raapaissut toisesta pullosta, niin jää pölyä sormeen. Miten muualla maailmassa voi olla niin, että saatavuus on niin vapaata, että vaikka pirtua saa, ja siitä huolimatta alkoholinkulutus pysyy ikään kuin kohtuudessa? Se on kult-

Pöytäkirja PTK 97/2018 vp

tuuriin sidottu ilmiö. Ja sen takia itse olen samaa mieltä kuin täällä edustaja Elo, että ei se minun vaalikonevastaukseni miksikään muutu näittenkään juttujen perusteella, että minun mielestäni pitäisi ottaa seuraava askel ilman muuta jo ensi vaalikaudella, että viinit ruoka-kauppoihin, ja sitä kautta antaa ihmisille valinnanvapaus valita, mitä he haluavat juoda ja näin pois päin.

Minä uskon, että nykysukupolvi ja nuoret, jotka fiksusti suhtautuvat alkoholipolitiikkaan ja matkustavat maailmalla, eivät kyllä heilu jonkun parin prosentin veronalennuksen tai veronkorotuksen takia omassa alkoholinkulutuksessaan. He valitsevat omat linjansa. Minä olen nähnyt niin monen nuoren jo raitistuvan ja tavallaan edistävän terveitä elämäntapoja ja valitsevan alkoholittomat vaihtoehdot ja näin, ja minun mielestäni se on hieno kulttuuri. Ja kyllähän se täytyy sanoa, että myös vanhemmissa ikäluokissa tupakanpoltto vähenee, alkoholinkulutus vähenee, työpaikoilla ei enää sallita niin kuin ennen vanhaan, että joku haisee viinalle. Meillä on alkanut tulla ihan erinäköiset toleranssit, jotka oikaisevat vanhaa kulttuuria, joka oli silloin Venäjän-kaupan ajoilta aika rappeutuneessa tilassa, että selvästi mennään hyvään suuntaan. Olen edelleen sitä mieltä, että tämän salin ratkaisut eivät pitkällä jännteellä vaikuta niin paljon näihin asioihin kuin me itse täällä luulemme.

15.37 Sari Tanus kd: Arvoisa rouva puhemies! Aivan niin kuin edustaja Eestilä sanoi, niin tietysti ajattelen, että suurin osa nuorisosta on kyllä viisastunut ja alkoholinkäyttö monissa ikäryhmissä on vähentynyt. Se tietysti vain sitten, että meillä on myös nuoria, jotka tulevat ehkä rikkiäisemmistä taustoista tai joilla on haasteita elämässä muutenkin, niin kyllä tietysti silloin tartutaan helposti näihin voima-aineisiin, jos niitä on saatavilla, niin alkoholiin kuin muihinkin.

Mutta olisin halunnut tässä viitata siihen, minkä edustaja Viitanen nosti esiin, että kyllä esimerkiksi poliisien työmäärät ovat oikeasti lisääntyneet vähän toisin kuin edustaja Elo tuossa aiemmin puheenvuorossaan totesi. Muistaakseni toistakymmentätuhatta hälytystä enemmän on poliiseille tullut. Ja kun me tiedämme, että poliisien resurssit ja mitoitus ovat liian vähäiset muutenkin, niin tämä vielä lisänä.

Siihen, että alkoholittomia vaihtoehtoja tuotaisiin laajemmin saataville: toivoisin kyllä, kun hallitus miettii ja jos jatkossa, kuka sitten hallituksessa istuukin, näitä alkoholiasioita mietitään, että sitä velvoittavuutta tuotaisiin myös siihen, että alkoholittomia vastaavia vaihtoehtoja pitäisi olla saatavilla siellä, missä alkoholillisiakin myydään. Tässä tilanteessa täytyy nostaa Alkolle hattua: en ole paljon muissa kaupungeissa kiertänyt mutta Tampereella olen pistäytynyt kyllä Alkoonkin tämän alkoholikeskustelun myötä, ja täytyy sanoa, että siellä on kyllä erittäin hyvät valikoimat ja heti siinä ovensuussa pitkät rivit hyllyjä alkoholittomia vaihtoehtoja. Ja uskoisin tässä asiassa myös niin, että kun on tarjolla monenlaisia hyviä, laadukkaita alkoholittomia vaihtoehtoja, niin myös se edistää niiden kulu- tusta.

Tosiasiaan tässä on, ehkä loppuun on hyvä muistuttaa, että alkoholi, jos sitä oltaisiin tuomassa tänä päivänä markkinoille, niin alkoholi ei ikinä tänä päivänä saisi myyntilupaa. Se on selkeästi monissa tutkimuksissa todistettu niin vahvaksi solumyrkyksi aiheuttaen monenlaisia tuhoja soluissa monilla puolilla elimistöä, niin aivoissa kuin sydämessä, että sehän ei tänä päivänä saisi myyntilupaa millään muotoa. Ja siinä mielessä, kun me puhumme alkoholista, niin kuitenkin täytyy muistaa tämä tosiasia ja muistaa myös haasteellisimmissä olosuhteissa eläviä. Esimerkiksi haluan nostaa esiin raskaana olevat naiset, eli nuo pienet ihmiset siellä kohdussa, niin mitä he joutuvat kärsimään ja lopun elämänsä kanta-

Pöytäkirja PTK 97/2018 vp

maan, niin yhtenä esimerkkinä se on kyllä tavattoman kova hinta ja iskee hyvinkin räikeästi meidän silmillemme, mitä alkoholi voi saada aikaan. Siinä mielessä toivoisin, että alkoholittomien saatavuutta lisättäisiin, [Puhemies koputtaa] ja toivon mukaan sen puolen kuitus lisääntyy.

Keskustelu päättyi.

Asia lähetettiin valtiovarainvaliokuntaan.

8. Hallituksen esitys eduskunnalle laiksi virvoitusjuomaverosta annetun lain liitteen muuttamisesta

Hallituksen esitys HE 166/2018 vp

Lähetekeskustelu

Toinen varapuhemies Tuula Haatainen: Lähetekeskustelua varten esitellään päiväjärjestyksen 8. asia. Puhemiesneuvosto ehdottaa, että asia lähetetään valtiovarainvaliokuntaan.

Lähetekeskusteluun varataan enintään 30 minuuttia. Mikäli puhujalistaa ei ehditä annettussa ajassa käydä loppuun, asiakohdan käsittely keskeytetään ja sitä jatketaan tämän päivän istunnossa muiden asiakohtien tultua käsitellyiksi. Jos keskustelu asiasta puolestaan päättyy ennen sille varatun määräjän päättymistä, siirrytään päiväjärjestyksen seuraavaan, 9. asiakohtaan.

Keskustelu

15.41 Timo Harakka sd: Arvoisa puhemies! Harvasta asiasta on tässä salissa vallinnut yhtä suuri yksimielisyys kuin siitä, että kansanterveysperusteinen vero olisi toivottava. Muistaakseni noin kaksi vuotta sitten tästä käytettiin monta puheenvuoroa, kun makeis- ja virvoitusjuomaverot jouduttiin poistamaan valtion budjetista Euroopan unionin kilpailu- ja oikeudellisista syistä, ja sillä tavalla tuli 100 miljoonan euron veroaukko. Ja harvasta asiasta on vastaavasti eduskunnan tahtoa yhtä vähän kuultu, eli sitä kansanterveysperusteista veroa ei ole valmisteltu tämän hallituksen toimesta. Siinä on monia teknisiä ongelmia, joista jokainen veroasioihin vihkiytynyt on tietoinen, mutta toisaalta on huomioitava, että kansanterveysperusteisia veroja on eräissä Euroopan maissa, ja myöskin sosiaali- ja terveysministeriö on sitä voimakkaasti toivonut.

Meillä kuitenkin on nyt virvoitusjuomaverot olemassa, joka perustuu varsin pistokkeenomaisiin tullinimikkeisiin, ja siitä aiheutuu vääjäämättä varsin kummallisia tilanteita ja suomalaisen elintarviketeollisuuden, elintarviketöntekijöiden kannalta varsin vaikeita oikeusturvakysymyksiä. Mutta kansanterveydellisesti on vaikea perustella sitä, miksi suositellun hanaveden kaltainen pullotettu vesi on nyt yhtäkkiä tällaisen veron kohteena. Sama tuote, eri pakkauksessa ainoastaan.

Mutta kaikkein räikein epäkohta liittyy kyllä suomalaisen marjanviljelijän, hedelmänviljelijän ja marjanjalostuksen sekä mehun tekemisen kuvioihin, nimittäin tämä vero koski myös marjasoseita, niitä samoja soseita, joita siis suositellaan vauvoille syötettävän.

Pöytäkirja PTK 97/2018 vp

Jos tämä todellakin on haittavero, niin tarkoittaako tämä todellakin sitä, että suomalaiset ovat ehdoin tahdoin halunneet aiheuttaa vauvoille haittaa syöttämällä marjasoseita?

On arkijärjellä aivan selvää, että marjasoseen ja limonadin välillä on suuri ero, joten meidän täytyy pystyä parempaan. Meidän täytyy pystyä esimerkiksi erottelemaan se, mikä on luonnollista sokeria, joka tulee hedelmästä ja marjoista, ja millä tavalla taas sitten voitaisiin suhtautua eri tavalla lisättyyn sokeriin ja yhtä lailla lisättyihin lisäaineisiin, joiden terveysvaikutukset ovat taatusti kyseenalaisia. Eli esittäisin valiokunnan pohdittavaksi, millä tavalla voidaan vielä tätä osumatarkkuutta ja oikeudenmukaisuutta parantaa.

15.44 Hanna-Leena Mattila kesk: Arvoisa rouva puhemies! Kaukana tuntuvat olevan ne ajat — minä luulen, että aika monella meillä on täällä salissa on samanlainen historia — jolloin virvoitusjuomat kuuluivat lähinnä juhannuksen aikaan ja semmoisiin juhlahetkiin.

Yläkouluopettajataustaisena minä olen huolissani nuorten todella lisääntyneestä virvoitusjuomien käytöstä ja erityisesti energiajuomista. Kun en itse tosiaan tuoreena kansaedustajana ole ollut tätä asiaa valmistelemassa, niin olisi ollut mielenkiintoista kuulla niiltä ihmisiltä, jotka ovat olleet lakia ylipäättänsä valmistelemassa, minkälaisia keskusteluja energiajuomiin liittyen on ollut. Täällä on jo tosiaan väläytetty sitä, että jotakin keskustelua niihin liittyen on ollut, ja voin tosiaan koulumaaailman terveisinä kertoa, että ne ovat ihan oikeasti ongelma siellä.

15.45 Pia Viitanen sd: Arvoisa rouva puhemies! Kaiken kaikkiaan tällähän nyt tavoitellaan jälleen kerran fiskaalisesti valtion kassaan 25:tä miljoonaa. Haluaisin myös omalta osaltani muistuttaa siitä, mistä edustaja Harakka tuossa puhui, eli siitä, että jokin aika sitten meiltä poistui makeisvero. Muistan erittäin hyvin keskustelun silloin, kun se oli poistumassa: ministeri Orpo sanoi, että pikapikaa valtiovarainministeriössä aletaan valmistella jotain korvaavaa terveysperusteista veroa. Ja sitä me jäimme odottamaan. Omiin vaihtoehtoihinsa SDP on laittanut jo kauan sitten nämä, koska me näimme ja tiesimme sen tilanteen, mikä EU:ssa koittaa.

Mutta sitten noin vuosi takaperin, vai oliko se viime syksynä, saimme tiedon Petteri Orvon ministeriöstä, että ei tällaista makeisveroa tai terveysperusteista veroa itse asiassa sitten valmistellakaan. Eli tässä tavallaan se viesti, mikä tuli silloin kun makeisvero poistui, on nyt jo muuttunut toisenlaiseksi, ja mielestäni kyllä olisi varsin perusteltua nyt olla heittä-mättä kintaita nurkkaan ja ajattelematta niin, ettemme voisi asialle tehdä mitään, koska monet syyt puoltavat juuri sitä, että tämän kaltaisista kohteista sitä veroa tulevaisuudessa-kin kerättäisiin. Varmasti löytyy keino, vaikka se, puhemies, ei kovin helppoa olekaan. Tiedän toki, että on vuosien varrella monta erilaista vaihtoehtoa käyty läpi ja mietitty, mutta jonkinlainen rakennelma tähän on varmasti saatavissa pystyyn.

Toinen huolenaiheeni on ihan yhtä lailla — edustaja Harakka siitä jo puhui — kotimaisen, muun muassa mehuteollisuuden tilanne ja juuri tämä meidän marjanviljely- ja marjanjalostustoimintamme. Olemme sieltä saaneet aika huolestuttavia viestejä. Todellakin, haluammeko tällä esityksellä kohdella kaltoin esimerkiksi marjasoseita? Tai jos, kuten tässä kävi ilmi, jopa tällaiset pienten lasten, vauvojen marjasoseet ovat sitten rinnastettavissa virvoitusjuomiin, niin kyllä se aika kaukaa haettua on. Meidän pitäisi pitää nimenomaan kotimaisen teollisuutemme, mehuteollisuuden puolta näissä asioissa, ja siksi yhdyn erittäin lämpimästi siihen terveeseen, minkä edustaja Harakka aiemmin sanoi, että kyllä tässä täytyisi nyt kiinnittää huomiota tämän esityksen oikeudenmukaisuuteen ja ennen kaikkea

Pöytäkirja PTK 97/2018 vp

sen osumatarkkuuteen. Olen aivan varma, että tästä myös jaostossa tulemme vielä käymään jatkokeskustelut.

15.48 Simon Elo sin: Arvoisa rouva puhemies! Edustaja Mattilalta ihan perusteltu kysymys sokerillisista juomista, virvoitusjuomista ja myös energiajuomista. Eihän siinä oikein muuta osaa sanoa kuin että valistustyön lisäksi nämä juoma-automaatit pois kouluista. Jos koulu ei halua erityisesti edistää sokerijuomien käyttöä oppilaidensa keskuudessa, niin se nyt on ainakin sellainen, minkä voi tehdä. Muistan, että kyllä omana lukioaikana siellä niitä juoma-automaatteja oli. Voipi olla, että on edelleen monissa kouluissa, niin että se nyt on ainakin sellainen, mitä koulu voi itse tehdä.

Mitä tulee tähän esitykseen, niin edustaja Harakan kriittiset huomiot ovat sinänsä ihan oikeutettuja, ja kun tätä esitystä on hallituksen piirissä tehty, niin toki on huomattu se, että tämä kohdistaminen on varsin vaikeaa ja on näitä erilaisia esimerkiksi mehuja, joihin sitten saattaa tietyllä tavalla epäoikeudenmukaisestikin tämä kohdistua. Mutta kuitenkin lähdettiin siitä, että veron ohjausvaikutus tällä tavalla vahvistuu, kun nimenomaan sokeripitoisissa juomissa se veronkorotus on selvästi suurempi. Täytyy sanoa, että kuluttajan näkökulmasta se vaikutus ei ole kauhean suuri: sokeripitoisten virvoitusjuomien vähittäismyyntihinnat nousisivat keskimäärin kolme prosenttia ja muiden virvoitusjuomien noin prosentin, eli jälleen puhutaan pienistä hinnanmuutoksista. Ja niin kuin edustaja Viitanen sanoi, sinänsä fiskaalinen syyhän tälle esitykselle on, mutta kyllä minäkin toivotan tervetulleeksi sen, että jaostossa sitten katsotaan tätä kohdentamista mahdollisimman tarkkaan, mutta täytyy sanoa, että hallituksen esitystä tehtäessä kyllä huomattiin, että kohdentaminen juuri tästä terveystarkoituksista, niin että se todella kohdistuisi niin, että se näkökulmasta otettaisiin mahdollisimman vahvasti huomioon, on varsin vaikea.

15.50 Pekka Puska kesk: Arvoisa rouva puhemies! Toisin kuin alkoholin ja tupakan kohdalla, ravintoasioihin on verotuksella paljon hankalampi puuttua muun muassa syistä, joihin edustaja Harakka viittasi. Siinähan taustana on se, että ravinto on aika monitahoinen asia: nyt on pinnalla sokeri, toisaalta suola ja toisaalta rasvan laatu ja kasvikset, hedelmät, kuitu, ja toisaalta ravinto ei ole mustavalkoinen, vaan kysymys on myöskin määrästä. Tähän liittyy se, että esimerkiksi itse sokeria on todella vaikea verottaa, koska sitä on melkein kaikissa tuotteissa. Ehkä pieniä määriä on lisättyä ja luonnollista sokeria. On todella erittäin vaikea saada tasapainoista, kokonaisvaltaisempaa verotusratkaisua. Tasapainoisempi ratkaisu on esimerkiksi merkintä. Taisi olla tämä Sydänmerkki, joka kattaa nämä kaikki tietyllä tavalla kokonaisuutena.

Mutta kaikesta tästä huolimatta minusta virvoitusjuomaveroon on sinänsä kyllä hyvät perusteet, vaikka sen suuntaamiseen liittyy näitä ongelmia. Nimittäin mitalin toinen puoli on se, ja se on joka tapauksessa muistettava, että lasten ja nuorten lihominen on iso ongelma. Siihen pitää koettaa käyttää useita keinoja, ja on täysin kiistatonta, että virvoitusjuomat ovat kuvassa mukana niitten nuorten ja lasten kohdalla, joilla on tämä lihomisongelma.

Toinen on karkit, ja on valitettavaa, että karkkivero poistettiin. Meille annettiin se väärä käsitys, että EU kielsi tämän. Valtiovarainministeriö on, en muista, missä valiokunnan käsittelyn yhteydessä, selvästi sanonut, että tämä ei ollut EU:n kielto. Annettiin vain ymmärtää, että komissio ei tykkää tästä. Varmaankaan tietty osa komissiota ei tykännyt. Terveyskomissaari Andriukaitis nimenomaan ilmoitti kannattavansa karkkiveroa ja piti sitä tärkeänä.

Pöytäkirja PTK 97/2018 vp

Olin ilahtunut myös siitä, että tässä puututtiin juoma-automaatteihin ja karkkiautomaatteihin kouluissa. Siihen on koetettu vaikuttaa monella tavalla, ja ilahduttava kehitys on ollut se, että limsan ja karkkien myynti meidän kouluissa on vähentynyt. Mutta edelleenkin, muistaakseni viimeisen selvityksen mukaan noin kolmasosassa Suomen yläasteen kouluja on vielä säännöllistä makean myyntiä. Opetushallitus ja THL ovat pyrkineet tähän vaikuttamaan, ja toivottavasti tässä saadaan vielä lisää parannusta. Eli kaiken kaikkiaan toivon, että valiokunta näitä asioita pohtisi tässä yhteydessä.

15.52 Eero Suutari kok: Arvoisa puhemies! Tässäkin on kyseessä fiskaalinen perusta, 25 miljoonaa euroa, ja on tietysti huono asia se, että kotimainen pieni mehuteollisuus joutuu tästä ikään kuin kärsimään. Vielä ei ole lopullista päätöstä saatu sille, että jos ei siihen tuoteteeseen, mehuun, lisätä siinä mehussa tai sitten siinä marjassa olevan sokerin lisäksi muuta sokeria, niin onko se epäterveellisempää kuin se, jos se sokeri poistetaan ja sen tilalle laitetaan vaikka makeutusaineita. Niistähän on ollut varsinkin viime aikoina monessa paikassa tutkimustuloksia, joissa on esimerkiksi muuttunut bakteerikanta ihmisellä ja on tullut sitten muita sairauksia sen lisäksi, ja saattaa vielä olla, että se on pahempaa myös sen lihomisen kannalta.

Itse soitin muutamalle valmistajalle, jotka valmistavat soseita, ja kun on ollut sellainen käsitys, että soseisiin sovelletaan myös tätä virvoitusjuomaveroa, niin he vahvistivat sen kyllä, vaikka se ei ollutkaan alkuperäinen lain tarkoitus, että myös heille se osoitetaan, koska se on niin sanotusti sen verran terveellistä, että ei sille ole ollut tarkoitus tällaista haittaveroa alun perin laittaa. Tässä on kysymyksessä ilmeisesti ollut tullinimikkeen löytämättömyys. Kun ei tullu löydä sopivaa nimikettä, niin silloin on laitettu sitten tämä sama vero myös soseille. Olisi syytä tutkia, pitäisikö tämä perua.

15.54 Esko Kiviranta kesk: Arvoisa puhemies! Täällä opposition edustajat käyttivät kaksikin hellyyttävää puheenvuoroa tästä lasten marjaseksymyksestä, joka tuli esille tämän päivän asiantuntijakuulemisessa ilmeisesti kaikille uutena asiana.

Tämä asia selvitetään varmasti jaostossa, ja jos siinä on ongelma, niin se tietysti korjataan. Mutta tämä ei ole mikään uutuus tässä hallituksen esityksessä, vaan se ongelma on sitten ollut olemassa jo aikaisemminkin.

15.55 Timo Harakka sd: Arvoisa puhemies! Enää ihan lyhyt kommentti näihin aikaisempiin liittyen.

Todella se, mikä tässä häiritsee, on se ristiriita siinä, että tässä on kuitenkin aidosti vain fiskaliset syyt tämän veron aikaansaamisessa, mutta sitä silti perustellaan terveyssyillä eli sillä, miksi jotkut tuotteet kuuluvat sen piiriin, miksi toiset eivät.

On kyllä varsin ihmeellistä kuulla terveysviranomaisilta, että olisi jollakin tavalla perusteltua, että marjaseita kohdellaan samalla tavalla kuin kolajuomia siitä syystä, että hedelmät ja marjat kokonaisina ovatkin eittämättä terveellisempiä kuin muusattuna, mutta, hyvät ihmiset sentään, kyllähän on nähtävä se ero ja tehtävä se ero. Emme voi hyväksyä sitä, että valtiovarainvaliokunnasta tulee ulos tällainen kaikkien oikeustajua ja tervettä järkeä loukkaava Bona-vero.

15.56 Hannu Hoskonen kesk: Arvoisa rouva puhemies! Asia on sillä keinoin, että jos näitä virvoitusjuomaveroja korotetaan, niin itse tervehdin tällaisia korotuksia erittäin suu-

Pöytäkirja PTK 97/2018 vp

rella ilolla, koska juttuhan on niin, että jos emme pikkuhiljaa ala tässä maassa itse kiinnittää huomiota siihen, niin ei sitä pysty verottaja tekemään, ei varmasti pysty. Vain me itse pystymme tekemään päätöksen, ostammeko sitä sokeripitoista limonadia vai juommeko mahdollisesti kotimaista marjamehua, jossa jonkun verran on sokeria varmaan, mutta siihenkin voimme vaikuttaa, kun itse teemme hieman töitä, onko siinä sokeria paljon vai ei eli maksetaanko veroa. Jokaisesta tuotteesta maksamme ainakin jonkun verran arvonlisäveroa — kaupassakin kun ostamme pussin sokeria, siinäkin on arvonlisäveroa.

Mutta toivon kuitenkin hartaasti, että tässä vähäpätöiseltä tuntuva lakiesityksessä se iso sydän ymmärretään olevan niin, että pikkuhiljaa siirrymme käyttämään kotimaisia omia marjoja, herukoita ja niin edelleen. Itsekin käytän herukkajuomia, maakunnasta tuotuja, varmasti puhtaita herukkajuomia. Joka aamu ison määrän juon sitä mehua ja kohtuullisen terveenä olen säilynyt. Tärkeintä olisi huomata se, että verolla emme pysty maailmaa parantamaan, mutta pikkuhiljaa jos tuo maalaisjärki rupeaisi leviämään yleisimminkin, se olisi hyvä asia.

Keskustelu päättyi.

Asia lähetettiin valtiovarainvaliokuntaan.

9. Hallituksen esitys eduskunnalle laiksi ajoneuvoverolain liitteen muuttamisesta

Hallituksen esitys HE 170/2018 vp

Lähetekeskustelu

Toinen varapuhemies Tuula Haatainen: Lähetekeskustelua varten esitellään päiväjärjestyksen 9. asia. Puhemiesneuvosto ehdottaa, että asia lähetetään valtiovarainvaliokuntaan.

Lähetekeskusteluun varataan enintään 30 minuuttia. Mikäli puhujalistaa ei ehditä annettussa ajassa käydä loppuun, asiakohdan käsittely keskeytetään ja sitä jatketaan tämän päivän istunnossa muiden asiakohtien tultua käsitellyiksi. Jos keskustelu asiasta puolestaan päättyy ennen sille varatun määräajan päättymistä, siirrytään päiväjärjestyksen seuraavaan, 10. asiakohtaan.

Keskustelu

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!

Pöytäkirja PTK 97/2018 vp

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 suomalaisen 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.

Näin ollen meidän täytyy pystyä muuttamaan tätä esitystä niin, että sähköauton hankki- ja hyötyy 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 puheen-

Pöytäkirja PTK 97/2018 vp

vuoroon, 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 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 vastauspuheenvuorot 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.

Pöytäkirja PTK 97/2018 vp

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 hyvällä hallituksella tietenkään kristallipalloa ole hallussaan, mitä tapahtuu vuoden kuluessa. [Timo Harakan välihuuto] — Edustaja Harakka rakentaa draamaa tähän. Tuntien hänen koulutusohjansa 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 esittämäne 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 pääs-

Pöytäkirja PTK 97/2018 vp

töttömiin 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 perää. Mennään puhujalistaan.

16.11 Esko Kiviranta kesk: Arvoisa puhemies! Kyllä minusta tämä ajoneuvoveron perusveron keventäminen 50 miljoonalla eurolla ja veronkevennyksien kohdistaminen nimenomaan vähäpäästöisiin ajoneuvoihin on oikeansuuntainen toimi, [Timo Harakka: Kyllä se olisi!] joka vauhdittaa ajoneuvokannan uudistumista ja ohjaa uusien autojen hankintaa vähäpäästöisempään 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 ilmastonmuutoksen 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 ilmastonmuutosta, niin on monia toimia, jotka olisivat olleet 50 miljoonalla paremmin saatavissa,

Pöytäkirja PTK 97/2018 vp

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 lähellä. 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 pienempikulutuksisten 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 huomioda, 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 yritysalamalle.

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 kansanedustajakin 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 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.

Pöytäkirja PTK 97/2018 vp

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 toivotan 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 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 varteenotettava, kun uutta ostatte. 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 ilmastomuutos on hillittävä 1,5 asteeseen, kuten eilen useimpien eduskuntapuolueiden johto vannoi oman puolueensa haluavan tehdä, niin silloin kyllä tällaiset pienemmil-

Pöytäkirja PTK 97/2018 vp

tä 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-
päästöistä 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.

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 auto-
liikenteestäkin 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!]

Ensimmäinen varapuhemies Mauri Pekkarinen: Keskustelu ja asian käsittely keskeytetään. Asian käsittelyä jatketaan tässä istunnossa päiväjärjestyksen muiden asiakohtien tultua käsitellyiksi.

Keskustelu keskeytettiin kello 16.32.

Keskustelua jatkettiin kello 17.36.

Ensimmäinen varapuhemies Mauri Pekkarinen: Nyt jatketaan aiemmin tässä täysistunnossa keskeytetyn asiakohdan 9 käsittelyä.

Pöytäkirja PTK 97/2018 vp

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 alemmpipäästöisten 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.

Keskustelu päättyi.

Asia lähetettiin valtiovarainvaliokuntaan.

10. Hallituksen esitys eduskunnalle laiksi pankki- ja maksutilien valvontajärjestelmästä ja eräiksi siihen liittyviksi laeiksi

Hallituksen esitys HE 167/2018 vp

Lähetekeskustelu

Asia lähetettiin talousvaliokuntaan, jolle perustuslakivaliokunnan on annettava lausunto.

11. Hallituksen esitys eduskunnalle Pohjoismaiden välillä tulo- ja varallisuusveroja koskevan kaksinkertaisen verotuksen välttämiseksi tehdyn sopimuksen muuttamisesta tehdyn pöytäkirjan hyväksymiseksi ja voimaansaattamiseksi

Hallituksen esitys HE 169/2018 vp

Lähetekeskustelu

Asia lähetettiin valtiovarainvaliokuntaan.

12. Hallituksen esitys eduskunnalle laiksi Alankomaiden kanssa Aruban osalta automaattisesta tietojenvaihdosta säästöjen tuottamista korkotuloista tehdyn sopimuksen lainsäädännön alaan kuuluvien määräysten voimaansaattamisesta annetun lain kumoamisesta

Hallituksen esitys HE 168/2018 vp

Lähetekeskustelu

Asia lähetettiin valtiovarainvaliokuntaan.

13. Hallituksen esitys eduskunnalle laeiksi ympäristönsuojelulain ja eläimistä saatavista sivutuotteista annetun lain muuttamisesta

Hallituksen esitys HE 95/2018 vp

Valiokunnan mietintö YmVM 7/2018 vp

Pöytäkirja PTK 97/2018 vp

Ensimmäinen käsittely

Toinen varapuhemies Tuula Haatainen: Ensimmäiseen käsittelyyn esitellään päiväjärjestyksen 13. asia. Käsittelyn pohjana on ympäristövaliokunnan mietintö YmVM 7/2018 vp. Nyt päätetään lakiehdotusten sisällöstä.

Valiokunnan puheenjohtaja, edustaja Hassi, esittelypuheenvuoro, olkaa hyvä.

Keskustelu

16.35 Satu Hassi vihr (esittelypuheenvuoro): Arvoisa puhemies! Kysymys on hevosenlannan poltosta. Tämä asia sisältyy hallitusohjelmaan, peräti kärkihankkeeseen, ja lakiesitys perustuu siis hallitusohjelmaan. Sen on tehnyt mahdolliseksi Euroopan unionin sivutuoteasetuksen muutos, joka on helpottanut lannan polttoainekäyttöön liittyviä poikkeuksia.

Ympäristövaliokunta yksimielisessä mietinnössään hyväksyy hallituksen esityksen, mikä tarkoittaa sitä, että hevosten ja muiden tuotantoeläinten lantaa voidaan käyttää polttoaineena ilman jätteenpolttolainsäädännön yleisiä vaatimuksia silloin, kun poltto tapahtuu enintään 50 megawatin yksiköissä. Valiokunta kuitenkin toteaa, että silloin kun on kyse maatilamittakaavan polttolaitoksista, niissä yleensä useimmiten ei voida toteuttaa teknistaloudellisista syistä sitä päävaatimusta, että palaminen kestää 2 sekuntia, eli siis poltettava aine viipyy siinä palamisessa vähintään 2 sekuntia, ja että palamisen lämpötila on vähintään 850 astetta haitallisten päästöjen minimoimiseksi. Tämän johdosta on todennäköistä, että lantaa, silloin kun se päätyy polttoon, tullaan kuitenkin kuljettamaan kauemmas isompiin polttolaitoksiin. Valiokunta myös toteaa, että polttamisessa on teknisiä ongelmia muun muassa siksi, että lanta sisältää ammoniakkia ja kosteutta eikä polttoaineiden käsittelyjärjestelmissä ole mitenkään helpoin polttoaine. No, ympäristöministeriö yhdessä MMM:n ja Eviran kanssa laatii tarkempia ohjeita.

Ympäristövaliokunta kuitenkin haluaa painottaa, että lannan ensisijainen käyttö on lannoitteena ja maanparannusaineena. Tämä ensisijainen käyttö maanparannusaineena ja lannoitteena pelloilla vastaa myöskin niitä yleisiä kiertotaloustavoitteita, mitä hallitus ja eduskunta ovat asettaneet, ja myöskin niitä tavoitteita, että meidän ruuantuotantoon ja maatalouteen liittyvät ravinteet kiertäisivät mahdollisimman järkevällä tavalla.

Ympäristövaliokunta toteaa, että jos saamme, kuten toivottavaa on, lannan ravinteiden kierrätystä tehostettua, sillä voidaan myös turvata kotimaisen ruuantuotannon tulevaisuutta senkin vuoksi, että lanta aina sisältää fosforia, joka on uusiutumaton luonnonvara ja jota kaikki se, mitä kasvatamme ruuaksi, välttämättä tarvitsee. EU:ssa fosfori on nostettu kriittisten materiaalien listalle, koska sitä saadaan pääasiassa EU:n ulkopuolella sijaitsevista apatiittikaivoksista, joiden riittävyysarviot vaihtelevat 60—400 vuoden välillä. Mutta jos nyt tosiaan todellisuus on se, että fosforia riittäisi vain 60 vuodeksi — no, se voi kuulostaa pitkältä ja aika moni meistä voi ajatella, että itse ei enää elä 60 vuoden päästä, ainakin itse voin näin melko realistisesti varmaan ajatella, mutta jos ajatellaan, milloin oli 60 vuoden takainen aika, niin se oli vuonna 1958. Ei se niin hirveän kaukana menneisyydessä ole, ja jos silloin ihmiset olisivat ajatelleet, että okei, me voimme maailman fosforin käyttää loppuun, muun muassa polttamalla hävittää sitä 60 vuodessa, niin tänä päivänä me olisimme varmaan aika vihaisia näille ihmisille. Näin ollen tosiaan ihan monista syistä, siksi, että ilmastonsuojelun vuoksi on tärkeää lisätä maaperän hiilipitoisuutta ja kaikki tällainen bio-

Pöytäkirja PTK 97/2018 vp

pohjainen maanparannusaine ja lanta on pelloilla siinäkin mielessä tärkeää, ja myöskin siksi, että tosiaan varsinkin fosfori ehkä kriittisimpänä on sellainen uusiutumaton luonnonvara, jota pelloilla viljelyyn, ruuantuotantoon tarvitsemme, ympäristövaliokunta haluaa korostaa tätä lannan ensisijaista käyttöä pelloilla.

Valiokunta myös toteaa, että HELMET-hankkeessa eli hevosenlanta hyötykäyttöön -hankkeessa etsitään uusia toimintamalleja, jotta lannan toimittaminen talleilta pelloille sujuisi helpommin ja mutkattomammin kuin nykyisin. Ympäristövaliokunta myöskin painottaa sitä, että tämän lakimuutoksen vaikutuksia pitää seurata.

16.41 Kari Kulmala sin: Arvoisa puhemies! Tässä hallituksen esityksessä ehdotetaan muutettavaksi ympäristönsuojelulakia ja eläimistä saatavista sivutuotteista annettua lakia. Jatkossa tuotantoeläinten lantaa voidaan käyttää polttoaineena ilman jätteenpolttolainsäädännön vaatimusten noudattamista. Samalla mahdollistetaan hallituksen hallitusohjelman biotaloutta ja puhtaita ratkaisuja koskevaan kärkihankkeeseen liittyvä tavoite sallia hevosenlannan käyttö energiatuotannossa.

Lannan polttamisen haasteiden katsotaan liittyvän lähinnä sen sisältämään ammoniakiin, kosteuteen tai polttoaineiden käsittelyjärjestelmiin. Esityksen myötä lannan polttoainekäyttö voi lisääntyä jopa 100 000 tonnilla vuodessa. Mielestäni se on merkittävä määrä. Esityksen mukaan lannan polttoaineena hyödyntämisen arvioidaan kasvavan nykyisestä noin 4 prosentista 20—30 prosenttiin. Tällaisia prosenttimäärien muutoksia harvoin näkee.

On selvää, että lannan käyttö ravinteena ja maanparannusaineena sellaisenaan on ensisijainen ja järkevin hyödyntämistapa. Tämä ei ole kuitenkaan aina mahdollista. Kotieläintuotannon keskittymäalueilla lannan hyödyntämistä sellaisenaan rajoittaa vesiensuojeluun tähtäävä ympäristönsuojelulainsäädäntö. Hevosenlannan peltokäyttöä toteutetaan rajoitusti lannoitus suunnitelmalla, missä otetaan huomioon myös peltolohkon ravinnetila, sen sijainti ja myös viljeltävä kasvi. On selvää, että tehokkaammalla lannan ravinteiden kierrätyksellä voidaan turvata myös kotimaista ruuantuotantoa tulevaisuudessa, koska kilpailu niukkenevista fosforivaroista kiristyy ja lannoitteiden hinnat nousevat edelleen. Fosfori on jo nyt nostettu EU:ssa kriittisten materiaalien listalle. Sitä saadaan pääasiassa Euroopan ulkopuolella sijaitsevista apatiittivarannoista. Niiden riittävyysarviot vaihtelevat 60 ja 400 vuoden välillä. Joka tapauksessa ravinteet, lanta mukaan lukien, tulee nähdä tulevaisuudessa enemmän resurssina kuin ongelmana. Hevosenlanta on nähty iät ajat hyväksi kukkapenkeille, ja sitä se on jatkossakin.

16.43 Hannu Hoskonen kesk: Arvoisa herra puhemies! Tämä ympäristönsuojelulain muutos on todellakin järkeenkäypä esitys, ja todella tunnen suurta murhetta siitä, että aikoinaan ympäristöpolitiikalla lähdettiin tässäkin asiassa maaseudun ihmisiä hieman kiusaamaan, koska tämä hevosenlannan poltto on Ruotsissa ollut iät ajat mahdollista ja samaa EU:ta eletään kuitenkin. Että esimerkki siitä, miten ruotsalainen osaa tämän homman hoitaa, ja meitä suomalaisia maaseudun eläjiä on kiusattu mitä mielikuvituksellisimmilla ympäristönsuojelulain ja luonnonsuojelulain säädöksillä.

No onneksi tämä byrokratianpurku on kuitenkin etenemässä pikkuhiljaa, ja aina kannattaa muistaa, kun tässä hevosenlannan poltosta puhutaan, että maanviljelijä tai tilanhoitaja itse tietää, mikä on sen lannan paras käyttömuoto, onko se tulipesässä tai kattilassa polttaminen lämmöksi vai onko se sitten pellon ravinne vai pistääkö hän parhaimmassa tapauksessa sen hevosenlannan pussiin ja myy torilla keväällä isolla voitolla tuonne puutarhaansa

Pöytäkirja PTK 97/2018 vp

hoitaville ihmisille hyvänä tuotteena, joka on muuten, niin kuin edustaja Kulmala totesi, aivan erinomainen lannoite siihen tarkoitukseen.

Oli niin tai näin, toivon, että Suomessa vihdoinkin ja viimein ymmärretään, että oman järjen käyttö on sallittua ja suorastaan toivottavaa, ja että näitä järjettömiä ympäristönsuojelumääräyksiä karsitaan koko ajan pois ja tehostetaan ihmisten elämää ja helpotetaan byrokratiaa, koska se lienee pitkässä juoksussa ainoa tie.

16.45 Sofia Vikman kok: Arvoisa puhemies! Olen erittäin tyytyväinen ja iloinen siitä, että hevosienlanta saadaan vihdoinkin energiakäyttöön. Lannanpolttoa helpottavat lakiesitykset ovat odotettuja, ja koko hevosala on työskennellyt asian puolesta pitkään ja määrätietoisesti.

Paitsi että hevosialalla on Suomessa merkittävä työllistävä vaikutus, sen lisäksi alalla on myös tärkeä merkitys ihmisten ja kaupunkilaistenkin ihmisten harrastusmahdollisuuksien luojana ja hevosala mahdollistaa monelle kaupunkilaiselle pääsyn hevosten lähelle. Siksi hevosalan toimintaedellytykset kannattaa turvata. Sieltä saadaan Suomeen työpaikkoja ja harrastusmahdollisuuksia.

Itsekin olen ratsastusta ja hevosia vuosikautia harrastaneena ja tallilla työskennelleenä nähnyt sen järjettömän tilanteen, mikä meillä Suomessa on vuosikautia ollut voimassa samaan aikaan kun muissa EU-maissa on onnistuttu soveltamaan EU-säännöksiä huomattavasti järkevämmin. On erinomainen asia, että myös Suomessa asia on nyt saatu kuntoon. Iltoitsen siitä, että määrätietoinen työ yhdessä hevosalan kanssa tuotti lopulta tulosta. Onneksi viime hallitusneuvotteluissa saimme asiasta vahvan, velvoittavan kirjauksen hallitusohjelmaan ja normienpurun nimissä homma lähti etenemään. Kiitos siis hallitukselle esityksen viemisestä maaliin.

Lannanpolttoon ei enää tarvita jätteenpolttolupaa korkeinaan 50 megawatin energiantuotantoyksiköissä. Tähän asti lannanpolttoli oli sallittua ainoastaan jätteenpolttolaitoksissa. Nyt polttaminen pienissä ja keskisuurissa alle 50 megawatin yksiköissä katsotaan jätteenpolton sijaan energiantuotannoksi. Energiaa ei siis enää hukata, kuten tähän asti on tapahtunut, vaan hevosienlanta saadaan hyötykäyttöön, esimerkiksi lämmitykseen, sen sijaan, että sitä on aiemmin kuskattu kumipyörillä esimerkiksi kaatopaikalle.

Kiitos hallitukselle siitä, että ympäristöministeriö ja maa- ja metsätalousministeriö tekivät tarvittavat muutokset ympäristönsuojelulakiin ja eläimistä saatavista sivutuotteista annettuun lakiin. Nyt laki siis sallii hevosten, mutta myös muidenkin tuotantoeläinten, lannan polttamisen energiaksi. Polttoon ei tarvita enää jätteenpolttolupaa.

Suomessa hevosia on noin 70 000, ja laskelma, joka on jo vanha mutta pitää paikkansa, on, että jo 4–5 hevosen tallin lannalla lämmittää omakotitalon helposti. Eli kuitenkin merkittävästä asiasta puhutaan, ja tämän lain myötä pystytään hyödyntämään hevosienlanta Suomen hevosialalla taloudellisesti huomattavasti järkevämmin ja myös ympäristön kannalta järkevämmin.

Yleiskeskustelu päättyi.

Eduskunta hyväksyi hallituksen esitykseen HE 95/2018 vp sisältyvien 1.-2. lakiehdotuksen sisällön mietinnön mukaisena. Lakiehdotusten ensimmäinen käsittely päättyi.

Pöytäkirja PTK 97/2018 vp

14. Hallituksen esitys eduskunnalle laiksi Euroopan unionin yhteisen kalastuspolitiikan kansallisesta täytäntöönpanosta annetun lain muuttamisesta

Hallituksen esitys HE 85/2018 vp

Valiokunnan mietintö MmVM 12/2018 vp

Ensimmäinen käsittely

Eduskunta hyväksyi hallituksen esitykseen HE 85/2018 vp sisältyvän lakiehdotuksen sisällön mietinnön mukaisena. Lakiehdotuksen ensimmäinen käsittely päättyi.

15. Hallituksen esitys eduskunnalle eräiden verotusmenettelyä koskevien säännösten muuttamisesta

Hallituksen esitys HE 140/2018 vp

Valiokunnan mietintö VaVM 12/2018 vp

Ensimmäinen käsittely

Ensimmäinen varapuhemies Mauri Pekkarinen: Ensimmäiseen käsittelyyn esitellään päiväjärjestyksen 15. asia. Käsittelyn pohjana on valtiovarainvaliokunnan mietintö VaVM 12/2018 vp. Nyt päätetään lakiehdotusten sisällöstä.

Keskustelu

16.51 Esko Kiviranta kesk: Arvoisa puhemies! Nyt ensimmäisessä käsittelyssä oleva hallituksen lainmuutosehdotus liittyy verotusmenettelyä koskevan säännösten muuttamiseen, ja tässä on oikeastaan kaksi esitystä, joita voin tässä lyhyesti kommentoida. Toinen liittyy julkisten palvelujen digitalisoinnin edistämiseen ja on linjassa tuon pääministeri Juha Sipilän hallituksen julkisten palvelujen digitalisointia koskevan kärkihankkeen kanssa. Toinen esitys taas liittyy byrokratian vähentämiseen, joka sekin on pääministeri Juha Sipilän hallituksen lemmikkejä.

Suomessa lähetetään edelleen tulo- ja kiinteistöverotuksessa yli 10 miljoonaa paperista päätöstä vuosittain. Tässä tämä muutosehdotus koskee Verohallinnon mahdollisuutta antaa päätöksiä ja muita asiakirjoja tiedoksi sähköisesti. Nyt siis tällaista oikeutta ei ole, minä vuoksi verovelvolliselle lähetetään yhä postitse muun muassa esitetyt veroilmoitukset ja lopulliset verotuspäätökset.

Olennaista on, että tämä uusi menettelytapa, sähköinen menettelytapa, näissä yhteyksissä tämän hallituksen esityksen mukaan edellyttää verovelvollisen suostumusta ja että verotusasiakirjoihin on pääsy vain verovelvollisella ja hänen nimenomaisesti valtuuttamallaan henkilöllä. Lisäksi itse päätös tai muu asiakirja olisi tarkasteltavissa vain Verohallinnon omassa verkkopalvelussa. Ja edelleen tehdyistä päätöksistä lähetetään siis ilmoitus verovelvollisen antamaan sähköiseen osoitteeseen. Tämä on tärkeää, koska jatkossa vuotuinen verotus päättyy verovelvolliskohtaisesti.

Tämä sähköistä tiedoksiantoa koskeva muutosesitys on valtiovarainvaliokunnan esityksen mukaan perusteltu ja kannatettava. Valiokunta kuitenkin kiinnittää huomiota verotustietojen suojaamiseen myös verovelvollisen käytössä. Nimittäin tuon OmaVeron, Verohallinnon verkkopalvelun, katseluoikeudet voivat olla joko rajoitettuja tai kaiken kattavia

Pöytäkirja PTK 97/2018 vp

ja jotkut yrityksiä koskevat päätökset saattavat olla sellaisia, ettei muutoin valtuutuksen nojalla toimivan työntekijän pääsy niihin ole aina perusteltu. Tämä liittyy esimerkiksi tilanteisiin, joissa on kysymys ennakkoratkaisusta liiketoiminnan uudelleenjärjestelyissä, tai muihin yrityssalaisuuden kannalta tärkeisiin tilanteisiin.

Toinen, se byrokratiaan liittyvä kohta tässä on se, että luonnollisen henkilön ei enää tarvitsisi esittää rakennushankkeissa lopputarkastuksen yhteydessä todistusta niin sanotun rakentamisilmoituksen teosta, koska tämä kuuluu nykyään Verohallinnon tehtäviin ja se kuuluu rakennusalan verovalvontaan. Vastaavasti myöskään rakennusviranomaisen ei tarvitsisi enää ilmoittaa mahdollisesta todistuspuutteesta, koska Verohallinto saa valvontaa varten tarvitsemansa tiedot muuta kautta.

Tämä hallituksen esitys ei herättänyt mitään poliittisia intohimoja ymmärrettävästi, ja valiokunnan mietintö on yksimielinen.

Yleiskeskustelu päättyi.

Eduskunta hyväksyi hallituksen esitykseen HE 140/2018 vp sisältyvien 1.-4. lakiehdotuksen sisällön mietinnön mukaisena. Lakiehdotusten ensimmäinen käsittely päättyi.

16. Hallituksen esitys eduskunnalle laiksi ampuma-aselain muuttamisesta annetun lain voimaantulosäännöksen muuttamisesta

Hallituksen esitys HE 110/2018 vp

Valiokunnan mietintö HaVM 9/2018 vp

Ensimmäinen käsittely

Eduskunta hyväksyi hallituksen esitykseen HE 110/2018 vp sisältyvän lakiehdotuksen sisällön mietinnön mukaisena. Lakiehdotuksen ensimmäinen käsittely päättyi.

17. Hallituksen esitys eduskunnalle laiksi ulkomaalaislain muuttamisesta

Hallituksen esitys HE 24/2018 vp

Valiokunnan mietintö HaVM 10/2018 vp

Ensimmäinen käsittely

Ensimmäinen varapuhemies Mauri Pekkarinen: Ensimmäiseen käsittelyyn esitellään päiväjärjestyksen 17. asia. Käsittelyn pohjana on hallintovaliokunnan mietintö HaVM 10/2018 vp. Nyt päätetään lakiehdotuksen sisällöstä.

Keskustelu

16.56 Veera Ruoho kok: Arvoisa puhemies! Joo tosiaan, nytten on tämä hallituksen esitys laiksi ulkomaalaislain muuttamisesta, ja siinä ehdotetaan, että maasta karkottamista koskevien päätösten täytäntöönpanokelpoisuutta koskevia säännöksiä muutettaisiin siten, että yleiseen järjestykseen ja turvallisuuteen liittyvät karkottamista koskevat päätökset voitaisiin panna täytäntöön nopeammin.

Pöytäkirja PTK 97/2018 vp

Itse tein, tai poliisissa tein, näitä maastakarkotusesityksiä ja käytännössä näin, kuinka pitkäksi — useamman vuoden pitkäksi — prosessiksi karkottaminen muodostui. Olinkin hyvin tyytyväinen silloin, kun saatiin jo hallitusohjelmaan hallitusneuvottelijoidemme avulla kirjaus siitä, että tätä prosessia, karkottamisprosessia, nopeutetaan, ja näin on nytten sitten tapahtumassa. Nykytilannehan on se, että ei voida karkotuspäätöstä laittaa täytäntöön ennen sen lainvoimaa.

Arvoisa puhemies! Esityksen mukaan tietyt rikoksiin tai yleisen järjestyksen ja turvallisuuden vaarantamiseen perustuvat karkottamispäätökset voitaisiin panna täytäntöön aikaisintaan 30 päivän kuluttua tiedoksiantamisesta, jollei sitten hallinto-oikeus asiaa toisin määrää.

Arvoisa puhemies! Ihan lyhyesti totean ja korostan sitä, että tämä hallituksen esitys on kannatettava ja vastaa myös poliisien resurssipulaan, voi sanoa näin ja myöskin, että se ei ole pelkästään sitä, kun poliiseilla muutenkin on paljon toimintaa, että sitten joudutaan vielä seuraamaan näitä henkilöitä, ja kun he täällä oleskelevat aina pitempään, niin sitä kauemmin kestää se. Koska tosiasiallisesti me tiedämme, että perusteet ovat vahvat sille, minkä takia henkilö pitää karkottaa maasta, niin sehän on käytännössä sitten vain sitä, että katsotaan ja odotetaan. Toki heillä on kaikki oikeutensa siihen, että se selvitetään, onko siinä olemassa mitään syitä, minkä takia karkotusta ei sitten laitettaisi täytäntöön.

Arvoisa puhemies! Kiitän tästä hallituksen esityksestä.

Yleiskeskustelu päättyi.

Eduskunta hyväksyi hallituksen esitykseen HE 24/2018 vp sisältyvän lakiehdotuksen sisällön mietinnön mukaisena. Lakiehdotuksen ensimmäinen käsittely päättyi.

18. Hallituksen esitys eduskunnalle lentoliikenteestä Argentiinan kanssa tehdyn sopimuksen hyväksymiseksi ja voimaansaattamiseksi

Hallituksen esitys HE 106/2018 vp

Valiokunnan mietintö LiVM 18/2018 vp

Ensimmäinen käsittely

Eduskunta hyväksyi hallituksen esitykseen HE 106/2018 vp sisältyvän lakiehdotuksen sisällön mietinnön mukaisena. Lakiehdotuksen ensimmäinen käsittely päättyi.

19. Hallituksen esitys eduskunnalle lentoliikenteestä Kazakstanin kanssa tehdyn sopimuksen hyväksymiseksi ja voimaansaattamiseksi

Hallituksen esitys HE 115/2018 vp

Valiokunnan mietintö LiVM 19/2018 vp

Ensimmäinen käsittely

Eduskunta hyväksyi hallituksen esitykseen HE 115/2018 vp sisältyvän lakiehdotuksen sisällön mietinnön mukaisena. Lakiehdotuksen ensimmäinen käsittely päättyi.

Pöytäkirja PTK 97/2018 vp

20. Hallituksen esitys eduskunnalle laiksi valtion virkamieslain muuttamisesta ja eräiksi siihen liittyviksi laeiksi

Hallituksen esitys HE 77/2017 vp
Valiokunnan mietintö HaVM 8/2018 vp

Toinen käsittely

Eduskunta hyväksyi ensimmäisessä käsittelyssä sisällöltään päätetyt, hallituksen esitykseen HE 77/2017 vp sisältyvät 1.-9. lakiehdotuksen. Lakiehdotusten toinen käsittely päättyi. Asian käsittely päättyi.

21. Hallituksen esitys eduskunnalle laeiksi rikoslain, pakkokeinolain 10 luvun ja poliisilain 5 luvun muuttamisesta

Hallituksen esitys HE 30/2018 vp
Valiokunnan mietintö LaVM 4/2018 vp

Toinen käsittely

Eduskunta hyväksyi ensimmäisessä käsittelyssä sisällöltään päätetyt, hallituksen esitykseen HE 30/2018 vp sisältyvät 1.-3. lakiehdotuksen. Lakiehdotusten toinen käsittely päättyi. Asian käsittely päättyi.

22. Hallituksen esitys eduskunnalle laiksi Urho Kekkosen kansallispuiston rajauksen muuttamisesta

Hallituksen esitys HE 109/2018 vp
Valiokunnan mietintö YmVM 8/2018 vp

Mietinnön pöydällepano

Mietintö pantiin pöydälle 10.10.2018 pidettävään täysistuntoon.

23. Hallituksen esitys eduskunnalle laiksi maankäyttö- ja rakennuslain 57 a §:n kumoamisesta

Hallituksen esitys HE 79/2018 vp
Valiokunnan mietintö YmVM 9/2018 vp

Mietinnön pöydällepano

Mietintö pantiin pöydälle 10.10.2018 pidettävään täysistuntoon.

24. Hallituksen esitys eduskunnalle laiksi tekijänoikeuslain muuttamisesta

Hallituksen esitys HE 92/2018 vp
Valiokunnan mietintö SiVM 7/2018 vp

Pöytäkirja PTK 97/2018 vp

Mietinnön pöydällepano

Mietintö pantiin pöydälle 10.10.2018 pidettävään täysistuntoon.

25. Seuraava täysistunto

Eduskunnan seuraava täysistunto on keskiviikkona 10.10.2018 klo 14.00. Täysistunto lopetettiin klo 17.39.

Pöytäkirjan vakuudeksi:

Timo Tuovinen