

Plenum

Torsdag 31.3.2016 kl. 15.59—17.43

6. Lagmotion med förslag till lag om ändring av 10 § i fordonsskattelagen

Lagmotion LM 10/2016 rd Sari Essayah kd m.fl.

Remissdebatt

Talman Maria Lohela: Ärende 6 på dagordningen presenteras för remissdebatt. Talmanskonferensen föreslår att ärendet remitteras till finansutskottet.

I anslutning till detta ärende tillåts även debatt om ärende 7 på dagordningen.

Debatt

17.22 **Sari Essayah kd** (esittelypuheenvuoro): Arvoisa rouva puhemies! Kiitos siitä, että todellakin nämä molemmat kohdat voidaan tässä yhteydessä käsitellä, koska kyse on ihan samasta asiasta, ja siinä mielessä, kun tässä joudutaan tekemään vain lakiteknisistä syistä muutos kahteen pykälään, tämä tällä tavoin sujuu kaikkein jouhevimminkin.

Ajoneuvoverolaissahan, joka muutettiin 2015, vero määräytyy hiilidioksidipäästöjen määrän ja toisaalta ajoneuvon painon mukaan. Maakaasua ja kotimaista liikennebiokaasua käyttövoimana käyttäviä ajoneuvoja verotetaan ihan samalla tavalla kuin jos ne käyttäisivät sataprosenttisesti fossiilista maakaasua. Kuitenkin hyvin monet kaasuautoilla ajavat käyttävät käyttövoimana lähes yksinomaan kotimaista liikennebiokaasua. Ja kun on tutkittu tätä maakaasun ja liikennebiokaasun osuutta kaasuautojen käyttövoimana, niin ne ovat olleet vuonna 2014 suurin piirtein 50 ja 50 prosenttia.

On tosiaan hyvin monia syitä, minkä tähden meidän kannattaa ehdottomasti suosia käyttövoimana liikennebiokaasua. Se on ensinnäkin ympäristöystävällistä: ympäristöystävällisyydessä se kilpailee, kun katsotaan koko elinkaaren hiilidioksidipäästöt, jopa tuulivoimasahkolla ladattujen sähköautojen kanssa. Ja vielä jos asiaa katsotaan tarkemmin, niin biokaasu tietyillä tavoilla tuotettuna on jopa sähköä huomattavasti ilmastoystävällisempää käyttövoimana. VTT on tätä asiaa tutkinut, ja sen tutkimuksen mukaan "taloudellisten vaikutusten perusteella investoiminen kotimaiseen drop-in-polttoaineiden ja biokaasun tuotantoon olisi koko kansantalouden kannalta kustannustehokkain tapa vähentää liikenteen päästöjä". Tätä biokaasuahan monilla maataloilla tuotetaan, mutta tällä hetkellä sitten siellä puolella on taas tiettyjä esteitä, minkä tähden sitä ei voida niin hyvin käyttää ja minkä tähden investointeihin ei saada samoja tukia kuin esimerkiksi vaikkapa sitten maatalouden muiden rakennusten tekemiseen, ja siinä mielessä olen jättänyt myös toimenpideoitteita, jotka koskevat sitten nimenomaan tätä maataloudessa tulevaa biokaasua ja sen käyttämistä.

Mutta takaisin vielä tähän ajoneuvoverolain käsittelyyn: tässä biokaasun tuotannossa yhdistyy energian tuotanto, ympäristöystävällinen jätehuolto ja ravinteitten kierrätys. Tämä on sitä kiertotaloutta varmasti parhaimmillaan, ja se on kotimaista, parantaa huoltovarmuutta ja kauppatasetta ja tuo työllisyyttä maaseudulle.

Punkt i protokollet PR 30/2016 rd

Täällä äskenkin, kun oltiin kyselytunnilla, nostettiin esille tuo maatalouden ahdinko, ja tuntuu, että mikä tahansa pienikin asia — vaikka se tulisi sitten täältä energiapuolelta — joka voisi auttaa maatalouden tilannetta, olisi varmasti enemmän kuin tervetullut.

Biokaasun tuotannon lisäämiseen on suuret mahdollisuudet. Gasum on arvioinut potentiaaliksi 15 terawattituntia, mikä on noin kolmannes Suomen maakaasun käytöstä.

Sarjavalmisteisten kaasuautojen saatavuus on parantunut hyvin merkittävästi. Suomessa kaasuautojen määrä on kuitenkin jäänyt alhaiseksi. Meillä on noin alle 2 000 autoa, kun Ruotsissa on jo noin 50 000 kaasuautoa. Osaltaan kyse on siitä, että liikennebiokaasun tuotantoa ja tankkauspaikkoja ei ole vielä syntynyt Suomessa riittävän kattavasti, ja liikennebiokaasun tuotannon lisäämistä Suomessa hidastaa muiden tekijöitten ohella juuri tämä, että ajoneuvoverossa hiilidioksidipäästöjen osalta biokaasun elinkaaripäästöjen alhaisuutta ei oteta huomioon, toisin kuin sähköautojen kohdalla. Nämä molemmat lakialoitteet tähtäävät siihen, että juuri tältä osin tätä ajoneuvoverolakiä muutettaisiin, elikkä kun sähköautoilla veron osuus on verotaulukon yksi pienimmistä veron osuuksista, niin liikennebiokaasun osuus kaasuautojen käyttövoimana on Suomessa noin 50 prosenttia, ja jotta me pääsisimme tässä asiassa eteenpäin, niin biokaasun ympäristöystävällisyys voitaisiin paremmin huomioida sen suhteessa sähköön, ja se tulee ottaa myöskin huomioon sitten tässä autoverolaissa siten, että verotaulukossa kaasuautojen verot kasvavat alimman sovellettavan veron määrästä, vain 50 prosenttia siitä kasvun määrästä, joka kohdistuu muihin kuin dieselöljyjä käyttövoimana käyttäviin ajoneuvoihin. Tällä tavalla selitettynä tämä kuulostaa vähän monimutkaiselta, mutta kaavasta, joka on siinä lakialoitteessa mukana, sen pystyy helpommin hahmottamaan.

Mutta joka tapauksessa ihan tällaisella pienellä verotaulukon muutoksella me voisimme antaa juuri sopivan insentiivin siihen, että biokaasun osuus kasvaisi liikennepolttoaineena, ja sitä kautta voisimme todella olla tekemässä ympäristöystävällisiä tekoja, voisimme olla maaseutua ja myöskin työllisyyttä siellä tukemassa, ja toivonkin, että tämä lakialoite otettaisiin huomioon. Ymmärrän, että ajanpuutteen takia en itse voinut lähteä tähän keräilemään sataa nimeä enkä muuta vastaavaa, mutta toivon, että kun ajoneuvoverolakiin varmasti tälläkin vaalikaudella todennäköisesti tullaan palaamaan, siinä yhteydessä olisi mahdollisuus harkita tämäläisiä esityksiä. Ja toimenpidealoitetta toivon myöskin huomioidavan asiallisella tavalla sitten ko. valiokunnassa.

17.28 Antero Laukkanen kd: Arvoisa rouva puhemies! Suomi haluaa olla biotalouden edelläkävijä ja ilmastonmuutoksen torjunnan kärkimaa. Kuitenkaan jostain kumman syystä tämä ei näy meidän veroratkaisuissamme vaan pidämme erittäin korkeaa veroastetta näille energiatehokkaille autoille emmekä seuraa sitä kehitystä, joka tällä hetkellä muualla Euroopassa on.

Tämän päivän Kauppalehti uutisoi näin: Kaksi Euroopan maata aikoo kieltää uusien bensa- ja dieselautojen myynnin kokonaan. Norja ja Hollanti ovat tosissaan siirtymässä täysin puhtaaseen liikenteeseen parin vuosikymmenen aikana. Molemmissa maissa suunnitelmat uusien perinteisten diesel- ja bensiiniautojen täydellisestä myyntikiellosta etenevät.

Tämä on tulevaisuus, ja sen tähden lämpimästi kannatan sitä, että nämä molemmat lakiesitykset saavat arvoisensa vastaanoton, kun niitä valiokunnassa käsitellään.

Punkt i protokollet PR 30/2016 rd

17.29 **Timo Heinonen kok:** Arvoisa rouva puhemies! Kristillisdemokraattien tekemä lakialoite on hyvä ja kannatettava.

Meillä Suomessa ajetaan itse asiassa Euroopan vanhimmilla autoilla lähes Euroopan huonoimmilla teillä. Sen takia on tärkeää tehdä määrätietoisia toimenpiteitä myös autokannan uudistamiseksi. Myös tämäntyyppiset lakiesitykset, joissa kannustettaisiin uusiutuviin polttoaineisiin, uusisivat meidän autokantaamme.

Suomen autojen keski-ikä on itse asiassa viime vuosina edelleen vain vanhentunut. Meillä autojen keski-ikä on reilut 11 vuotta. Tällä kaudella toivoisin, että liikenneministeri Berner ottaisi vielä yhden sellaisen aktiivisen otteen autoverouudistuksen ja polttoaineverouudistuksen kokonaisuuden läpikäymiseksi niin, että voisimme edistää biopolttoaineiden käyttöä ja myös saisimme autokantaamme uudistettua.

Meillä pitäisi Suomessa olla käytössä niin sanottu nollavisio, että kenenkään ei tarvitsisi kuulla tulevaisuudessa enää liikenteessä. Sen takia olen itse vähän hämmästyneenä seurailut varsinkin sosialidemokraattien kannanottoja autoveron kevennykseen ja arvostelua sitä kohtaan. Ei heitä täällä salissa tälläkään hetkellä tosin näy, kun kertoo, että esimerkiksi ajonvakautusjärjestelmä vähentää suistumisonnettomuuksien uhrien määrää jopa 50 prosentilla. Sitten meillä tällä hetkellä autoissa on jalankulkijoiden turvatyynyjä vain muutamassa tuhannessa autossa.

Vaikka nyt alkuvuonna veronkevennyksen myötä meidän myynti on vilkastunut ja helmikuussa uusia henkilöautoja rekisteröitiin lähes 21 prosenttia enemmän kuin edellisvuonna, siitä huolimatta tämän vuoden ennuste, 110 000 uutta henkilöautoa rekisteriin, ei vielä kukaan uudista meidän autokantaamme. Tavoitteen pitäisi olla noin 150 000 uutta autoa vuodessa, että autokanta lähtisi uusiutumaan. Se ei ole keneltäkään pois, että autokanta uusiutuu. Itse asiassa silloin myös ne vanhemmat autot tulevat turvallisemmiksi, ja näin kaikki hyötyisivät tästä.

Siinä mielessä annan vahvan tukeni tälle edustaja Essayahin ja kristillisdemokraattien tekemälle lakialoitteelle, että me lähdemme myös polttoainepuolelta uudistusta eteenpäin viemään.

17.32 **Markku Pakkanen kesk:** Arvoisa rouva puhemies! Itse myös kannatan lämpimästi tätä kristillisdemokraattien tekemää aloitetta ajoneuvoveron korjaukseksi ja liittyen nyt näihin kaasuautoihin erityisesti. Toivoisin samalla, että kuulemisen yhteydessä myös käytyä läpi kaikki muut vaihtoehtoiset polttoainemahdollisuudet vetyautoista sähköautoihin, että näistä asioista avoimesti keskusteltaisiin ja tuotaisiin niitä sitten esille, että saataisiin tämä paljon puhuttu autokannan uusiutuminen liikkeelle.

Lakialoitteessa on hyvin tuotu esille niitä ongelmakohtia, joista yksi on tämä tankkauspisteiden vähäisyys. Meillä kotikaupungissani Kouvolassa on mahdollisuus kyllä tankata, ja tiedän, että täällä Helsingissäkin pystyy. Kaasuautoilla ainakin meidän seudullamme pystyy jo kovinkin vaivattomasti asioimaan, mutta noin valtakunnan tasollahan tämä on vielä ongelma, ja siihen toivottavasti Gasum ja alan yritykset satsaavat.

Tässä edustaja Laukkanen otti mielenkiintoisen näkemyksen muista maista, että tämä bensiini- ja dieselautojen täydellinen myyntikielto muutaman vuosikymmenen aikana on tulevaisuutta. Se on varmaan totta. Itse kuitenkin autoilijana ja museoautoharrastajana toivon, että bensiiniautojakin tulevaisuudessa myydään ihan noin historiallisessa mielessä, mutta toki näin ympäristönäkökulman kannalta pitää näitä uusiutuvia polttoaineita tukea, ja siksi tämä lakialoite on erittäin kannatettava.

Punkt i protokollet PR 30/2016 rd

17.34 **Antero Laukkanen kd:** Arvoisa rouva puhemies! Tämä Norjan malli on hyvin mielenkiintoinen, koska he lähestyvät tätä hyvin pitkäjänteisesti. Heidän mallinsa on sellainen, että he teettävät kansallisen liikenneohjelman, jonka pohjalta sitten tätä muutosta tehdään. Koko ohjelman ydin ja tavoite on varsin kunnianhimoinen. Se on nollapäästöinen liikenne. Tätä voi kutsua jo visioksi. Aikataulu on 2018—2029, eli hyvin pitkistä jänteistä puhutaan. Toivoisin, että meilläkin liikennepoliittisesti — juuri niin kuin täällä edustaja Heinonen toi esille — olisi pitkäjänteisyyttä, nähtäisiin mihin tuloksiin voidaan päästä, kun tavoite asetetaan vaikka monen hallituskauden yli. Ja vielä: tosiaan heillä yksi tavoitteeseen pääsemisen askel on se, että he nostavat autojen verotusta. Se on mielenkiintoista.

17.35 **Timo Heinonen kok:** Arvoisa rouva puhemies! Se on totta, että tankkausasemaverkon pitää olla mahdollisimman kattava, mutta jollain tavalla tuntuu, että meillä Suomessa tässä takkuillaan. Meillä on paljon navettoja, joiden yhteyteen pystyisi tekemään tämännäntyyppisiä asemia ja itse asiassa tuomaan elinvoimaisuutta maaseudulle. Mutta kun on seurannut nyt jo vuosikaudet hevosenlannan polton sallimista energiakäyttöön, niin sekini on tässä maassa niin vaikeaa. Lähes kaikissa muissa EU-maissa se palaa, ja olen ymmärtänyt, että nyt virkamiehet Suomessakin alkavat jo myöntää, että kyllä hevosenlanta täälläkin voisi palaa, kun virkamies vain päätöksen siitä tekisi. Nyt kannustankin kyllä ministeri Tiilikasta tässä asiassa määrätietoisesti etenemään.

Tankkausasemaverkko, niin kuin tässä keskustelussa on tullut esille, on oleellisen tärkeä, että me saamme uusia autoja, uusia polttoaineita käyttöön, ja sitten se, millä tavalla me suhtaudumme auton omistamiseen ja ostamiseen. Sen takia autoverosta luopuminen olisi erittäin perusteltua, ja siihen on olemassa malli, jolla itse asiassa tämä sama verokertymä saadaan aikaiseksi. Täällä edustaja Laukkanen toi esille sen, että autoista ei tulisi päästöjä lainkaan, mutta ei varmasti kukaan mene lupaamaan, että siinä tapauksessa ja siinä tilanteessa liikenteeltä ei kerättäisi veroja lainkaan. Kyllä ne tavalla tai toisella sieltä valitettavasti kerätään. Silloin omasta mielestäni mallilla esimerkiksi siihen suuntaan, että luopuisimme ajoneuvoverosta eli uuden auton ostamisessa olevasta verosta ja korottaisimme hieman ajoneuvoveron perusosaa, pystyisimme kattamaan tuon menetyksen. Tämä malli itse asiassa olisi vakaa myös tulojen näkökulmasta, eli se ei riippuisi autokaupasta ja kannustaisi ostamaan uusia autoja, niitä, jotka käyttävät muun muassa biokaasua.

17.37 **Sari Essayah kd:** Arvoisa rouva puhemies! Edustaja Heinonen nosti hyvin esille tämän, miksi maaseudulla näitä tankkauspisteitä ei ole enemmän. Viittasinkin jo omassa esittelypuheenvuorossani, että syy on se, että näihin investointeihin, biokaasulaitosten rakentamiseen, ei ole saatu tukea sellaisissa tilanteissa, jos sitä biokaasua on haluttu nimenomaan myydä ulkopuolelle eikä pelkästään käyttää siellä omalla tilalla. Se tuntuu aika erikoiselta, jos vertaa siihen, että saammehan me maatalouden muihinkin investointeihin tukea eikä oleteta, että kaikki maito, vilja ja liha, mikä siellä tuotetaan, käytetään siellä samalla maatilalla, vaan totta kai ne on tarkoitettu myyntiin. Jos mietitään, että tämmöisessä tilanteessa, hyvänen aika, biokaasua syntyy yli sen oman tarpeen, niin miksi sitä ei voisi myydä liikennebiokaasuksi tai esimerkiksi vaikkapa lähialueen omakotitalokiinteistöjä tai vastaavia sillä voitaisi lämmittää? Tämä on yksi sellainen kummallisuus näissä investointitukisäännöksissä.

Toinen, minkä edustaja Heinonen myös nosti esille, on tämä hygienisointivaatimus, eli myöskin biokaasun kohdalla tämän mädätteen, jota siinä prosessissa syntyy, uudelleen-

Punkt i protokollet PR 30/2016 rd

käyttämistä on tehty lähestulkoon mahdotonta. Tällä hetkellä maaseudulla sitä karrataan jätevedenpuhdistamoille, vaikka jos sitä hygienisointivaatimusta hivenen järjeistettäisiin, niin olisi mahdollisuutta palauttaa uudestaan ravinnekiertoon. Ajatellaan, että samanaikaisesti ulkomaisia lannoitteita ostetaan, kun meillä olisi olemassa ne ravinteet siinä mädätteessä, jos se vain saataisiin sillä tavoin käsiteltyä ja sitä hygienisointivaatimusta osattaisiin oikealla tavalla soveltaa.

Tässä on tällaisia, voisi sanoa, hyvinkin maalaisjärkeisiä ja tässä tapauksessa ihan kirjaimellisesti maalaisjärkeisiä asioita, joita voitaisiin lähteä edistämään ja sitä kautta parantamaan maatilojen kannattavuutta ja ylipäättänsä myöskin niitä elinkeinoja, mitä maaseudulla harjoitetaan.

17.39 Sami Savio ps: Arvoisa puhemies! Ilmoitan myös itse kannattavani tätä edustaja Essayah'n ja muiden tekemää lakialoitetta, jossa nostetaan esille useita tärkeitä näkökulmia ja nimenomaan kannustavasta näkökulmasta verotuksen keinoin — ei niin kuin meillä Suomessa monesti on tapana, että me lainsäädännöllisesti rajoitamme jotain, vaan tässä meillä on todella tällainen kannustava näkökulma. Tällä tuettaisiin nyt tämän lakiesityksen toteutuessa uusiutuvan kotimaisen energian tuotantoa ja käyttöä hallitusohjelman mukaisesti. Samalla mahdollistettaisiin suomalaisen autokannan uusiutuminen. Sen ikä on tosiaan erittäin korkea eurooppalaisittain, kuten edustaja Heinonen äsken totesi.

Tässä on myös ympäristönäkökulmasta tarkasteltuna erittäin kannatettava lakialoite, ja sen toteutuessa saataisiin kaasuautojen määrää nostettua huomattavasti lähemmäksi esimerkiksi naapurimaamme Ruotsin tasoa.

Pidänkin tätä kannustenäkökulmaa huomattavasti parempana vaihtoehtona kuin mainittua, muutamassa maassa harkinnassa olevaa suoranaista bensiiniajoneuvojen kieltämistä.

17.40 Sari Essayah kd: Arvoisa rouva puhemies! Pyysin vielä puheenvuoroa, koska tuossa edustaja Savio niin hyvin otti esille tämän sanan "kannustava". Elikkä kristillisdemokratian ovat lähteneet siitä, että me tässä omassa vaihtoehtoisessa oppositiopolitiikkassamme nimenomaan pyrimme tuomaan niitä kannustavia vaihtoehtoja hallitukselle.

Tässä kävimme kyselytunnilla keskustelua siitä, voitaisiinko meidän tätä kannustavan perusturvan mallia lähteä kenties viemään eteenpäin. Nyt meillä on tällaisia kannustavia veroratkaisuja tässä pöydällä, ja ensi viikolla aiomme kannustavaa opintotukimallia olla esittelemässä. Todellakin kuulimme ministeri Tiilikaiselta, kun hän kertoi, että nyt ollaan sitten vihdoinkin toteuttamassa Ruotsin mallin mukaisesti se, että hankinnoissa tullaan edellyttämään suomalaisen eläinsuojelulainsäädännön noudattamista, kun tehdään julkisia hankintoja. Tämä on asia, jonka itse viime kesänä jo esitin, kun bongasin sen uutisen Ruotsista ja kysyin, miksei Suomessakin tätä asiaa voitaisi viedä eteenpäin. Jätin siitä silloin kysymystä ministerille.

Siinä mielessä todellakin voi sanoa, että KD on nyt antanut täällä hyvin tämmöisiä kannustavia insentiivejä hallituksen suuntaan, ja hyvin mielellään näemme, jos niitä lähdetään viemään eteenpäin ja toteutetaan, ja toivotaan, että myös tässä tapauksessa nämä autoverolain muutokset olisivat sen tyyppisiä, että niitä oltaisiin sitten ihan oikeasti viemässä eteenpäin. Tällä tavalla voitaisiin todella auttaa niitä hallitusohjelman kirjauksia, jotka tähtäävät nimenomaan siihen, että Suomessa energiaomavaraisuus paranisi ja meillä olisi ympäristöystävällisempää politiikkaa.

Punkt i protokollet PR 30/2016 rd

Riksdagen avslutade debatten.

Riksdagen remitterade ärendet till finansutskottet.