

Plenum

Torsdag 26.9.2019 kl. 16.00—18.41

6. Slopavkraftsskatten för dieslbilar

Medborgarinitiativ MI 6/2019 rd

Remissdebatt

Andre vice talman Juho Eerola: Ärende 6 på dagordningen presenteras för remissdebatt. Talmanskonferensen föreslår att ärendet remitteras till finansutskottet.

Debatt

17.31 **Timo Heinonen kok:** Arvoisa puhemies! Hyvä ministeri, edustajakollegat ja muut paikallaolijat! On hyvä, että veroista vastaava valtiovarainministeri Lintilä on paikalla, mutta toki olisin toivonut, että kun kyse on liikenteestä ja liikenteen verotuksesta, niin myös liikenneministeri Marin olisi paikalla tämän kansalaisaloitteen lähetekeskustelun yhteydessä. Itse koen, että nämä kansalaisaloitteet ovat erittäin merkittävä ja tärkeä osa meidän kansanvaltaa, demokratiaa, ja eilen koimme salissa jo tilanteen, että ministeriä ei ollut paikalla, ja tänään ei liikenneministeri ole tätä keskustelua kuuntelemassa ja osallistumassa siihen. Mutta kiitokset annan siitä, että veroista päättävä ministeri Lintilä on täällä paikalla.

Tässä kansalaisaloitteessa, joka keräsi hyvin nopeasti allekirjoitukset, ehdotetaan dieselautojen käyttövoimaveron poistoa. Dieselautojen käyttövoimavero taikka se, millä tavalla sen on syntynyt, on itse asiassa vähän monimutkaisempi kysymys kuin tässä kansalaisaloitteessa ehkä annetaan ymmärtää. Se ei ole sitä varten, että sillä tasattaisiin polttoainesten välisiä eroja siellä bensa- taikka dieseltankilla, vaan sillä tasataan bensiinin ja dieselin erilaisia, polttoaineverotuksesta johtuvia eroja. Tämä on tässä isompana kysymyksenä, ja sen takia en mene tässä keskustelussa nyt sen syvemmälle tähän problematiikkaan, mikä tämän kansalaisaloitteen taustalta löytyy, sillä itse olen halunnut lukea tämän kansalaisaloitteen isompana keskustelunavauksena.

Tämän aloitteen taustalla on nimittäin se tosiasia, että diesel on kallistunut merkittävästi ehkä viimeisen reilun vuoden aikana, ja useilla paikkakunnilla, monilla huoltoasemilla, diesel maksaa tällä hetkellä likipitään saman verran kuin bensa, ja taisi käydä niin, että josain vaiheessa oli muutamilla asemilla tilanne jopa toisin päin. Dieselin hinta on siis nousut, sillä maailmanmarkkinoilla bensiinistä on ollut ylitarjontaa ja toisaalta dieselistä pulaa. Tämä on tämän kansalaisaloitteen pihvi, se, mistä tämä lähtee liikkeelle. Ja sen takia annan tukeni tälle ajatukselle, mutta lähestyn tätä hivenen isommasta kokonaisuudesta, ja tämän vuoksi olisi ollut toiveeni, että myös liikenneministeri olisi ollut tässä keskustelussa paikalla.

Liikenteeltähän Suomessa kerätään vuosittain kokonaisuudessa veroja noin 8,4 miljardia, viime vuonna tehtiin itse asiassa ennätys tässä veron kokonaismäärässä. Verot koostu-

Punkt i protokollet PR 38/2019 rd

vat siis autoverosta, polttoaineverosta, ajoneuvoverosta, liikenne- ja autovakuutusmaksujen verosta, autojen ja niiden erilaisten osien arvonlisäverosta sekä huoltoon liittyvistä veroista ja näin pois päin. Näistä suurin yksittäinen liikenteen veroerä on polttoainevero, jota kerättiin viime vuonna siis noin kolme miljardia. Viidennes henkilöautoliikenteen veroista kerätään auton hankintaan liittyvänä autoverona, joka on oman keskustelunsa paikka, se on noin 1 miljardi valtion tuloissa. Ja autovero on useissa kannanotoissa itse asiassa nähty juuri sinä, joka on hidastanut tätä meidän autokannan uusiutumista, ja tästä hivenen olen huolissani nyt uudenkin hallituksen aikana, että autoveroon ei puututa sillä tavalla, mikä oli edellisellä hallituksella tavoitteena, että sitä porrastaen oltiin poistamassa ja pääsemässä siihen, että autoja ei enää tuotaisikaan niin paljon.

Yksilötasolla jos tätä tilannetta katsoo, niin tuollaisella aika tavanomaisella, aika vähäiselläkin henkilöauton käytöllä, 14 000 kilometrin vuosittaisella ajomäärällä, pelkkiin autoilun erikoisveroihin menee tällaisessa tilanteessa ilman arvonlisäverojakin noin 1 400 euroa — eli kyllä meillä autoilua osataan verottaa.

Käyttövoimaveron peritään siis autoilta, jotka käyttävät polttoaineena muuta kuin moottoribensiiniä, ja tässä omana erikoisuutenaan ovat muuten myös kaasuauto, joita tällä vastaavalla tavalla rangaistaan. Huomionarvoista on myös se, että verotusta on kaiken kaikkiaan viime vuosina pyritty uudistamaan niin, että vähäpäästöisen auton valintaan kannustettaisiin entistä voimakkaammin: käyttövoimaveron lukuun ottamatta nuo kaikki edellä mainitut verot ovat itse asiassa CO₂-perusteisia — no ei arvonlisävero, mutta autoilun perinteiset verot. Ja nyt meillä on edessä joka tapauksessa autoiluverotuksen isompi uudistus — halutaan tai ei, se on yksinkertaisesti vain tosiasia.

Itse toivon, että tätä kysymystä siis lähestytään isompana kysymyksenä niin, että me näkisimme koko autoiluverotuksen järkevämpänä ja kannustavampana siihen, että pystyttäisiin hankkimaan uudempi autoja autoveron keventämisen kautta tai lopulta poistamisen kautta, mutta sitten myös niin, että se, millä auto kulkee ja mitä sen pakoputkesta tulee, olisi ratkaisevaa siinä, millä tavalla sitä verotetaan — ja tämä nyt ei tällä hetkellä toteudu. Itse asiassa on vähän huolestuttaviakin viestejä: MY-diesel, joka on puhdas, 95-prosenttisesti vähemmän hiilidioksidipäästöjä tuottava, 100-prosenttisesti jätteistä ja tähteistä tehty polttoaine, on tällä hetkellä meidän tankilla noin 20–30 senttiä kalliimpaa kuin tuo perinteinen musta diesel. Ja nyt pitäisi tehdä verokeikautus mieluummin niin päin — toki sitä tälläkin hetkellä tuetaan jonkun verran enempi, mutta pitäisi olla niin päin — että se puhdas diesel olisi siellä tolalla edullisempaa kuin se musta diesel.

Tätä kokonaisuutta tällä omalla puheenvuorollani haluan olla pitämässä esillä ja toisaalta myös sitä, että hallitus on omassa ohjelmassaan asettanut erittäin kunnianhimoiset liikenteen hiilidioksidipäästöjen vähentämiset vuoteen 2030 mennessä ja valitettavasti minun mielestäni näillä toimenpiteillä, joita nyt esillä on ollut, niihin ei tulla pääsemään, sillä meidän autokanta näyttää edelleen vain vanhenevan ja hallitus ei ole tuonut itse asiassa yhtään sellaista toimenpidettä, joka olisi autokantaa uudistamassa.

Mutta annan siis tälle kansalaisaloitteelle, sen perusajattelulle, tukeni: sille, että meidän pitää lähestyä asiaa toisella tavalla eikä tällä tavalla kuin tähän asti on koko liikenteen verotusta ajateltu.

17.38 Ritva Elomaa ps: Arvoisa puhemies! Dieselautojen käyttövoimaveron poistoa koskeva kansalaisaloite — se on tärkeä. Hienoa, että aktiiviset ihmiset jaksavat näitä kansalai-

Punkt i protokollet PR 38/2019 rd

saloitteita tehdä: kerätä tarvittavat allekirjoitukset, jotta aloitteet päätyvät tähän pisteeseen tänne eduskuntaan ja niistä keskustellaan. Kiitos siis aloitteen tekijöille!

Toistetaan nyt vielä kerran sama vanha virsi, joka on faktaa: Suomi on harvaan asuttua maa, jossa etäisyydet venyvät etenkin haja-asutusalueilla todella pitkiksi. Tämä tarkoittaa käytännössä sitä, että auto on monen suomalaisen arjen sujuvuuden ja liikkumisen kannalta aivan välttämätön. Suomessa autot maksavat paljon ja käyttökustannukset ovat korkeat. Ajoneuvovero, polttoainevero, vakuutusmaksut sekä katsastusmaksut korottavat osaltaan autoilijoiden vuotuisia menoja. Yksityisautoilu nielee aivan kohtuuttoman suuren osan monien kotitalouksien tuloista. Perussuomalaisten linja on vastustaa autoilijoiden kurittamista kohtuuttomalla verotaakalla. Ohjelmassamme todetaankin, että ”ajoneuvot ovat Suomessa autoveron vuoksi poikkeuksellisen kalliita, minkä lisäksi autoilija maksaa ajoneuvoveroa, korkeaa polttoaineveroa, vakuutusmaksuja sekä katsastus- ja korjauskuluja”. Näin ollen tämä kansalaisaloite on hyvin linjassa sen kanssa, mitä perussuomalaisetkin kannattavat: yksityisautoilijaa ei saa valtion toimesta kohtuuttomasti rankaista, ei myöskään kuljetusalaa eikä yrityksiä.

Arvoisa puhemies! Käyttövoimaveron poistaminen dieselpolttoainetta käyttäviltä autoilta laskisi kustannuksia osalla autoilijoista, mikä on askel oikeaan suuntaan, mutta peräänkuulutan hallitukselta lisää nopeita toimia autoilun hintalapun alentamiseksi. Yksityisautoilijoiden lisäksi polttoaineen kovasta hintalapusta kärsivät esimerkiksi maatalous- ja kuljetusalojen yrittäjät. Heille pienetkin prosentuaaliset korotukset saattavat tarkoittaa mitätävää kustannusten nousua. Eikö myös yrittäjien toimintaa pitäisi edistää eikä kamppailaa hallituksen toimesta? Valitettavasti tällä hetkellä näyttää vain siltä, että hallitus ministeri Marinin johdolla tulee kurittamaan autoilijoita oikein olan takaa seuraavan vajaan neljän vuoden aikana. Hallituksessa tulisi herätä siihen tosiasiaan, että iso joukko suomalaisia elää joukkoliikenteen saavuttamattomissa. Ei ole oikein, että arjelle välttämättömän autoilun kannalta heiltä pumpataan niin sanotusti hillot pois. Nyt on hallituksella ja ministerillä korkea aika ottaa aikalisä ja miettiä uudemman kerran autoiluun ja polttonesteiden verotukseen liittyviä poliittisia linjoja ja tehdä tarvittavat käännökset taas järjen suuntaan. — Kiitos.

17.42 Jani Mäkelä ps: Arvoisa puhemies! Valtiovarainvaliokunnan liikennejaoksen jäsenenä kiitan kansalaisaloitteen laatijoita tärkeän asian esille nostamisesta. Tämä asia selkeästikin kiinnostaa ihmisiä, koska tämän kansalaisaloitteen allekirjoitukset kerättiin käsitteäkseni ennätysajassa — aivan parissa päivässä yli satatuhatta allekirjoitusta. Se kertoo suuresta mielenkiinnosta.

Kuten useimpiin kansalaisaloitteisiin, tähänkin sisältyy viesti. Kansalaisaloitteessa kerrotaan poliittisille päättäjille viesti, että viekää asiaa tähän suuntaan. Suunta on tärkeä, ei se, millä pykälällä tai nippelillä se sinne viedään, vaan se, että asia muuttuu oikealla tavalla. Tässä viesti on mielestäni se, että yksityisautoilu on välttämätöntä pitkien etäisyyksien maassamme ja että yksityisautoilu maksaa jo tällä hetkellä aivan liikaa ja että sen sijaan, että luotaisiin lisää kustannuksia autoilulle, kuten hallitus suunnittelee, pitäisi päinvastoin pienentää autoilun kustannuksia ja samalla pyrkiä ohjaamaan myös lisää rahaa tieverkon ylläpitoon. Tästä viestistä olen ehdottomasti samaa mieltä.

Valitettavasti liikenteen verotus sinänsä polttoaineen ja kaiken muunkin osalta on muodostunut erittäin mutkikkaaksi vyyhdeksi ja järjestelmäksi, jossa yhden asian muuttaminen vaikuttaisi toisiinkin asioihin. Dieselpolttoaineen verotuksen rakenteen muuttaminen

Punkt i protokollet PR 38/2019 rd

johtaisi satojen miljoonien verovaikutuksiin, joissa pitäisi huomioida myös ammattiliikenteen puoli. Näkisinkin, että kansalaisaloitteessa esitettyyn huoleen ja tahtotilaan pitäisi vastata laatimalla liikenteen veroista kokonaisselvitys, jossa korjattaisiin ja tasoitettaisiin tätä ja muitakin epäkohtia, joita verotukseen eri polttoaineiden osalta saattaa sisältyä. Samalla pidettäisiin huoli, ettei tämän verotuksen muuttaminen johtaisi kohtuuttomaan pumppuhintanousuun, kuten voisi tapahtua joissain ajattelumalleissa.

Mielestäni pitäisi olla niin, että liikenteessä kohdellaan erilaisia polttoaineita ja käyttövoimia teknologianeutraalisti eli niin, että emme suosi mitään erityistä polttoainetta tai toisaalta myöskään rankaise erityisen polttoaineen käyttämistä. Verotuksen pitäisi olla tasa-puolista. Ennen kaikkea autoilussa verotuksen pitäisi olla ennakoitavaa. Autohan on asunnon jälkeen toiseksi suurin investointi hyvin monelle ihmiselle, sen hankinta on pitkän ajan mietinnän kohde, ja nyt jos tehdään nopeita liikkeitä, se johtaa suuriin taloudellisiin vaikutuksiin hyvin suurille ihmisjoukoille.

Erityisesti edellisen liikenneministerin aikaan tuli aiheutettua suoranaisia markkinahäiriöitä hallituksen toimesta erilaisilla avauksilla, jotka tulkittiin nopeasti toteutettaviksi asioiksi, vaikka ne olikin tarkoitettu pitkän ajan tavoitteiksi. Viestinnässä pitäisi olla tarkkana sen suhteen, että ei aiheuttaisi markkinahäiriöitä automarkkinoille. Suomen autokanta on ennestäänkin hyvin vanhaa. Sitä pitäisi pystyä uudistamaan. Ongelma ei mistään kohtaa ole helppo, mutta siihen meidän poliitikkojen täytyy löytää ratkaisuja.

Toinen varapuhemies Juho Eerola: Edustaja Kankaanniemi — poissa. Ministeri Lintilä tässä kohtaa sitten, 3 minuuttia suunnilleen.

17.45 Valtiovarainministeri Mika Lintilä: Arvoisa puhemies! Ensinnäkin kiitoksia kansalaisaloitteen tekijöille. On hyvä, että nostetaan näitä asioita keskusteluun, ja toisaalta hyvä, että eduskunta keskustele näistä.

Liikenne tulee olemaan yksi sektoreista, jotka tulevat ehkä eniten muuttumaan tässä seuraavien vuosien tai, sanotaan, seuraavan vuosikymmenen aikana. Ja varmasti aina tullaan käymään keskustelua, mikä on dieselin ja bensiinin hinta sillä ajallansa. Me tiedämme kaikki sen, että yksi drone-isku tulee muuttamaan hintaa jo huomattavasti enemmän kuin me täällä eduskunnassa pystymme tekemään.

Tärkeintä olisi nyt löytää yhteinen ajatus siitä, mikä meidän liikenteen verotus, meidän liikenteen kokonaiskustannus on jatkossa, koska väitän, että kaikki puolueet, jotka eduskunnassa istuvat tällä hetkellä, tulevat vielä jossain vaiheessa olemaan siinä tilanteessa, että pohtivat sitä myös hallitusvastuussa. Eli tämä on erittäin hyvä isomman keskustelun avaus, ja valtiovarainministeriö on asettanut työryhmän jo keskustelemaan ja tekemään liikenteen verotuksen pidemmän aikavälin tarpeita vastaavia uudistuksia.

Sinällänsä tähän kysymykseen: Käyttövoimaveron tarkastelu yksittäisenä on pikkasen heikko asia. Kyllä me joudumme katsomaan sen kokonaisuuden, koska jos me lähtisimme siihen, että pelkästään käyttövoimaveron poistettaisiin, niin se hintaero olisi noin 26 senttiä litralta, mitä tulisi tapahtumaan paineen siirtoa, ja en usko, että tähän verohuojennuksen muutokseen olisi kovinkaan paljon halukkuutta — siitä olisi oma paine sitten sinne pumppulle — vaan se, että me pystyisimme tätä kokonaisuutta käymään läpi, olisi ehdottomasti se tärkein asia.

Pitää koko ajan mieltää se, että todennäköistä, hyvin todennäköistä on jatkossa, että valtio ei kerää verotuloja polttoaineista samalla tavalla kuin tällä hetkellä — ei polttoaineve-

Punkt i protokollet PR 38/2019 rd

rosta, ei dieselverosta, ei muista eikä alviverosta sitä kautta, koska autojen kulutus vähe-
nee, koko ajan mennään enemmän sähköautoihin, hybridiin ja niin edelleen. En ole vielä
täällä salissa 20 vuoteen, jotka olen täällä ollut, kuullut, että kukaan olisi hirvittävästi ker-
tonut niitä vaihtoehtoja, millä korvata miljardien menetykset. Aivan kuten edustaja Mäke-
lä sanoi — vai oliko Heinonen, joka sanoi — noin 9 miljardia on se, mitä kerätään. Kaikki
me joudumme pohtimaan sitä, millä me korvaamme sitä menetystä. Se on varmasti sellai-
nen keskustelu, että siihen liittyen minä toivon, että tänä iltana käynte hyvän keskustelun ja
annatte eväitä myös meille valtiovarainministeriöön, valtiovarainministeriön työryhmän
työskentelyyn, mitkä ovat ne keinot ja pitkän aikavälin isot linjat, joilla suomalaisen liiken-
teen verotusta, suomalaista liikennettä yleensäkin, kehitetään.

17.48 Sheikki Laakso ps: Arvoisa herra puhemies! Kiitän kansalaisaloitteen allekirjoitta-
neita, ja todellakaan, ei ole epäselvää se, minkä viestin tämä porukka meille antoi — todel-
lakin toistasataatuhatta nimeä, aika nopeasti vielä. Se kertoo siitä, että porukalla rupeaa
mitta täyttymään, enkä tosiaan itsekään sitä asiaa yhtään ihmettele.

Edustaja Heinonen otti kanssa tärkeän asian puheeksi — pidän kansalaisaloitteita todel-
la tärkeinä, ja voisin kuvitella, että koko meidän eduskunta ja ministerit myös sitä kunnioit-
tavat ja että silloin, kun on tällaisesta oman alan jutusta kyse, olisi myös alan ministeri pai-
kalla.

Pumppuhinta on kyllä tällä hetkellä, voisi sanoa, pöyristyttävä dieselin osalta. Se tekee
ongelmaksi myös sen, että dieselautojen arvo rupeaa katoamaan, koska tällä hetkellä die-
selin niin sanotut käyttömaksut ovat sen verran kovia ilman sen kovan dieselin hintaa. Voin
kertoa omastakin perheestäni, että siellä ei ole pihassa kovin kallis auto, minkä pihassa sei-
sottaminen maksaa melkein tuhat euroa vuodessa. Tiedän koko tämän järjestelmän höl-
möyden siinä muodossa, mutta nykyhallitus todennäköisesti ei tähän asiaan kuitenkaan
minkään näköistä muutosta tule tekemään.

Ammattiliikenteellehän tällainen pumppuhinta on todella kaamea tilanne. Kilpailukyky
Euroopasta tulevien kilpailijoiden kanssa rupeaa olemaan sitä luokkaa, että oksat pois. To-
dennäköisesti näillä pumppuhinnoilla tullaan näkemään jonkunnäköistä konkurssiaalto-
akin, jollei sitten nykyinen hallitus vihdoinkin viimein toteuta ammattidieseliä, jota kuljetus-
alan keskusjärjestöt ovat pitkään halunneet.

Haluan kuitenkin tuoda sen tosiasian esille, että ei nykyinen hallitus ja todennäköisesti ei
helposti seuraavakaan hallitus pysty keksimään kovin montaa paikkaa, mistä tämän niin
sanotusti pumppuhinnan alennuksen korvaaminen löytyisi tai mikään muukaan tyyli. Näen
todella huolestuttavana kuitenkin sen linjan, että lähdetään siirtymään käyttömaksupuolel-
le näissä asioissa, koska en todellakaan näe siinä mitään järkeä, että autoista ruvetaan mak-
samaan veroja niin sanotusti omistamisesta. Kyllä sen pitää niin olla, että ne maksavat, ket-
kä käyttävät.

Kiitos joka tapauksessa aloitteelle ja allekirjoittajille hyvästä työstä ja todella nopeasta
nimien keruusta. Hyvä, että näistä asioista keskustellaan ja päästään asioihin paneutumaan
paremmin.

17.52 Atte Harjanne vihr: Arvoisa puheenjohtaja! Täytyy kiittää kollegoita: täällä on ol-
lut minusta erinomaista, rakentavaa, henkistä keskustelua.

Punkt i protokollet PR 38/2019 rd

Minä itse ymmärrän kyllä hyvin, mistä tämä aloite kumpuaa. Siinä on minusta semmoinen huoli elämisen ja yrittämisen edellytyksistä sellaisilla alueilla, joissa matkat ovat pitkät, ja tähän on täällä tuotu hyvin esiin.

Samaan aikaan on selvää, että meidän fossiilitalouden aika on pian ohi. Sen täytyy olla ohi, tai muuten me kehitämme tämän planeetan ennen pitkää sietämättömäksi paikaksi. Toisaalta sitten esimerkiksi viimeaikaiset tapahtumat vaikkapa Saudi-Arabiassa osoittavat aika konkreettisesti sen ja muistuttavat siitä, että riippuvuus fossiilienergiasta luo herkkyyksiä, semmoisia riippuvuuksia, joita on vaikea hallita.

Oman lisänsä tähän keskusteluun toi minusta erinomaisesti ministeri Lintilä, joka toi esiin sen, että meidän liikennepolitiikan fiskaalinen logiikka menee joka tapauksessa uusiksi. Ennen pitkää pitää miettiä, miten me keräämme niitä varoja, joita me olemme nyt tottuneet keräämään polttoaineesta.

Meillä on siis tarve tehdä tällainen hallittu ja reilu muutos, ja toivoisin, että tämä sali laidasta laitaan pohtisi, miten se tehdään, eikä ylläpidetä sitä ajatusta, että kaikki voi jatkua kuin ennenkin, jos vain ei tehdä mitään, koska sitä vaihtoehtoa meillä ei ole. Meillä on nämä monella tavalla vaikeasti yhteen tulevat haasteet, jotka pitää taklata. Sen takia minusta on tärkeää tosiaan tuoda tällaista, ja ehkä kannustaa hallitustakin tekemään semmoista, tiekarttaa ja strategiatyypistä lähestymistapaa, jossa mietitään, miten tämä homma korjataan, minkälainen meidän liikennejärjestelmämme on kymmenen vuoden päästä, mitkä ne askeleet siihen ovat ja sentyyppistä, sen sijaan, että kiinnitetään liikaa huomiota johonkin yksittäiseen asiaan kerrallaan ja sitten todetaan, minkä takia se ei toimi.

Minustakin tämä on hyvä pointti, että tämä on aloitteentekijöiltä nimenomaan viesti, ja tämä viesti pitää minusta kuulla riittävässä laajuudessa ja oikealla tavalla ja miettiä, minkälaisia vastauksia me siihen voimme tarjota. Ne vastaukset eivät ole helppoja eivätkä yksinkertaisia, mutta me olemme täällä päättämässä asioita, jotka ovat vaikeita. Siksihän me täällä olemme. Kuuntelen mielenkiinnolla jatkokeskustelua.

17.54 Antero Laukkanen kd: Arvoisa herra puhemies! Kiitos tosiaan aloitteen tekijöille tästä erinomaisesta aloitteesta, joka tarjoaa meille nyt mahdollisuuden keskustella autoilun hinnasta Suomessa. Kun katsoo tätä perustelutekstiä, joka on käytännössä yksi kappale, niin se vain toteaa, että käyttövero — joka aikanaan tuli ja jonka piti tulla väliaikaisesti mutta joka jäi pysyväksi — pitäisi poistaa.

Kukaan ei Suomessa ole niin verotettu kuin autoilija. Verotaakka on raskas suomalaisen autoilijan päällä. Silti meillä alkaa olla koko Pohjoismaiden huonoimmassa kunnossa oleva tieverkosto. Kerätään lähes 9 miljardia, annetaan vajaa 2 miljardia tienhoitoon. Tämä on epäkohta, joka koskettaa meitä kaikkia. Meillä on rataverkko, joka on niin huonossa kunnossa, että siellä ei kohta pysty ajamaan kuin kahdeksaakymppiä. Muualla maailmassa kehittyneissä maissa ajetaan 300 kilometriä tunnissa näillä junilla.

Julkinen liikenne ei toimi, se on kallista, se ei houkuttele. Pääkaupunkiseudullakin poikkittaisliikenne on niin huono ja toimimaton, että se melkein rohkaisee auton hankkimiseen. Espoossa rakennettiin Länsimetro — sen piti maksaa 700 miljoonaa, se maksaa 3 miljardia. Sen hyötysuhde on negatiivinen vielä 50 vuotta eteenpäin. En vastusta metroa, vastustan Länsimetroa. Se aiheutti sen, että ihmisten työmatkoihin tuli noin puolitoista tuntia lisää per vuorokausi.

Arvoisa puhemies! Suomessa, jos oikein olen ymmärtänyt — korjatkaa minua — 90 prosenttia tavaroista liikkuu kumipyörillä. Nyt kun me keskustelemme autoverotuksesta,

Punkt i protokollet PR 38/2019 rd

on hyvä sanoa ääneen se, että vaikka jokainen hallitus vuorollaan nostaisi autoveroa ja raskaita lisää autoilijaa, niin seuraus on aina se — koska se auto on meille niin elintärkeä, melkein pyhä lehmä, niin kuin joku sanoi — että autoilu ei vähene yhtään kilometriä mutta kaikki ne korotukset ovat poissa kulutuksesta, siitä, mihin ihmiset päivittäin käyttävät rahaa. Se on aivan selkeää. Sitten kun meillä on suurin osa maasta vielä sellaista, että auton käyttäminen on täysin välttämätöntä. [Timo Heinonen: Juuri näin!] Sitä ei pysty mitenkään estämään. Kun bussit eivät enää kulje, postit eivät kulje, mikään julkinen liikenne ei toimi, taksituudistus on vienyt taksitkin maaseudulta, olemme tilanteessa, jossa joudumme käyttämään autoja.

Arvoisa puhemies! Taidan vielä kävellä sinne pönttöön. [Puhuja siirtyy puhujakorokkeelle]

Toinen varapuhemies Juho Eerola: Tänne vaan. Jos puhe kestää yli 3 minuuttia, niin saa jatkaa sitten täältä.

Arvoisa puhemies! Tosiaan olen nyt toisen kauden kansanedustaja enkä muista, että kertaakaan olisin puhunut tai olisi ollut sellaista tilannetta, että olisi voinut tästä autoilusta puhua. Tämä autoilun demonisointi, joka tällä hetkellä on menossa, on täysin kohtuutonta. Meidän kansanedustajien pitäisi kyllä olla sen verran rohkeita, että me katsoisimme näitä tosiasioita.

Itselläni on dieselauto. Meillä on kaksi autoa perheessä, koska se on meille täysin välttämätöntä. Meillä ei ole vaihtoehtoja. Mutta molemmat autot ovat dieselaitoja ja niin puhtaita dieselaitoja, että ne ovat puhtaampia kuin monet bensiautot. Samaa aikaa me käymme täällä eduskunnassa ja muuallakin tätä julkista keskustelua, jossa koko ajan kaiken autoilun ikään kuin pahan alku ja juuri ovat dieselmootorit — jotka ovat kohta jo niin puhtaita, että voi melkein suoraan putkesta hengittää. [Timo Heinonen: Puhtaampia kuin sähköautot!] — Niin kyllä, juuri näin. — Ja nyt se, mitä me aiheutamme kansantaloudellisesti vielä kaiken lisäksi, kun me käymme tätä dieselä paheksuvaa keskustelua, on se, että käy niin kuin joku edustaja sanoi: näiden dieselautojen arvo romahtaa. Sekin on taas pois autoilijalta. En ymmärrä, mikä ihmeen maailmankaikkeuden suurin syntinen tämä dieselautoilija on.

Ja haluan täältä nyt, arvoisa puhemies, sanoa, että kyllä meidän pitää edustajina pystyä parempaan kuin siihen, että me demonisoimme nämä dieselautoilijat. Ja toivon — tai sanotaan näin, että tämä keskustelu on ollut erittäin hyvää, enkä halua sitä pilata — vain sitä, että me puhuisimme nyt suomalaisille ihmisille, jotka tällä hetkellä pohtivat sitä, että miten ihmeessä minä selviän tulevaisuudessa, jos minulta viedään tämä dieselautokin.

Ja kun täällä ministeri kysyi, mistä nämä miljardit sitten otetaan: voisi ehkä tehdä vertailevaa laskelmaa siitä, mitkä ovat dynaamiset vaikutukset, jos autoverotus laskee ja ihmisille jää enemmän sitä niin sanottua elämiseen käytettävää varaa. Ei se tästä maasta mihinkään katoa. Kyllä se menee hyödylliseen kulutukseen ja sitä kauttakkin tulee rahaa. Suurin synty tässä ehdottomasti on se, että näitä varoja, jotka autoilijoilta kerätään, ei käytetä ensisijaisesti tiestön hyvään kunnossapitoon.

18.01 Ari Torniainen kesk: Arvoisa herra puhemies! Haluan omasta ja myöskin keskustan eduskuntaryhmän puolesta lämpimästi kiittää tämän kansalaisaloitteen alullepanijoita. Tämäkin keskustelu osoittaa sen, että 125 000 allekirjoittajaa haluaa nostaa esille autoilun

Punkt i protokollet PR 38/2019 rd

ja ennen kaikkea autoilun kustannukset. Ja myöskin ministeri Lintilälle kiitos siitä, että hän valtiovarainministerinä pystyi olemaan tämän keskustelun aikana edes jonkin aikaa täällä paikalla — tiedetään ministerien kiireellisyydet. Hän myöskin kertoi tähän asiaan liittyvistä asioista, ja tietysti hän valtiovarainministerinä vastaa nimenomaan veroasioista.

Kun katsoo tätä kansalaisaloitetta, niin olen siinä mielessä samaa mieltä aloitteen tekijöiden kanssa, että etenkin Pohjois-Suomessa — mutta laajentaisin sitä niin, että näin on lähes koko Suomessa — ei tule toimeen ilman henkilöautoa. Joukkoliikenne ei pelaa käytännössä kuin pääkaupunkiseudulla tai jossain Tampereen alueella; lähes koko Suomessa joukkoliikenne ei pelaa käytännössä ja henkilöautoa tarvitaan, meistä jokainen tarvitsee sitä.

Mutta sitten tämä dieselautojen käyttövoimaveron poisto -asia. Kyllä itse näkisin, että käyttövoimaveron tarkastelu yksittäisenä asiana ei ole välttämättä perusteltua, vaan koko liikenteen verorakennetta tulee arvioida kokonaisuutena, ja sitä tulee arvioida nimenomaan kokonaisuutena, sitä, miten sitä kerätään, mistä sitä kerätään, ja myöskin, mihin sitä käytetään. Tähän asiaan on kiinnitetty huomiota myöskin hallitusohjelmassa, hallitusneuvotteluissa. Itse kun sain olla siellä liikenteen puolella hallitusneuvotteluissa mukana, niin haluttiin nimenomaan, että koko liikenteen ja autoilun verotusta katsotaan kokonaisuutena ja tehdään kokonaisratkaisuja. Ministeri Lintilä omassa puheenvuorossaan jo kertoi, että myöskin ministeriö on tähän asiaan kiinnittänyt huomiota ja on myöskin jo vienyt asiaa eteenpäin. Siinä on käytännössä liikenteen verotuksen uudistamista selvittävä työryhmä jo aloittanut työnsä, ja toivotaan sieltä myöskin konkreettisia esityksiä tulevaisuudessa.

Hallitusohjelmassa myöskin haluttiin kiinnittää huomiota ennen kaikkea tähän dieseliin ja todettiin, että jos liikenteen ja erityisesti dieselin verotusta uudistetaan, niin — kuten jo edustaja Laakso täällä omassa puheenvuorossaan toi esille — siinä yhteydessä ammattibiodieselin käyttöönoton mahdollisuuksia tulee selvittää. Tämä on myöskin ollut ennen kaikkea raskaan liikenteen sidosryhmien tahto ja ammatinharjoittajien tahto. Se on yksi osa tätä isoa kokonaisuutta, ja itse toivon, että kokonaistarkastelussa myöskin tähän kiinnitetään huomiota. Mutta ennen kaikkea koko autoilun verotuksen uudistamista tarvitaan.

18.04 Vilhelm Junnila ps: Arvoisa puhemies! Kiitän kansalaisaloitteen tekijöitä. Tulkitseen sen tällaisena eräänlaisena hätähuutona myös erityisesti liikenteen ilmastopolitiikan työryhmän raportissa esitettyihin toimenpiteisiin. Mielestäni tämä on jonkinlaista käyttövoimavainoakin tietyllä tapaa. Koska en enää voi kiittää ministeri Lintilää, kun hän on poistunut — hän voi lukea nämä kiitokset sitten pöytäkirjasta — niin tässä yhteydessä haluan kiittää edustajia Heinonen ja Laukkanen erinomaisista puheenvuoroista. Sen sijaan olisin toivonut, että ministeri Marin olisi ollut paikalla täällä. Tämä asia tietysti aivan keskeisesti koskettaa hänen hallinnonalaansa.

Tuossa aiemmin viitattiin myös esimerkiksi sähköautoihin. Kun puhuin tuossa käyttövoimavainosta, niin dieseliin kohdistuva asenne on jo siinä mielessä kohtuullisen merkittävä, että esimerkiksi tämän Nesteen MY-dieselin päästöt polttoaineena kilometriä kohti ovat noin 12 grammaa hiilidioksidia ja sitten jos arvioidaan esimerkiksi Motivan laskelmien mukaan, että kilometriä kohtaan menee 0,2 kilowattituntia, niin täyssähköauton vastaavat hiilidioksidipäästöt, kun niitä ladataan Suomen sähköverkosta, ovat itse asiassa 29 grammaa eli huomattavan paljon enemmän. Eikö kuulostakin aika merkittävältä?

Huomennahan täällä jälleen lakkoillaan ilmaston eteen, ja eittämättä autoilijat ovat jälleen tässä yhtenä syypäänä. Mielestäni on meidän vastuu tuoda keskusteluissa esiin myös

Punkt i protokollet PR 38/2019 rd

dieselin tarkoituksenmukaisuutta Suomen kannalta, siis jos nyt mietitään vaikka Nesteen biodieseliä, sehän on meidän kotimainen tuotteemme ja erityisesti hyvin tärkeä, ei pelkästään kuljetusyrittäjille vaan myös meidän koko vientisektorille. Hirvittävän suuri osa meidän viennistähän, toisin kuin yleisesti ehkä luullaan, perustuu tällaiseen bulkkituotteeseen, ja nyt kun nämä korotukset ovat jälleen kohdistuneet myös näihin biopolttoaineisiin, niin tässä yhteydessä pyydän hieman harkintaa jatkossa, mitkä ovat oikeasti meidän menestystuotteita.

Haluan vielä lopuksi todeta sen ristiriidan tässä, että yleensähan mietitään, mistä miljardeja saadaan — tässä puhuttiin 9 miljardista, miten se katetaan — mutta tässähan on aivan keskeisesti kysymys myös kakun toisesta päästä eli meidän oman viennin vetävyystä. Kaikki korotukset, mitä tehdään, tehdään ne sitten hyvistä motiiveista tai ei, esimerkiksi dieseliin, kohdistuvat aivan suoraan myös sinne toiseen päähän. — Kiitos.

18.07 Mari Holopainen vihr: Arvoisa puhemies! Hyvät edustajat! Ihan ensimmäiseksi haluaisin kiittää tämän kansalaisaloitteen tekijöitä ja kaikkien kansalaisaloitteiden tekijöitä riippumatta siitä, mikä se sisältö on. Minusta on erittäin arvokasta, että kansalaisaloitteita tehdään. On kova työ kerätä tällainen määrä nimiä, ja toivon, että jokainen kansalaisaloite saa arvoisensa kohtelun ja käsitellään huolellisesti.

Täällä on tuotu esiin se, että ministerit eivät ole paikalla, kun kansalaisaloitteita käsitellään. Minusta olisi arvokasta, jos ministerit olisivat paikalla. [Ari Torniaisen välihuuto — Timo Heinonen: Pitäisi olla!] Tosin olen kuullut, että myöskään viime hallituskaudella ministerit eivät läheskään aina olleet paikalla, eli jos tämä pitää paikkansa — en ole varmistanut kaikkien viime kauden kansalaisaloitteiden käsittelyn osalta sitä, olivatko ministerit paikalla, mutta tällainen tieto on — niin meillä on tässä yhteinen ryhdistäytymisen paikka.

Kansalaisaloitteita on käsitelty vuosina 2015—2019 parisenkymmentä ja ainoastaan yksi kansalaisaloite on hyväksytty, eli kyse ei ole mistään kansalaisaloitteiden tehtailusta. Kansalaisaloitteet ovat ihmisten harvoja keinoja tuoda esiin näkemyksiään suoraan tänne eduskuntaan. Kansalaisaloitemenettely ei korvaa edustuksellista demokratiaa. Se, että me täällä käsittelemme kansalaisaloitetta, ei tarkoita, että meidän täytyy olla samaa mieltä siitä aloitteesta, mutta jokainen aloite ansaitsee kuitenkin minun mielestäni erittäin huolellisen käsittelyn. Siksi pitäisikin miettiä, miten me voisimme helpottaa kansalaisaloitteiden tekemistä, koska niin kuin täällä on monen kansalaisaloitteen osalta todettu — edustajilla on ollut hyviä puheenvuoroja siitä — on aika vaikeata yksittäisenä kansalaisena tai yhdistyksenä tai järjestönä olla lain asiantuntija, jolloin minun mielestäni pitäisi pohtia, miten me voisimme auttaa kansalaisaloitteiden laatimisessa, tai ehkä pitäisi tehdä semmoinen formaatti, jossa sitten ainakaan muutoseikkoihin kansalaisaloitteiden ei tarvitsisi kaatua. [Timo Heinonen: Oikein!] Olisi myös arvokasta, että nämä kansalaisaloitteet saavat arvoisensa vastaanoton nyt tällä kaudella. Ilmeisesti vain lainsäädäntöjohtaja tulee ottamaan aloitteet vastaan. Toisaalta puhutaan paljon osallisuudesta ja siitä, miten voitaisiin innostaa ihmisiä osallistumaan, joten ehkä pitäisi pohtia vähän toiseen suuntaan tätä asiaa, että miten voisimme vielä enemmän kannustaa aloitteiden tekemiseen tai muuhun osallisuuteen.

Liikenteen osalta on todellakin hyvä miettiä pitkän aikavälin kokonais kuvaa. Esimerkiksi edustaja Harjanteen ehdottama kymmenen vuoden aikaväli, jopa vähän pidempi, on hyvä lähtökohta liikenteen eri skenaarioiden pohtimiseen. Todellakin, me emme voi tietää

Punkt i protokollet PR 38/2019 rd

täysin tänään, mikä teknologia tai mikä skenaario tulee toteutumaan, mutta sen takia olisi-kin erittäin hyvä näin isoissa järjestelmätason hankkeissa tehdä skenaarioita ja pohtia vähän eri vaihtoehtoja. Suunnan täytyy kuitenkin olla selvä, ja suunta on se, että meidän liikennejärjestelmämme tulee vähentämään päästöjä.

Täällä on puhuttu joukkoliikenteestä. On totta, että poikittaisliikenne on ollut pääkaupunkiseudulla haastavaa, mutta nyt olemme tehneet sellaisia päätöksiä, joilla tulemme parantamaan poikittaisliikennettä. Esimerkiksi Raide-Jokeri on tällainen päätös. Poikittaisliikenteen toimivuus on pitkälti kiinni siitä, minkälaisia liikenneinvestointeja olemme päättäneet tehdä. Hyvin suuri osuus matkoista pääkaupunkiseudulla ja suurin osa matkoista Helsingin keskustaan tehdään joukkoliikenteen avulla. On selvää, ettei joukkoliikenne ole ratkaisu siellä, missä joukkoja ei ole, ja siellä täytyy olla muuntotyypisiä ratkaisuja, joista sitten auto on keskeisin väline. Toki olisi tärkeää, että voisimme myös parantaa harvemmin asuttujen seutujen mahdollisuuksia käyttää joukkoliikennettä tai vaikka yhteiskäyttö-autoja tai mitä tulevaisuus tuokaan tullessaan, etenkin nuorten kannalta se olisi tärkeää. Myös Uudellamaalla tiedämme, että meidän vähän kauemmissa kunnissa nuorten suuri toive on se, että joukkoliikenne toimisi, koska nuoret eivät voi itse ajaa autoa, joten tässä on sellainen ikäpoliittinenkin näkökulma, että satsaamalla joukkoliikenteeseen me palvelemme sitten niitäkin, jotka eivät omista omaa autoa tai pysty sitä ajamaan.

On hienoa, että tässä hallitusohjelmassa myös panostetaan junaliikenteeseen, ja nyt jos saamme nopeasti näitä kaksoiskaupunkihankkeita eteenpäin, niin nehan myös tuovat ihan uudenlaisia työpaikka- ja asumisalueita, kuten nyt sitten Helsinki—Turku- tai Helsinki—Tampere-välillä on mahdollista saavuttaa, ja pidän niitä erittäin tärkeinä.

On myös kiinnostavaa, että Rail Baltica tulee parantamaan Tallinnan joukkoliikennedyhteyksiä ja luomaan erittäin nopean yhteyden Baltian maista Eurooppaan. Meidän täytyy kyllä myös miettiä hyvin tarkasti, että me emme jää täällä Suomessa bussinperäksi, ja meidän täytyy aidosti miettiä, mitä ratkaisuja me tähän voisimme tuoda. Toki Tallinnan-tunneli on yksi mahdollisuus, jota nyt selvitetään, ja kun tiedämme, että lentoliikenteen päätöt ovat erittäin merkittäviä ilmastonmuutoksen kannalta, niin junaliikenteen lisääminen on tärkeä keino siihen vastaamisessa. [Timo Heinonen: Mitä mieltä vihreät on tästä diesel-verosta?] Tämän takia olisi tärkeää, että me voisimme myös tutkia hyvin selkeästi kaikki ne mahdollisuudet, joilla voimme sitten kymmenen vuoden päästä liikkua kestäväällä tavalla täältä Suomesta myös Eurooppaan.

Nyt myös parlamentaarinen työryhmä aloittaa liikenneinvestointien pohtimisen. Tämä on minusta hyvä suunta. Pohditaan sitä isoa kuvaa sen sijaan, että tänne tuodaan pelkästään yksittäisiä hankkeita tai yksittäisen alueen hankkeita pöydälle. Pitäisi katsoa tasapuolisesti se koko kuvio.

Myöskin tämän kansalaisaloitteen täytyy saada arvoisensa käsittelytapa, mistä puheeni alkuosassa etenkin puhuin, ja toivon sitä kaikille muillekin aloitteille.

Toinen varapuhemies Juho Eerola: Muistutan edustajia, että nyt on käsittelyssä kansalaisaloite dieselautojen käyttövoimaveron poistosta. Pidetään keskustelu tässä aiheessa. — Edustaja Marttinen näyttää esimerkin.

18.15 Matias Marttinen kok: Arvoisa puhemies! Teen parhaani puhemiehen ohjeistuksen täyttämiseksi. — Hyvät kollegat! Kansalaisaloitteessa ehdotetaan dieselautojen käyttövoimaveron poistoa. Pidän tämän kansalaisaloitteen tekemistä tärkeänä kannanottona ja

Punkt i protokollet PR 38/2019 rd

ihmisten mielenosoituksena siitä huolesta, joka heillä on autoilun korkeista kustannuksista. Ymmärrän tämän täysin, ja tämä myös meidän kansanedustajien täytyy tässä salissa muistaa. Tämän keskustelun aikana olen tullut myös itse samaan johtopäätökseen kuin edustaja Heinonen ja ymmärrän tämän kansalaisaloitteen myös laajempina keskusteluna ylipäänsä autoilun kustannuksista, ei pelkästään käyttövoimaveron osalta, vaikka itse kansalaisaloite sitä koskeekin, mutta myös laajemmin siitä, miten autoilun kustannukset ovat kehittyneet.

Käyttövoimaveron tarkoituksena on ollut tasata henkilöautojen polttoaineiden verotasojen välisiä eroja bensiinin ja dieselin osalta, ei suoraan niinkään bensiinipumpuilla näkyvää hintaeroa. Kysymys on siten laajempi ja monimutkaisempi, ja toivon, että tämä kansalaisaloitteessa esille nostettu huoli otetaan vahvasti esille, kun hallitus valmistelee tätä isompaa liikenteen verotuksen uudistusta. Siinä on perusteltua käydä läpi koko liikenteen verotuksen kokonaisuus, kaikki verot ja se, miten nykyinen järjestelmä toimii. Tuota työtä varten tämä aloite antaa erinomaisen pohjan.

Tämä ei kuitenkaan poista sitä tärkeää asiaa, minkä aloitteen tekijät nostavat esille. Moni ihminen siis kokee, että autoilun kustannukset ovat nousseet, ja kuten täällä tiedämme, pitkien etäisyyksien Suomessa työssäkäynnin ja perheen asioinnin vuoksi yksityisauton käyttö on valtaosalle suomalaisista välttämättömyys. Sitä taustaa vasten pidän erikoisena, että juuri nyt kun tätä kansalaisaloitetta käsitellään tässä salissa, itse asiassa hallitus ei ole kuullut tätä ihmisten huolta. Päinvastoin. Olemme nimittäin juuri kuulleet, että hallitus aikoo kiristää ensi vuonna polttoaineiden verotusta 250 miljoonalla eurolla. Se tarkoittaa noin kuuden sentin korotusta bensiinin ja dieselin pumppuhintoihin, minkä ihmiset tulevat näkemään sitten ensi elokuussa, kun autojaan tankkaavat. [Timo Heinonen: Ja keskusta tämän kuittaa!] Tämä nostaa edelleen autoilun kustannuksia, rokottaa työssäkäyvää työntekijää ja ennen kaikkea kuljetusalaa ja kuljetusalan yrittäjiä, siis tavallisia ihmisiä, joille autoilu ja auton käyttö on täysin välttämätöntä.

Arvoisa puhemies! Tämän kansalaisaloitteen on allekirjoittanut yli 125 000 ihmistä. Tämä on yksi eniten allekirjoituksia kerännyt kansalaisaloite, mitä tämä talo on päässyt käsittelemään. He ovat olleet huolissaan autoilun kasvaneista kustannuksista ja vaatineet siihen muutosta, ja hallitus lähettää terveiset näille ihmisille kertomalla, että polttoaineiden verotusta korotetaan reippaasti ensi vuonna. Sama suunta siis jatkuu, ja se maali karkaa yhä kauemmaksi, mihin nimenomaan ihmiset ovat ottaneet tässä kansalaisaloitteessa kantaa. Näyttää siis siltä, että tämä politiikka, mitä hallitus nyt harjoittaa, on täysin fiskaalinen tarkoitukseltaan; tarkoitus on vain kerätä lisää veroja sen päälle, mitä autoilusta kerätään jo tällä hetkellä, yli 8 miljardia euroa vuodessa, millä ei ole siis todellista vaikutusta itse päästöihin. Itse asiassa hallitus toteaa omassa esityksessään, joka on tulossa meidän käsitteilyyn, että lyhyellä aikavälillä polttoaineverojen korotusten arvioidaan vähentävän dieselkäyttöisten henkilöautojen kulutusta 1,4 prosentilla — siis 1,4 prosentilla. Nämä päästöjen vähentymisvaikutukset ovat mitättömät, mutta edelleen ihmisten verotaakka vain kasvaa.

Arvoisa puhemies! Toinen ihmetyksen aihe, joka liittyy hallituksen ilmasto- ja liikennepolitiikan poukkoiluun ja tähän keskusteluun osin, on se, miten hallitus aikoo myös rokottaa niin sanottua parafiinistä dieseliä poistamalla sen verotuen, yhteensä 120 miljoonaa euroa vuodessa. Kun nimenomaan meidän pitäisi pohtia, miten kestäväällä tavalla, ilman että ihmisten verotaakkaa autoilun osalta nostetaan, voidaan vähentää päästöjä ja uudistaa suomalaista autokantaa, niin hallitus päätöksellään tekee ratkaisun, joka nimenomaan rokot-

Punkt i protokollet PR 38/2019 rd

taa puhtaampia ja uusia polttoaineita. Hallituksen päätös rokottaa rajusti esimerkiksi Nes-teen valmistamaa uusiutuvista raaka-aineista tehtyä MY-dieseliä, jonka kasvihuonekaasupäästöt ovat jopa 90 prosenttia pienemmät kuin mitä fossiilisen dieselin päästöt ovat. En oikein ymmärrä, miten tämäkään päätös on fiksua ilmastopolitiikkaa.

Arvoisa puhemies! Minusta tämän kansalaisaloitteen myötä hallitus ja koko eduskunta saavat suomalaisilta vahvan viestin, mikä liittyy autoiluun ja autoilun kustannuksiin nimenomaan koskien dieselautoja, ja kuten aikaisemmin totesin, on selvää, että hallituksen täytyy ottaa tämä ihmisten huoli vakavasti, kun tätä suurempaa liikenteen verotuksen uudistusta lähdetään valmistelemaan.

18.21 Heikki Autto kok: Arvoisa herra puhemies! Olipa mukava kuulla selkeää puhetta tärkeästä asiasta. Haluan kiittää edustaja Marttista hyvästä puheenvuorosta.

Arvoisa puhemies! Tosiaan, kannan kyllä huolta siitä, että kun keskustellaan kansalaisaloitteesta, jonka on allekirjoittanut yli 125 000 suomalaista, ja kun puhutaan liikenteen verotuksesta, jolla valtio kerää yli 8 miljardia euroa vuosittain, niin ministeriäitio on täysin tyhjä. Ei voi olla näin, kun puhutaan yhdestä keskeisimmästä arkeemme ja toisaalta myös valtiontalouteen vaikuttavasta asiasta. [Ari Torniaisen välihuuto] Täytyy päästä käymään keskustelua, jossa eduskunta voi ottaa kantaa kansalaisaloitteeseen ja jossa ministerit vastaavat kansanedustajien esiinnostamiin näkökulmiin. Totta kai kansalaisaloite lähtee tästä edelleen valiokuntakäsittelyyn, mutta kyllä lähetekeskustelulla on merkittävä rooli siinä, miten työskentely edelleen valiokunnissa etenee, ja tämän vuoksi olisi kyllä enemmän kuin suotavaa, että ministerit olisivat näin tärkeää asiaa käsittelemässä.

Arvoisa puhemies! Autoliikenne on välttämätön osa suomalaisten arkea. Se on aivan keskeinen osa niin perheiden kuin yksinäisten ihmisten hyvinvointia. Suomi ei toimisi ilman henkilöautoja ja ilman raskasta liikennettä. Ja tosiaan, kuten jo edellä on mainittu, kun liikenteestä kerätään yli 8 miljardia euroa veroja ja nykyinen hallitus haluaa liikenteen verotaakkaa lisätä vielä 250 miljoonalla eurolla, niin on aiheellista käydä eduskunnassa myös laajempaa keskustelua siitä, onko tämä kestävää politiikkaa. [Timo Heinonen: Ei ole! — Antero Laukkanen: Ei ole!]

Tuolla YK:ssa on keskusteltu kestävästä kehityksestä, ja toki haluamme, että ihmiskunta pääsee planeettansa kanssa tasapainoon, mutta se työ, jota New Yorkissa on visioitu — että öljytaloudesta siirryttäisiin hyvinkin nopealla aikataululla eteenpäin — ei ehkä ole kaikilta osin aivan realistista.

Arvoisa puhemies! Aikanaan, kun nuorena miehenä ensimmäistä kauttani eduskunnassa palvelin, kaikille kansanedustajille jaettiin tällainen Suomi öljyn jälkeen -teos. Ottamatta sen enempää kantaa tämän teoksen johtopäätöksiin siitä, kuinka helppoa öljytaloudesta on siirtyä eteenpäin, muistelen näin: Kun yksi litra öljyä sisältää energiaa noin 10 kilowattituntia ja kun jokainen suomalainen, vauvasta vaariin, käyttää öljyä keskimäärin 6 litraa päivässä, niin kun tämän suhteuttaa siihen, että ihmistyöllä voi päivän aikana kohtuudella vapauttaa energiaa noin 1 kilowattitunnin verran, niin jokaisella meistä on öljytalouden ansiosta 60 henkilökohtaista palvelijaa, sen teknologia meille mahdollistaa, varmistamassa sen, että valoa riittää pimeällä, että lämpöä riittää kylmällä, että pääsemme liikkumaan paikasta toiseen, että vesi tulee hanasta ja että hellan levy lämpiää, kun laittaa virran päälle. Ei ole aivan yksinkertainen tehtävä luopua näistä 60 palvelijasta. Jos olette lukeneet vaikka Sinuhe egyptiläisestä, kuinka siellä aikanaan Egyptissä purilailla johtavia henkilöitä kannettiin, niin kyllä Suomesta melkoinen luokkayhteiskunta tulisi sitten, jos pitäisi siihen ai-

Punkt i protokollet PR 38/2019 rd

kaan ja niihin teknologioihin palata. On selvää, että öljyriippuvuudesta täytyy päästä eroon, jotta fossiiliset polttoaineet saadaan korvattua ja hiilidioksidipäästöt ilmakehään saadaan nollattua, mutta tässä keskustelussa täytyy olla realistinen. Keskustelun täytyy perustua faktoihin.

Arvoisa puhemies! Haluan jakaa aivan mielenkiinnon vuoksi tähän dieselkeskusteluun muutamia faktoja niistä vaihtoehtoista, että mitä jos liikenne maailmassa muutettaisiin sähkölle näistä öljyperäisistä polttoaineista: Jos koko maailman autokanta sähköistettäisiin nykyteknologialla, autokannan akkuihin tarvittaisiin niin paljon kobolttia, että tuon kobolttimäärän louhiminen nykyisillä koboltin tuotantomäärillä kestäisi 866 vuotta. Se ei ole aivan nopea siirtyminen sähköautoiluun. No tietysti on selvää, että teknologia kehittyy, mutta täytyy kyllä sanoa, että tulee aivan valtava paine avata näitä kobolttikaivoksia. Litiumin osalta samalla tavalla satoja vuosia kestäisi nykyisillä tuotantomäärillä louhia riittävä määrä akkumineraalia, nikkelin osaltakin 53 vuotta, jos nykyisillä tuotantomäärillä tuotettaisiin näitä tulevien akkujen tarvitsemia raaka-aineita. Joten on selvää, että tarvitaan valtava teknologinen harppaus eteenpäin, mutta samalla täytyy käydä kyllä vakavaa arvokeskustelua siitä, mistä päin maailmaa ja millä menetelmillä voidaan louhia tällainen määrä näitä mineraaleja, jotta kaikki tapahtuu kestävä kehityksen periaatteiden mukaan.

Olen varma, että ihmiskunta pystyy nämä haasteet ratkomaan teknologiaa viisaasti hyödyntäen, mutta ennen sitä meidän on syytä suhtautua kaikella vakavuudella niiden suomalaisten huoleen, jotka ovat tämän kansalaisaloitteen allekirjoittaneet, jotka haluavat tulevaisuudessakin käydä töissä, asioida, harrastaa niin, että heidän dieselautonsa voi olla hyvä ja turvallinen kulkupeli, kun arkeamme käymme eteenpäin.

Joten tässä mielessä, arvoisa puhemies, kaipaisin kyllä sitä, että täällä olisi myös tuo ministeriäitio täynnä ja päästäisiin käymään kunnon keskustelu tästä aiheesta.

18.28 Toimi Kankaanniemi ps: Herra puhemies! Minäkin kiitän kansalaisaloitteen tekijöitä tästä aloitteesta, jolla olemme saaneet aikaiseksi eduskunnassa asiallisen ja jopa asiantuntevan keskustelun tärkeästä asiasta, dieselautojen käyttövoimaverosta, ja tässä yhteydessä koko liikenteen verotuksesta. Niin kuin täällä monet edustajat ovat todenneet, tässä tarvitaan tarkastelua laajasti. Minä luotan siihen, että nyt kun tämä aloite lähetetään valtiovarainvaliokuntaan ja siellä sen verojaostoon, niin verojaoston asiantuntevat jäsenet asiantuntijoita kuullen tekevät hyvän mietinnön tästä rauhassa, syvällisesti paneutuen ja näin antavat eduskunnan suuntaviivat hallitukselle toimia tähdäten siihen, mihin kansalaisaloitekin tähtää. Nopeaa muutosta tuskin voidaan saada aikaan, mutta kuitenkin tämä kokonaisuus, liikenteen verotuksen kokonaisuus, on syytä uudistaa mahdollisimman pian. Siihen sisältyy hyvin paljon yksityiskohtia, joita tässä keskustelussa on nostettu esille, enkä niitä lähde toistamaan. Totean kuitenkin, että esimerkiksi tämä ammattidieselkysymys on sellainen, joka on syytä ottaa vakavasti, ulkomaisten ajoneuvojen verotuskysymykset on syytä hoitaa. Ne jäivät vielä kesken tai hoitamatta, ja ihmiset odottavat ja liikennöitsijät odottavat tältä osin eteenpäinmenoa.

Arvoisa puhemies! Valtion budjetista kuudesosa katetaan liikenteeltä perittävillä veroilla, ja näin on aina ollut, tai ainakin sen ajan, kun itse olen täällä ollut. Aloitin runsas 30 vuotta sitten, ja siitä lähtien on aina, joka syksy, puhuttu liikenteen verotuksen kohtuuttomuudesta, ja jokainen hallitus, jokainen eduskunta, on lisännyt sitä verotusta niin, että tuo noin kuudesosa valtion budjetin loppusummasta katetaan liikenteen verotuksella. Eli siitä on tullut ihan tällainen rahastuskeino. Tietysti — minkä ministerikin nosti esille — vaih-

Punkt i protokollet PR 38/2019 rd

toehtojen etsiminen ei ole helppoa. Tällä rahalla katetaan monia hyviä tarpeita, ja näin olen täytyy sitten löytyä jostakin vastine, jos tätä merkittävästi alennetaan. Mutta siinä on suunnan kuitenkin oltava toinen kuin mitä tämän hetken hallitus suunnittelee.

Viime syksynä seitsemän eduskuntapuoluetta teki yhteisen sopimuksen ilmastopolitiikasta, ja kyllä tuon sopimuksen toteuttaminen, täytäntöönpano, merkitsee suomalaiselle perheelle, työntekijälle, eläkeläiselle sitä, että heidän liikenneverotuksensa kiristyy. Perussuomalaiset eivät tähän sopimukseen lähteneet. Pidimme sitä kerta kaikkiaan epärealistisenä. Ja niin kuin äsken edustaja Autto totesi, pitää olla realistiset mallit, menettelytavat. Te olette, kokoomuskin, sitoutuneet sellaiseen sopimukseen ilmastopolitiikan osalta Suomessa metsästäessänne sitä promillen globaalia ilmastopäästöjen alentamista, että se on kallis lasku suomalaiselle yrittäjälle, suomalaiselle perheelle ja erityisesti työtä tekeväälle keskituloiselle ihmiselle. [Ari Torniainen välihuuto]

Me emme lähde epärealistisiin lupauksiin. Tämänkään aloitteen osalta me emme lähde lupaamaan, että näin tapahtuu heti, mutta suunnan tämä aloite näyttää, mihin pitää mennä. On otettava kuitenkin huomioon aina ihmisen olosuhteet, missä hän asuu, minkälaisessa työssä hän on, onko siihen liittyviä matkustustarpeita, minkälainen on perhe — jos on useampia lapsia, niin tarvitaan isompi auto, ehkä kaksi autoa perheeseen — ja niin edelleen, ja yhtenä tekijänä sitten lisäksi myös tämä ympäristönäkökulma, realistisesti.

Näillä eväillä meidän on mentävä eteenpäin tässä asiassa ja pyrittävä siihen, että liikenne ei ole aina se, mistä otetaan ne puuttuvat eurot, joita tässä salissa ollaan helposti kyllä jakamassa eri kohteisiin mutta ei liikennehankkeisiin. [Ari Torniainen: Pikemminkin sijoittamassa!] Vajaa 2 miljardia liikennehankkeisiin, lähes 9 miljardia kerätään — epäsuhde on tietysti valtavan suuri, ja tähän pitää puuttua.

Ja kun täällä on verojaoston jäseniä paikalla, niin vetoan teihin, että tehkää todella huolellinen työ ja vetäkää meille sellaiset suuntaviivat, että eduskunta voi yksimielisesti antaa hallitukselle myös ne ohjeet, miten tässä liikenteen verotuksessa tulee menetellä.

18.34 Antero Laukkanen kd: Arvoisa herra puhemies! Täällä on kyllä ollut loistavia puheenvuoroja, ja täytyy todeta, että näin hienot puheenvuorot kyllä ansaitisivat tulla ministeri- ja kansalaisen kuulluiksi, ihan koko kaartin suoraan sanoen. [Ari Torniainen: Ei pelkästään ministeri Lintilän!] — Niin, ei ainoastaan. Oli hienoa, että hän oli paikalla tässä alussa. Me arvostamme kyllä sitä, ei siitä ole kysymys.

Edustaja Torniainen käytti täällä kyllä tasapainoisen, hyvän puheenvuoron. Hän tietysti tämän asian tuntee oikein hyvin, samoin monet muut täällä.

Kaksi asiaa, puhemies, tässä nostaisin. Jos me haluaisimme tähän meidän yhteiskuntaan kansalaisille tavallaan sitä pelivaraa, jolla he voisivat sitten oman vapaan tahtonsa mukaan kuluttamista harrastaa erilaisiin asioihin, niin kaksi tällaista isoa kokonaisuutta on niin että tästä ansiotulosta, jonka he saavat, jäisi heille enemmän käyttövaraa:

Toinen on liikenteen verotuksen kokonaisuudistus, ihan koko paketin uudistuminen. Ulkomailla kun käy keskusurissakin kaupungeissa, niin julkinen liikenne maksaa euron tai 1,50 euroa. Ei tulisi mieleenkään siellä, että pitäisi joku auto hankkia sinne, kun on lomalla siellä, vaan kyllä se julkinen liikenne on se, mitä siellä käytetään. Poikittaisliikenne on runsasta. Ei tarvitse ajatella, että milloinhan se raitiovaunu, bussi tai metro tulee — niitä tulee ihan koko ajan ja riittävästi. Tämä on myös osa tätä pakettia. Eli tämä kokonaisuudistus.

Toinen on asumisen kustannukset. Kymmenen vuoden aikana asumisen kustannukset ovat nousseet 30 prosenttia. Pääkaupunkiseudulla saa 45-neliöisen uuden kaksion noin

Punkt i protokollet PR 38/2019 rd

kolmellasadallatuhannella — riippuu siitä, asuuko Helsingissä vai Espoossa, Vantaalla on pikkaisen halvempia. Meillä on nämä MAL-sopimukset, jotka liittyvät myös liikenteeseen, ja nämä MAL-sopimukset eivät ole tuoneet yhtä ainoata edullista asuntoa pääkaupunkiseudulle. Joka ainoa asunto, joka rakennetaan tänään, on kalliimpi kuin se, mikä eilen tehtiin. Nämä MAL-sopimukset ovat lähinnä näiden isojen kaupunkien tapa saada omille hankkeilleen rahaa. Se on valitettava tosiasia, mutta edullisia asuntoja niillä ei synny. Tämä olisi kanssa asia, johon pitäisi jollakin tavalla puuttua.

Nämä kaksi asiaa.

Jos myös asumisen kustannukset otettaisiin kokonaistarkasteluun mukaan, niin silloin kävisi niin, että tästä kansalaisten työllään saamasta palkkatulosta jäisi enemmän käteen. Meillä on aivan uusi köyhyysryhmä tässä maassa, ja se on pienituloisten köyhyys. Kyllä näistä asioista pitäisi enemmän puhua.

Arvoisa puhemies! Nyt en tule enää sinne vaan totean, että tämä keskustelu on hyvä. Toivon, että jotenkin tämä voitaisiin uusaa ja käydä sillä tavalla, että ministerit ovat paikalla.

18.37 Timo Heinonen kok: Arvoisa puhemies! Kyllä meillä suomalaista autoilijaa koijataan. Suomalaisilta autoilijoilta, liikenteeltä, kerätään 8,4 miljardia euroa vuosittain erilaisia veroja. Ja nyt Rinteen hallitus, keskustan tukemana, aikoo kiristää autoilun verotusta edelleen. Diesel on tolalla tällä hetkellä yhtä kallista kuin bensa lähestulkoon, oli hetimitäin kalliimpaa, ja nyt maksetaan monta sataa euroa, vaikka dieselautoa ei ajaisi itse asiassa metriäkään. Onhan tämä itse asiassa täysin hullua. Ja hallitus vielä kiristää tässä tilanteessa bensaveroa ja dieselveroa. [Ari Torniainen: Miten viime kaudella?] Tälle pitää kyllä tehdä jotain.

Olemme kuulleet erittäin hyvän keskustelun, mutta minun mielestäni se on jollain tavalla kansanvallan ja demokratian halveksuntaa, että liikenneministeri ei ole tätä keskustelua ollut kuulemassa, ja aika monessa puheenvuorossa täällä on kiinnitetty samaan asiaan huomiota.

Arvoisa puhemies! Teen esityksen, että tämä asia jätetään pöydälle keskiviikkona 2.10.2019 olevaan istuntoon, ja toivon, että silloin liikenneministeri on paikalla ja osallistuu tähän suomalaisten autoilijoiden kannalta keskeisen tärkeään keskusteluun.

Andre vice talman Juho Eerola: Ledamot Heinonen har föreslagit att ärendet bordläggs till plenum onsdag 2.10. Finns det andra förslag till tidpunkt?

Heikki Autto saml: Ärade talman! Jag understöder ledamot Heinonens förslag.

Andre vice talman Juho Eerola: Debatten om bordläggningen är avslutad.

Ärendet bordlagt till plenum 2.10.2019.