

## Plenum

**Tisdag 5.6.2018 kl. 14.10—17.06**

### **3. Regeringens proposition till riksdagen med förslag till lagar om ändring av bilskattelagen och ändring av 10 § i och bilagan till fordonsskattelagen**

Regeringens proposition RP 74/2018 rd

#### *Remissdebatt*

**Talman Paula Risikko:** Ärende 3 på dagordningen presenteras för remissdebatt. Talman konferensen föreslår att ärendet remitteras till finansutskottet.

För den här remissdebatten reserveras en timme. Om vi inte inom den utsatta tiden hinner gå igenom hela talarlistan avbryts behandlingen av ärendet och fortsätter under dagens plenum efter att de övriga ärendena på dagordningen blivit behandlade. Om debatten om ärendet däremot avslutas före den reserverade tiden gått ut går vi över till nästa ärende på dagordningen, det vill säga ärende 4.

#### *Debatt*

**14.11 Valtiovarainministeri Petteri Orpo** (esittelypuheenvuoro): Arvoisa rouva puhemies! Esittelen eduskunnan käsiteltäväksi hallituksen esityksen auto- ja ajoneuvoverolain muuttamisesta.

Euroopan unionissa tulee voimaan uusi autojen hiilidioksidipäästöjen mittaamenetelmä WLTP, joka arvioi aiempaa tarkemmin uusien autojen polttoaineenkulutusta ja hiilidioksidipäästöjä. Uusi mittaus tapa otetaan käyttöön vaiheittain vuosien 2017—2020 aikana. Syyskuusta 2018 lähtien joitakin poikkeuksia lukuun ottamatta kaikista uusista henkilöautoista ja eräistä pakettiautoista tulee ilmoittaa uuden mittausavan perusteella mitattu hiilidioksidipäästötieto.

Uuden mittausavan arvioidaan keskimäärin nostavan uusille autoille ilmoitettavia päästöarvoja, vaikka autojen todellinen polttoaineenkulutus ja päästöt eivät muutu. Tällöin päästöperusteisen auto- ja ajoneuvoverotuksen keskimääräinen taso Suomessa kiristyisi ilman hallituksen, hyvän hallituksen, ehdottamia muutoksia. Ehdotetuilla muutoksilla uudella mittausavalla mitattujen autojen [Hälinää — Puhemies koputtaa] auto- ja ajoneuvoverotasot...

**Puhemies Paula Risikko:** Pieni hetki, arvoisa ministeri. — Nyt täällä salissa on aika paljon hälinää, eli pyydän: kaikki kokoukset ulkopuolelle, ja keskitytään kuuntelemaan ministerin esittelyä. Sen jälkeen käynnistetään keskustelu. — Olkaa hyvä, ministeri Orpo.

Kiitos. — Eli ehdotetuilla muutoksilla uudella mittausavalla mitattujen autojen auto- ja ajoneuvoverotasot sopeutettaisiin uuden mittausavan mukaisiin päästöarvoihin. Sopeutus on luonteeltaan tekninen ja perustuu komission tutkimuslaitoksen selvitykseen uuden ja

## Punkt i protokollet PR 61/2018 rd

vanhan mittaustavan eroista autojen eri päästötasoilla. Sopeutetut verotaulukot vastaisivat keskimäärin nykyistä verotaso, mutta uudesta mittaustavasta johtuen joidenkin autojen auto- ja ajoneuvovero voi nousta tai laskea verrattuna nykyiseen verotasoon, mutta muutokset ovat kohtuullisen pieniä.

Sopeutetut verotaulukot koskisivat uusia autoja, joiden hiilidioksidipäästö on mitattu uudella mittaustavalla. Mittaustavan muutos koskee vain uusia autoja, eikä se vaikuta jo käytössä olevien autojen hiilidioksidipäästöihin tai verotukseen. Auto- ja ajoneuvoverolakiin nykyisiä verotaulukoita sovellettaisiin siten jatkossakin muihin henkilö- ja pakettiautoihin.

Uudet taulukot tulisivat voimaan 1.9.2018, samalla kun uusi mittaustapa tulee pakolliseksi uusille autoille. Ajoneuvoverotaulukon sopeutus voitaisiin aloittaa vaadittavien tietojärjestelmämuutosten takia vuoden 2019 alusta. Uusi verotaulukko tulisi voimaan hie- man myöhemmin ja koskisi veropäiviä 1.1.2020 ja sen jälkeen.

Autoverotuksen suhteen muutoksen arvioidaan olevan verotuottoneutraali. Siirtymä- aikana ajoneuvoveron tuoton arvioidaan kasvavan väliaikaisesti noin 2 miljoonaa euroa, kunnes uusi verotaulukko tulee sovellettavaksi. Veroteknisistä syistä johtuen ajoneuvove- romuutoksen nopeampi voimaantulo ei ole mahdollinen.

**Puhemies Paula Risikko:** No niin, ja sitten mennään näihin puheenvuoroihin. Otetaan ly- hyt debatti. Pyydän henkilöitä, jotka haluavat käyttää debattipuheenvuoron, nousemaan seisomaan ja painamaan V-painiketta.

**14.15 Timo Heinonen kok** (vastauspuheenvuoro): Arvoisa rouva puhemies! Kiitos mi- nisterille esittelystä. Autovero on asia, joka paljon puhuttaa, ja varmasti jollain aikajän- teel- lä siitä on hyvä päästä eroon ja saada uudistettua meidän autokantaamme. Mutta nämä päästöhuijaukset, jotka paljastuivat tässä muutama vuosi sitten, perustuivat 1980-luvulla voimaan tulleeseen päästömittaukseen, ja silloin todettiin yhdessä, että järjestelmää täytyy uudistaa. Päästömittausjärjestelmä oli vanhentunut, ja nyt tämä EU:n yhtenäistäminen on etenemässä. Tällä ei siis ole vaikutusta jo käytössä olevien autojen verotukseen, mutta uu- siin autoihin on.

Tässä esityksessä on paljon yksityiskohtia. Jotkut ovat verranneet tätä jopa soteen — au- toilun sote — sen takia, että täällä on paljon problemaattisia kohtia, muun muassa autojen varustelusta, retkeilyautojen nopeusrajoituksista ja monesta muusta. Kyllä tässä työtä vie- lä valiokunnalle riittää.

**14.16 Mikko Savola kesk** (vastauspuheenvuoro): Arvoisa rouva puhemies! Teknisluon- toinen asia, joka tulee meille tänne päätettäväksi. On hyvä, että autojen päästömittauksia tehdään ja pyritään saamaan vähäpäästöisyyttä liikenteeseen, mutta kaiken kaikkiaan lii- kenteestä kerätään hyvin paljon veroja. Autoilijoilta kerätään erilaisia maksuja, jotka eivät kohdistu kuitenkaan liikenteeseen ja meidän tieinfraamme kehittämiseen. Oikeastaan tule- vaisuuden kannalta tätä pitäisi saada kestävämmäksi. Meidän pitäisi pystyä enemmän näi- tä maksuja, mitä meillä kerätään erilaisilla veroilla ja tienkäyttömaksuilla ynnä muilla, myöskin kohdentamaan siihen, että meillä pystyttäisiin infra pitämään paremmassa kun- nossa. Korjausvelka alkaa olla jo sitä luokkaa, että meillä taitaa mennä toistasataa vuotta, jos me haluaisimme laittaa kaikki Suomen tiet kuntoon. Kysyisinkin ministeriltä: onko tä- hän saatavissa parannusta tulevana vuosina?

## Punkt i protokollet PR 61/2018 rd

**14.17 Ville Tavio ps** (vastauspuheenvuoro): Arvoisa puhemies! Tässä ministeri Orpo esitteli aivan suoraan tätä esitystä, että vaikkakin vähän, kuitenkin 2 miljoonalla tämä nostaa ajoneuvoverotusta. Miten tämä nyt oikein soveltuu siihen hallituksen linjaan, kun aina luvataan, että verotus ei nouse? Tässä kun ollaan toisaalta perussuomalaisten hallitustaipaleen jäljiltä autoveroa, eli uusien autojen veroa, lähdetty laskemaan asteittain, niin eikö tämä nyt ole vähän ristiriitaista, että sitten kuitenkin näiden uusien autojen ajoneuvoveroa lähdetään samanaikaisesti korottamaan parin vuoden aikana?

Lisäksi kysyisin ministeri Orpolta: nyt kun olette viime kyselytunnin jälkeen ehtinyt tarkistaa sen hallituksen päätöksen, niin onko yhä vastauksenne sama, että te ette lähde polttoaineverotusta muuttamaan, vaikka tuo raakaöljyn hinta nousisi siihen 80 dollariin?

**14.18 Peter Östman kd** (vastauspuheenvuoro): Arvoisa puhemies! Tässä on käytetty hyviä puheenvuoroja. Edustaja Savola sanoi, että tämä on teknisluontoinen asia. Saattaa olla, että se meidän näkökulmastamme vaikuttaa siltä, mutta täytyy muistaa, että siellä toisella puolella ovat kuluttajat, siis potentiaaliset autonostajat, ja sitten ovat myöskin autokauppiat. Ja vaikka nyt, niin kuin ministeri sanoi, tämä uusi mittaustapa ei vaikuttaisi vanhoihin autoihin, niin pitkällä aikajänteellä — tai se saattaa iskeä aika nopeastikin siihen — autojen arvot muuttuvat ja ihmiset jäävät odottamaan, milloin he tekevät ostopäätöksen. Miten sitä on nyt sitten huomioitu, ettei käy taas niin, että autokauppa ajaa ikään kuin seinään? Että esitys ei ole, niin kuin edustaja Heinonen sanoi, täysin ongelmatonkaan, vaan siinä on kyllä paljon teknisluontoisia asioita, mitä täytyy tarkalleen pohtia, ennen kuin tämä hyväksytään.

**14.19 Lasse Hautala kesk** (vastauspuheenvuoro): Arvoisa rouva puhemies! Autoilijat ovat aina olleet kiinnostuneita autoiluun kohdistuvista veroista. Veromuutokset aiheuttavat aina kansalaisissa epätietoisuutta ja pohdintaa siitä, miten ne tulevat vaikuttamaan heihin sitten lähitulevaisuudessa.

Kuten ministeri aikaisemmin totesi, vuoden 2020 alusta tämä lähtee käyntiin. Mutta nyt kun viime aikoina on ollut näitä erilaisia huijauksia, niin riskinä tietysti on, että nämä kikkailijat ovat tässäkin tapauksessa edellä. Onko ministerillä tarkempaa tietoa siitä, miten on, onko tässä uudessa järjestelmässä huijausten mahdollisuutta?

Lisäksi sitten: kun päästöihin merkittävästi vaikuttavat myöskin ulkolämpötilat ja pohjoiset olosuhteet, niin ottaako tämä järjestelmä nyt sitten huomioon näitä meidän pohjoisia olosuhteitamme?

**14.20 Jari Myllykoski vas** (vastauspuheenvuoro): Arvoisa rouva puhemies! Ministeriltä lyhyesti kysyn, kun ollaan etenemässä oikeaan suuntaan ja autoverotuksen osalta nimenomaan ilmastonmuutoksen ja päästöjen osalta halutaan erityisesti viedä asiaa eteenpäin: Nyt kun uudistus tulee voimaan, onko ministeriössä pohdittu sitä mahdollisuutta vanhojen autojen osalta, että uusi teknologia voisi vähentää vanhojen autojen päästöjä? Olisiko siellä palkitsevuutta siihen suuntaan, että jos teknologia kehittyy, vanhojen autojen päästöjä voitaisiin teknologisella kehityksellä pienentää? Olisiko se houkutin, niin että voitaisiin luoda joku porkkana siihen, että teknologia voisi kehittyä siihen suuntaan, että autojen päästöt vähenisivät myös vanhalla autokannalla?

## Punkt i protokollet PR 61/2018 rd

14.21 **Pia Viitanen sd** (vastauspuheenvuoro): Arvoisa rouva puhemies! Aloitimme tänään verojaostossa jo hieman etukäteen kuulemisen, josta jäi vähän sellainen kuva, että tämä on pääosin teknisluonteinen ja tehdään sen vuoksi, että mittaustapoihin tulee muutoksia, ja jotta verotasot pysyisivät suurin piirtein samana, siksi tämä tehdään. Siksi hieman pelästyinkin, että voi hyvänä aika, kun täällä käytettiin termiä, että tämä on autoalan sote. Toivottavasti, ministeri Orpo, kestätte myös sen ryöpytyksen — saamme nähdä, jääkö hallitus pystyyn.

Puhemies! Ihan vakavasti puhuen minusta on syytä, kun huomenna jatkamme kuulemisia muun muassa kuluttajan näkökulmasta, autokaupan näkökulmasta, ympäristön näkökulmasta, että tutkimme tarkkaan tämän kokonaisuuden, koska onhan selvää, että aina kun järjestelmiä muutetaan, voi olla, että osoittautuu tapauksia, joissa mennäänkin epätarkoituksenmukaiseen suuntaan. Esimerkiksi tulee tilanteita, joissa ei kannustetakaan samalla tavalla ympäristöystävällisyyteen, vaikka pääasiassa tässä varmasti saattavat ympäristöystävälliset autot jopa hieman hyötyä, mutta joitain ongelmatilanteita saattaa tulla. Ja samoin jos huomaamme, että tulee muuta, niin siihen on, puhemies, kiinnitettävä huomiota. Ehkä ministeriltä kysyn: jos näitä tulee vasta valiokuntakäsittelyn jälkeen, kun systeemiä sovelletaan, niin miten aiotte sitten puuttua? — Tietenkään en voi ennakoida, mikä lopputulos on valiokuntakäsittelyssä, [Puhemies koputtaa] mutta kuitenkin.

14.23 **Krista Mikkonen vihr** (vastauspuheenvuoro): Arvoisa puhemies! Ilmastonmuutos on aikamme vakavin uhka, ja me tiedämme, että liikenteen ilmastopäästöt ovat yksi, mihin meidän täytyy puuttua, ja siksi on erittäin perusteltua se, että hiilidioksidipäästöjen mukaan myös verotusta sovelletaan. Se on kannustin sekä autonvalmistajille että tietysti autonostajille siinä, millaista autoa ja ajoneuvoa hankkii. Me tiedämme, että nämä mittaukset ovat saaneet vähän kolauksen erilaisten mittausskandaalien vuoksi, ja olisi äärimmäisen tärkeää, että voimme luottaa mittaustuloksiin. Tämä on varmaan semmoinen asia, mistä täytyy kansainvälisellä tasolla riittävät standardit säätää ja sitä myös valvoa. Tietysti nyt tämä muutos on pääosin tekninen, mutta kyllähän tavoitteen pitäisi jatkossa olla se, että nollapäästöisille autoille on myös nollaverotus.

14.24 **Markku Pakkanen kesk** (vastauspuheenvuoro): Arvoisa rouva puhemies! Tämä on todellakin lähtenyt liikkeelle näistä hiilidioksidipäästöjen mittaustarkkuuksista ja, voisiko sanoa, ihan selvästi huijaustoiminnasta. Hiilidioksidikeskusteluhan on paljolti suurta kuplaa, niin että annetaan ymmärtää, että kun oikein tarkkaan mitaillaan, niin liikenteestä nämä päästöt saadaan sitten sillä toimin kuriin. Tavoitehan on hyvä, mutta kyllähän se on sellainen uskon asia, mitä sieltä pakoputken päästä tulee. Jokainen, joka on käynyt mittaus-tilaisuudessa, tietää, että eihän autossa normaalisti tyhjäkäynnillä paineta poljinta pohjaan ja sitten katsella, paljonko sieltä pöpöjä tulee ulos. Eihän kukaan sillä lailla onneksi tuolla liikenteessä aja.

Itse kuitenkin kysyisin ministeriltä, milloin Suomessa olisi aito autoverouudistus tehty, autoveron poisto ja sillä lailla. Sillä olisi merkitystä uusien autojen hankinnan ja kaupan kannalta. Tällä esityksellä, mikä tänään on pöydällä, ei ole käytännön merkitystä autokaupan kannalta millään lailla. Kun kysymys on muutaman kymppin asiasta per auto vuositasolla, niin eihän tällaisella ole kaupallista merkitystä.

## Punkt i protokollet PR 61/2018 rd

14.25 **Jukka Kopra kok** (vastauspuheenvuoro): Arvoisa rouva puhemies! Tätä esitystä on varmasti ajettu eteenpäin ja tehty teknisenä verotusmuutoksena, eli sen tarkoitus ei ole vaikuttaa autoverotuksen kokonaistasoon, jos olen oikein ymmärtänyt, eli se on niin sanotusti veroneutraali, ja hyvä niin. Tällähän vastataan tähän muuttuneeseen päästömittaustapaan, ja on hyvä, että Suomessa on käytössä tämä EU:ssakin käyttöön tuleva menetelmä.

Tässä pikaisella tarkastelulla kuitenkin voi havaita, että on pientä korjaamisen varaa näissä yksityiskohdissa, ja ehkä silmiinpistävin on se, että tuossa 137 gramman per kilometri päästöjen kohdalla alkaa kyllä verotus nousta korkeammalle kuin tällä hetkellä sen kokoluokan autoissa on, ja jos tämä pykälä jää tällä tavoin voimaan, että tämä veroprogressio kasvaa tuossa päästöluokassa, se johtaa siihen, että käytettynä maahantuotujen isojen dieselautojen määrä alkaa lisääntyä ja näin ollen sitten uudempiä [Puhemies: Aika!] Suomessa myytäviä autoja ei ehkä myydä niin paljon.

14.26 **Jani Mäkelä ps** (vastauspuheenvuoro): Arvoisa puhemies! Ei ole huono asia, että autojen päästömittaus muuttuu totuudenmukaisemmaksi, ja on hyvä asia, että tässä hallituksen esityksessä ainakin pyritään siihen, ettei kokonaismaksu tässä verotuksessa nouse. On lisäksi tärkeää ottaa huomioon nämä useissa aiemmissa puheenvuoroissa mainitut yksityiskohdat, ettei niissä synny epäkohtia ja väliin putoamisen paikkoja.

Kuitenkin noin ylipäänsä on syytä muistaa, että ajoneuvovero on kuitenkin varallisuusvero, jota peritään varallisuudesta riippumatta, jopa niin, että vähävaraisella ei ole varaa pienipäästöiseen autoon, vaan hän joutuu maksamaan korkeampaa ajoneuvoveroa. Niinpä tämän maksun kohtuullistamista ylipäänsä on syytä harkita. Auto kuitenkin on välttämättömyyshyödyke laajalti kautta maan, ja tarpeet käytölle ovat moninaisia — tilaa voidaan tarvita paljon, ja silloin on vaikea sen auton olla kovin vähäpäästöinen.

14.27 **Mika Kari sd** (vastauspuheenvuoro): Arvoisa rouva puhemies! Tänä vuonna tilapäinen autovero täyttää 60 vuotta. Vuodesta 1958 on käyttövoimaa verotettu. Perustin eduskuntaan eduskunnan autokerhon pitkälti sen takia, että eduskunnan salissa monta vuotta ollaan puhuttu joukkoliikenteestä ja joukkoliikenteen edellytyksistä mutta hyvin vähän yksityisautoilusta suhteessa siihen, että Suomessa on 2,5 miljoonaa yksityisautoilijaa, pitkät etäisyydet ja kohtuullisen heikko autokanta näin eurooppalaisittain mitattuna, joskin ollaan liikenneturvallisudessa monellakin mittarilla ihan kärjessä.

Dieselautoilijoita rokotetaan — tällaista palautetta Lahden torilla ja varmaan muuallakin tulee — ja muutenkin työmatkaliikkuminen on kallista omalla autolla. Ennen kuin sähköautoilla kaikki ajamme ja ennen kuin joku keksii myös sähköautojen käyttövoimaa verottaa, kysyisin valtiovarainministeriltä: olisiko tarpeen tehdäkin tähän autoverotukseen laki, joka olisi muuta kuin tällainen ehkä teknisluontoinen laki, jotta pystyisimme varmistamaan pitkän aikavälin liikennepolitiikan suunnittelun myös yksityisautoilijoita tukevalla, kestävällä tavalla?

14.28 **Esko Kiviranta kesk** (vastauspuheenvuoro): Arvoisa puhemies! Maailmalla on tunnettuja esimerkkejä päästöarvojen vääristelystä ja järjestelmällisestä huijauksesta viime vuosilta. Siirtyminen WLTP-mittaustapaan varmasti parantaa jossain määrin tilannetta. On tärkeää, että sopeutamme veroperusteita mittausstandardin muuttuessa, niin ettei verotaso juuri nouse. Näin autokaupan markkinahäiriö jää mahdollisimman pieneksi.

## Punkt i protokollet PR 61/2018 rd

Autoverolain muutos on tarkoitettu tulemaan voimaan jo tänä vuonna 1. syyskuuta eli samaan aikaan, kun uudella mittausstandardilla alkaa olla laajempi merkitys. Aloitimme tänään verojaostossa kuulemisen ennakkokuulemisena, ja uskon, että eduskunta saattaa tämän hallituksen esityksen pikaisesti laiksi. Sillä on automarkkinoiden toimivuuden kannalta olennainen merkitys.

Nykyinen autoverotuksen korkea taso hidastaa [Puhemies koputtaa] autokannan uusitumista. Tämä on omiaan lisäämään päästöjä, sillä uudet autot ovat vanhaa autokantaa vähäpäästöisempiä.

**Puhemies Paula Risikko:** Myönnän vielä kolme pyydettyä vastauspuheenvuoroa — Essayah, Eestilä ja Ala-Nissilä — ja sen jälkeen on ministerillä mahdollisuus vastata.

**14.29 Sari Essayah kd** (vastauspuheenvuoro): Arvoisa rouva puhemies! Niin kuin täällä monet kollegat ovat sanoneet, nämä maailmanlaajuiset päästöhuijaukset ovat tämän mittatavan muutoksen taustalla. Tällä mittatavan muutoksella pyritään aiempaa tarkempaan ajoneuvon polttoainekulutukseen ja myöskin hiilidioksidipäästöarvojen mittaamiseen. Varmaankin tämä, niin kuin on todettu, on aika lailla tekninen muutos.

Ministeri totesi, että näitten taulukkojen voimaansaattamisen takia tässä tulee sitten tällainen ylimääräinen parin miljoonan tuotto. Ajoneuvoverorasitus autoilijalle on noin 14—30 euroa; kuulun niihin, jotka ajattelevat, että tässä tuskin on suurta markkinahäiriötä siinä mielessä. Mutta totta kai, kun puhutaan autoilun verotuksesta, se on aina sellainen aika herkkä asia. Mietinkin sitä, onko tässä kenties käynyt mielessä, voisiko tätä jollakin tavalla kompensoida, kun tässä on kysymys tämmöisestä teknisestä asiasta, ikään kuin lisätuotosta valtion kassaan.

**14.30 Markku Eestilä kok** (vastauspuheenvuoro): Arvoisa puhemies! Kehotan valtiovarainvaliokunnan verojaostoa tutkimaan tarkkaan, kuinka tekninen tämä muutos on. En tiedä, onko jollakin tässä salissa sitten tarkoitus, että luodaan kannustimia siihen, että Saksasta ja muualta, Ruotsista, tuodaan sitten kenties noin 40 000 autoa tänä vuonna — viime vuonna tuotiin vähän yli 30 000. Jos nämä verotaulukot menevät niin, että palkitaan niitä autoja, jotka on ennen 1.9.2018 rekisteröity jossain muualla, ja niitten tuonti Suomeen on kannattavampaa kuin ostaa täältä joku hieman isompi auto, niin silloinhan me luomme kannustimet sille, että Suomeen kannattaa hakea käytettyjä autoja Suomen rajojen ulkopuolelta. En tiedä, kuinka paljon autokauppa tulee kiittämään semmoisista päätöksistä. Mutta luulen, että verojaosto tutkii nämä.

Toinen juttu on tietysti jo nyt autojen tilanne, oikeusturva. Jos minä olisin oikeudenmukaisesti päättämässä, minä antaisin sen autoveron tulla voimaan, joka tälle ostajalle on edullisempi, joko NEDC- tai WLTP-pohjaisen.

**Puhemies Paula Risikko:** Ja vielä yksi vastauspuheenvuoro, edustaja Ala-Nissilä.

**14.32 Olavi Ala-Nissilä kesk** (vastauspuheenvuoro): Arvoisa puhemies! Hyvä lakiesitys. Kun verojaostossa katsoimme tätä esitystä, näitä käyriä uuden tekniikan mukaan ja vanhan tekniikan mukaan, ne käyrät menevät hyvin lähellä toisiaan, niin ettei ole isosta muutoksesta kysymys.

## Punkt i protokollet PR 61/2018 rd

Tietyllä tavalla tämä liittyy tähän huijaukseen, mistä tässä mainittiin. Minullakin oli sellainen auto, joka oli syyllistynyt päästöhuijaukseen. Ei ole, puhemies, enää. Kuluttajien pitää myöskin arvovalintoja tehdä: me emme osta sellaisia autoja, jotka huijaavat meitä, se on ihan selvä asia.

Kysyn ministeriltä: Tämä autoverotushan ei välilliseen verotukseen sisälly, verotuksen tiekarttaan, mutta niin kuin täällä on todettu, paljon veroja kerätään, paljon päästötavoitteita on liikenteelle asetettu. Pitäisikö tämän kuitenkin olla mukana täällä verotuksen tiekartan kokonaisuudessa, kun sitä parhaillaan tehdään?

**Puhemies Paula Risikko:** Ja ministerin vastaus — siitä paikalta voi puhua enintään 3 minuuttia. Sen jälkeen puhujalistaan.

**14.32 Valtiovarainministeri Petteri Orpo:** Arvoisa puhemies! Hyvät edustajat, erinomaisia kysymyksiä.

Jos ensin näitä isoja periaatteita: Suomessahan on todella ajoneuvo-, polttoaine-, liikenteen verotusta jo pitkään kehitetty ja ohjattu päästöjä vähentävään suuntaan, ja minusta se on ainut oikea tapa. Hiilen hinnoittelu tässäkin tapauksessa ohjaa oikeanlaiseen käytökseen. Tämän ratkaisun on todellakin tarkoitus olla mahdollisimman neutraali, ja jos nyt on niin, että tässä on muitakin kuin teknisluontoisia asioita, niin kun valiokunta sitten tätä käsittelee, niitä voidaan yhdessä normaaliin tapaan hyvässä järjestyksessä katsoa. En näe sille mitään estettä, koska tässä ei ole tehty poliittisia valintoja vaan pyritty ottamaan käyttöön uusi teknologia, joka on kuitenkin kuluttajan kannalta edullinen, ja siksi muita tavoitteita tässä uudistuksessa ei ole ollut. Eli sitä voimme yhdessä tarkastella.

Sotea tästä ei kyllä saa tekemälläkään — tai sitten me olemme todella taitavia.

Sitten muutamia muita kysymyksiä.

Tähän liikenteen ja autoilun verotukseen. Minusta voi olla ihan hyvä, että kokonaisuutta pohditaan ja mietitään. Verotuksen tiekarttaan on jo nyt tungettu kaikki verot, mitä on keksitty. Ehkä sitä työtä kannattaa hieman rajata. Mutta kun eduskunta ansiokkaasti parlamentaarisesti pohtii liikennepolitiikkaa, niin mielestäni siinä yhteydessä voidaan käydä keskustelua myöskin autoilun verotuksen, liikenteen verotuksen kehittämisestä.

Mitä taas tulee liikenteeltä kerättäviin maksuihin ja niiden ohjaamiseen takaisin liikenteeseen, niin tässä meillä on sitten taas ollut vuosikymmenten traditio Suomessa, jossa liikenne on katsottu yhdeksi sellaisista verottamisen kohteista, joista on pystytty saamaan muun hyvinvoinnin rahoittamiseen tuloja, ja näin sen on pakkokin olla, koska me emme voi esimerkiksi työtä, yrittämistä verottaa kireämmin — mutta missä se järkevä raja menee? — ja meidän täytyy huolehtia siitä, että tärkeät liikenneinvestoinnit, perustienpito ja uudet hankkeet, pystytään kuitenkin järkevästi hoitamaan.

Edustaja Tavio, tästä 80 dollarista: Selvitin sen todellakin, ja selityksenä se, että se oli ajalta ennen kuin olin aloittanut valtiovarainministerinä, muistaakseni. Mutta nyt on kuitenkin hyvä uutinen se, että maailmanmarkkinahinta on laskenut 75 dollariin ja öljyn tuotantomäärä on paremmin nousussa. Mutta kunnioitamme tietenkin niitä linjauksia, mitä hallitus on tehnyt. Katsotaan jatkossa. Toivottavasti öljyn hinta ei nouse, koska se on varmaan suurempi tavoite kuin se, että joudumme rustaamaan polttoaineveroa.

Edustaja Viitanen kysyi, että mitä jos nyt ongelmia ilmenee. Mielestäni ihan normaalin hyvän tavan mukaan, jos verotuksen soveltamisessa syntyy ongelmia, silloin niiden pitää

## Punkt i protokollet PR 61/2018 rd

johtaa toimenpiteisiin verottajan suunnalta ja ministeriön kautta eduskunnan suuntaan.  
[Puhemies: Aika!]

Ehkä tässä olikin nyt päällimmäiset. Palaan, jos jotain jäi.

**Puhemies Paula Risikko:** Sitten mennään puhujalistaan.

**14.36 Timo Heinonen kok:** Arvoisa rouva puhemies! Ehkä vertaus oli hivenen pitkälle mennyt, [Pia Viitanen: Hivenen vaan!] mutta halusin sillä nimenomaan nostaa esille sen, että ei tämä aivan yksinkertainen tekninen kysymys ole tai tämä on hyvinkin tekniikka- ja tekninen kysymys. Eli oikeastaan tässä esityksessä on paljon yksityiskohtia, ja niin kuin tässä liikenneasioihin ja verokysymyksiin erikoistunut kansanedustaja Markku Eestilä esille toi, niin näitä yksityiskohtia on paljon, joita on syytä käydä perusteellisesti läpi.

Meillä liikennettä, autoilua kaiken kaikkiaan verotetaan Suomessa varsin paljon. Noin 8,3 miljardia kerätään liikenteeltä, autoilulta, ja siitä vain murto-osa palaa tänne takaisin esimerkiksi huolehtimaan teiden kunnosta ja niin poispäin. Myös tästä olemme käyneet useita keskusteluja täällä eduskunnassa, enkä siihen sen syvemmälle mene.

Tämä iso tavoite on tietysti hyvä: etsitään keinoa, jolla päästään tällaisista päästöhuu-jaustyyppisistä ratkaistuista eroon, joista isot autojätit jäivät kiinni, ja toisaalta tehdään tuore, päivitetty päästömittaustajärjestelmä ja yhtenäistetään sitä nimenomaan EU:n sisällä. Tavoite siitä, että autoilun verot määräytyisivät päästöjen mukaisesti entistä tarkemmin, on tietysti enemmän kuin kannatettava.

Mutta tuossa lyhyessä debattipuheenvuorossani nostin muutamia sellaisia yksityiskoh-  
tia, joissa saattaa asua jonkinlainen piru, ja sellaisia ovat esimerkiksi erilaisten autojen va-  
rustelu ja ajankohta, missä vaiheessa nämä päästömittaukset tehdään, toisaalta sitten esi-  
merkiksi Caddy-taksit, retkeilyautojen varustelut ja tämäntyyppiset, tietyt nopeusrajoitus-  
kysymykset ja muut yksityiskohdat. Mutta olen huojentunut siitä, että eduskunnassa tämä  
laki käsitellään vielä tarkasti läpi myös yksityiskohdiltaan ja katsotaan nämä kohdat huo-  
lellisesti läpi. Edustaja Eestilän puheenvuoro oli siinä mielessä erinomainen ja luottamusta  
herättävä.

**14.38 Mikko Savola kesk:** Arvoisa rouva puhemies! Autoveron muutokset ovat aina on-  
gelmallinen asia sinänsä, koska siinä on aina riski siitä, että autokauppa pysähtyy. Muis-  
tamme nämä keskustelut, joita noin puolitoista vuotta sitten oli, kun useat autokauppiaat  
myös meihin edustajiin olivat yhteydessä. Mutta tässä lakiesityksessä ei toki tällaisesta ole  
kyse, kun puhutaan enemmän jo täällä mainitustakin teknisluontoisesta asiasta.

Päästömittausten on syytä olla totuudenmukaisia. Huijaukset on saatava kuriin. Nämä  
isojen autojättien tekemät huijaukset, mitä tapahtui, olivat luokattomia, ja hyvä, että jäivät  
siitä kiinni. On hyvä, että tämä uusi mittaustapa ja uusi lainsäädäntö sitten myöskin paran-  
tavat tilannetta. Ja kuten jo sanoin, niin tämä ei sitä markkinahäiriötäkään luonnollisesti ai-  
heuta.

Ylipäätään autoverokannan uusiutuminen olisi tärkeää. Uudet autot ovat vähäpäästöi-  
sempiä ja ovat myös turvallisempia, koska ovat kehittyneempiä. Siksi autoverokannan  
alentaminen olisi pitkässä juoksussa ja tulevaisuudessa hyvinkin tavoiteltavaa.

Tässä jo puhuttiin siitä, kuinka autovero, polttoainevero ja muut yksityisautoilijoilta ke-  
rättävät maksut, yli 8 miljardia euroa, ovat moninkertaiset verrattuna siihen, mitä meillä  
infraan palautuu — perustienpitoon, uusien väylähankkeiden tekemiseen ja niin edelleen.

## Punkt i protokollet PR 61/2018 rd

Tämä on kanssa sellainen asia, jota meidän tulisi pitkässä juoksussa pystyä käsittelemään ja tarkastelemaan niin, että suurempi osa siitä pystyttäisiin palauttamaan infraan, koska ilman toimivaa infraa, ilman toimivia tieyhteyksiä tämä maa ei hengitä, tämän maan elinkeinoelämä ei toimi eivätkä ihmiset pääse liikkumaan paikasta toiseen.

**14.40 Markku Eestilä kok:** Arvoisa puhemies! Täällä on käytetty hyviä puheenvuoroja, joten näitä yksityiskohtia ei varmaan tarvitse ruveta enää toistamaan. Uskon, että verojaosto kyllä ne sitten tarkkaan kuulemisten kautta arvioi.

Mutta se, minkä haluan sanoa, on, että meillä tämä autovero aiheuttaa kyllä aika paljon ongelmia, riippumatta siitä, mitä mieltä me olemme siitä. Totta kai se tuo valtion kassaan rahaa. Mutta se täytyy huomata, että uusien autojen alv on melkein yhtä iso kuin autovero. Ja se, mistä itse kannan huolta, on tämä, että kun mitä tahansa muutoksia tehdään, niin oikeasti markkinat ja autokauppa ovat erittäin herkkiä, ne reagoivat hyvin odotetulla tavalla — joka näistä asioista tietää, se tietää, mihin suuntaan. Ja se, mikä tässä on omalta kannaltani se suuri huoli: Olen jo monta kertaa tässäkin salissa puhunut siitä, että en koe sitä järkevänä, että meillä on ilmastotavoitteet liikenteessä. Meidän pitää puolittaa päästöt 2030:een mennessä, ne ovat kansainvälisiä sopimuksia. Viimekin vuonna meille tuli reilusti yli 30 000 käytettyä autoa Suomen rajojen ulkopuolelta, ne ovat pääosin isompia autoja, ne ovat keskimäärin 8,9 vuotta vanhoja, ne päästävät paljon, ne ovat dieseleitä. Ihmiset vain niitä haluavat. Ja sitten kun ne ostetaan ulkomailta, niin sinne valuvat sekä rahat että arvonlisäverot. Nyt jos tapahtuu jonkunmoinen kiristys näissä taulukoissa siihen suuntaan, että selvästi ihmisille on edullisempaa harkita pari kolme vuotta vanhan käytetyn auton ostoa ulkomailta, koska se verotetaan näitten entisten NEDC-päästöjen mukaan, niin silloin me luomme itse asiassa kannustimen sille, että meidän ilmastopäästöemme karkaavat entistä enemmän käsistä. Tämä on se pointti, mikä tässä taulukossa ja tämän hallituksen esityksen kohdalla pitää ottaa huomioon.

Sitten se iso kuva: Meidän pitäisi tietenkin päästä autoverosta kokonaan irti mutta niin, että se ei aiheuta markkinahäiriöitä. Siihenkin on olemassa omat selvät systeemit, millä tavalla se voidaan toteuttaa.

Mutta se on erinomaista, että ministeri täällä totesi, että tämä käydään tarkkaan läpi hyvässä ja rakentavassa hengessä yhteistyössä. Vaikka tämä on niin sanottu tekninen uudistus, niin siitä huolimatta kaikki nämä ulkoiset häiriötekijät ja kerrannaisvaikutukset pitää analysoida erittäin tarkkaan.

**14.42 Sari Essayah kd:** Arvoisa rouva puhemies! Tuossa edellisessä puheenvuorossani totesin ja ajattelen edelleen, että 14—30 euron mahdollinen lisäys tuohon autoverorasitukseen ei välttämättä nyt ole se, mikä autokaupan peruu. Mutta sen sijaan, kuten edustaja Eestilä toi täällä hyvässä puheenvuorossaan esille, jos näissä yksityiskohdissa tämän vero-  
taulukon osalta on sitten jotakin tällaista, joka luo kannustimia siihen, että entisestään mieluummin käytettyä autoa lähdetään hakemaan ulkomailta ja erityisesti vielä näitä runsaspäästöisiä autoja, niin tämä on varmasti sellainen asia, jota tulee tutkia tarkasti sitten siellä verojaostossa, ja toivonkin, että tähän kiinnitetään erityistä huomiota. Nythän tilastot jo tällä hetkellä osoittavat, että... Meillä tällä hetkellä taitaa olla niin, että Ruotsi on nytten se maa, josta eniten tuodaan näitä käytettyjä autoja, kun se aiemmin oli Saksa. Mutta niitä vanhoja dieseleitä mielellään tuodaan rajan yli. Ja aivan niin kuin täällä todettiin, silloin kaikki siihen hankintaan liittyvät hyödyt ja myöskin arvonlisäverot ynnä muut, kaikki tä-

## Punkt i protokollet PR 61/2018 rd

mä, pyörii sen maan hyödyksi. Siinä mielessä tämä on varmasti sellainen kohta, joka on syytä siellä tarkasti pohtia ja huomata, että vaikka sinällänsä hyvin usein ajatellaan näin, että pienellä verolla ei sinällänsä välttämättä ole sitä ohjaavaa vaikutusta, niin sitten jos käy niin, että tässä syntyy tällainen kannustintekijä, sillä saattaa ollakin sitten suurempi merkitys sille, joka on päättänyt jo joka tapauksessa hankkia sen käytetyn auton.

**14.44 Ville Tavio ps:** Arvoisa puhemies! Kansa todella tahtoo Suomessa halpoja autoja, halvempia autoja. Ne ovat nykyisin maailman kalleinta tasoa Suomessa. Siinä mielessä on toki hyvä, että te tuossa lausuite, että teidänkin mielestänne autoilun verotuksen tie on käyty loppuun — se, että tosiaan verotetaan se 8 miljardia, mistä sitten se noin miljardi palautuu tieverkon ylläpitoon ja näin. Mutta jos te oikeasti olette tätä mieltä, olisi hyvä, että tässäkin ihan periaatteellisella tasolla oltaisiin tehty niin, että tuota korotusta ei olisi lähdetty tekemään tilapäisestikään näihin uudempiin autoihin, joihin tämä sitten tulee kohdistumaan.

Sitten vielä tuohon hallituksen lupaukseen, mistä kerroittekin, että silloin oli tosiaan valtiovarainministerinä Alexander Stubb ja että silloin tuo päätös tehtiin: Muistaakseni aika pian sen jälkeen teistä tuli valtiovarainministeri, joten katsoisin, että tuo hallituksen tuolloin tekemä päätös ei ole siinä ministerinvaihdoksessa kuitenkaan minnekään kadonnut tai teitä vapauttanut. Nyt Brent-indeksin raakaöljyn hinta on itse asiassa tänään 74 dollaria, ja se vaihteluhan on valtavan suurta, koska silloin kun tämä 80 dollarin hinta ylitettiin, sekin osaltaan liittyi tähän Iranin ydinasesopimukseen. Se vaihtelee toki näin paljon, mutta se kuitenkin on nyt ollut nousutrendissä, ja se kysymys kuuluukin: jos ja kun se menee siihen 80 dollariin vähän pysyvämmiin vielä tänä vuonna, aikooko hallitus silloin lunastaa sen lupauksen, mikä on annettu ja joka tällä tavalla mielestäni kyllä sitoo? Joten siinä määrin toivoisin, että hallitus varautuisi kuitenkin siihen polttoaineveron laskuun, koska itse asiassa tästä kerätyistä 8 miljardista sillä polttoaineen verotuksella on muistaakseni suurin osuus, joten sitä kyllä olisi syytä ainakin harkita uudelleen.

**14.46 Jari Myllykoski vas:** Arvoisa rouva puhemies! [Olavi Ala-Nissilä: Mikäs auto Myllykoskella on?] — Myllykoski ajelee millä haluaa. Se on tämä valinnanvapaus täällä automarkkinapuolella. Kun ei tästä asiasta voida saada sote-sotkua tähän keskusteluun, niin mennään millä halutaan.

Tärkeintä on se, että meillä romutuspalkkion yhteydessä tuli tämä autojen muuntoon liittyvä verohelpotus. Vähän tuossa debattipuheenvuorossani ministeriltä tavallaan kysyin, että ollaanko pohdittu ministeriössä, että mitä jos sitä jatkumoa olisi jo nyt tehty houkuttelevammaksi, niin että teknologiat voisivat kehittyä niin, että meillä nämä isot, raskaammat henkilöautot olisivat sellaisen päästöjärjestelmän piirissä, missä olisi houkutin kehittää erilaisia uusia teknologioita, jotta niistä tulee pienempipäästöisiä. Meillä on kaikki edellytykset luoda tähän maahan meidän oman osaamisemme kautta erilaisia innovaatioita, ja kysynkin vielä uudelleen ministeriltä: onko pohdittu sitä? Edustaja Eestilä ja edustaja Essayah komppasivat juuri sitä, että meillä isojen, ulkomailta tuotujen käytettyjen autojen virta on vahvistunut. Toki se tarkoittaa sitä, että kuka haluaa ajaa isolla autolla, ostaa sen edullisemmin, koska autolla vielä Suomessa on status: jos naapurillakin, niin minullakin pitää olla. Mutta jos me lähtisimme tukemaan valtion taholta, ei vain pelkästään niin, että ne muutamat sadat pellepelottomat tässä maassa kehittelevät omista autoistaan pienempipäästöisiä ja muuttavat teknologiaa, vaan niin, että meillä olisi selkeästi pitkäjänteis-

## Punkt i protokollet PR 61/2018 rd

nen tähtäys siihen, että jokaisella ihmisellä olisi verollinen houkutus muuttaa oma autonsa pienempipäästöiseksi. Silloin me olisimme tässä liikennepolttoaine- ja päästötavoitteiden lähtökohdassa niin, että voisi syntyä teollista toimintaa ja yrittäjyyttä keskeisemmin niin, etteivät ne ole vain yksittäisten ihmisten tekemiä ratkaisuja.

**14.49 Olli-Poika Parviainen vihr:** Arvoisa rouva puhemies! Tämä lakiesitys on varsin kelvollinen, hyväksyttävä ja tarpeellinen, kiitos siitä.

Tässä on sivuttu keskustelussa montaa tärkeää näkökulmaa. Edustaja Myllykoski, tekin nostitte esiin sen, että ihmisillä pitäisi olla paremmat edellytykset myöskin tuunata ajoneuvoistaan eri tavoin vähäpäästöisempiä. Esimerkiksi parlamentaarisessa työryhmässä sovittu biokaasukonversio on varmaan yksi tällainen keino. Näitä kannattaakin ruokkia lisää, koska Suomen autokanta on yli 12 vuotta vanha keskimäärin, ja se on meille kyllä päästöpoliittisestikin iso haaste.

Sen lisäksi, että me tarvitsemme verotuottoja moneen hyvään tarkoitukseen, on syytä myös muistaa se, kuten täälläkin on jo mainittu, että tällä hetkellä tieverkon ja rataverkon korjausvelka on niin suuri, että jos me vaikkapa noudattaisimme kaikkia niitä parlamentaarisen liikenneverkko-työryhmän hyviä esityksiä siitä, miten me kasvatamme jatkossa liikenteen korjausvelan hoitoon tarkoitettua budjettia, niin käytännössä me estämme korjausvelan kasvua mutta me emme pääse vielä muuttamaan suuntaa kunnolla. Tällä menollahan Suomelta veisi toistasataa vuotta hoitaa verkon korjausvelka kuntoon, ja tämä on varmaan sellainen aikajänne, mitä kukaan meistä ei halua odottaa. Siksi kannattaisikin miettiä ennakkoluulottomasti myös uusia tapoja järjestää liikenteen palveluita, ja näin on ilahduttavan paljon LVM:ssä tehtykin.

Nostaisin esiin yksittäiset hankeyhtiöt investoinneissa. Mielestäni meidän kannattaa miettiä, voisiko myös kaupallisten kumppanien kanssa löytyä mahdollisuuksia vähentää liikenteen korjausvelkaa ja ennen kaikkea saada aikaan uusia liikenneinvestointeja.

Tästä pääsemme siihen, että tämä tulee tietenkin johtamaan siihen, että joitakin kustannuksiakin saattaa loppukäyttäjälle tulla. Olen pahoillani siitä, että esimerkiksi niin sanottujen tienkäyttömaksujen — tai ruuhkamaksujen, kuten kaupunkiseuduilla puhutaan — edistäminen ei ole edennyt edes lainsäädäntötasolla eli Suomessa ei ole lainsäädännön puitteissa mahdollisuutta käynnistää esimerkiksi ruuhkamaksukokeilua. En tarkoita, että ruuhkamaksuja tarvittaisiin joka niemennotkoon, vaan haen sitä, että jos esimerkiksi pääkaupunkiseudulla tietyt kunnat päättäisivät haluta tällaista jollain alueella kokeilla, niin mielestäni meidän tulisi heille antaa siihen mahdollisuuksia. Näiden kokeilujen perusteella voisimme sitten päätellä, onko näistä lopulta hyötyä paitsi liikkujille ja liikenteelle myös liikenteen päästövähennysten kannalta.

Tärkeää on kuitenkin se, että tämä 12-vuotinen suunnittelu liikenteen korjausvelan ja liikennejärjestelmän ja investointien saattamiseksi paremmalle tolalle on nyt jatkumassa parlamentaarisesti. Mielestäni meidän kaikkien kannattaa tehdä sitä työtä sillä ajatuksella, että me aidosti sitten myös viemme seuraavien hallitusten ohjelmiin niitä asioita, joita saamme toivottavasti yhdessä läpi.

**14.52 Teuvo Hakkarainen ps:** Arvoisa rouva puhemies! Täällä on puhuttu korjausvelasta. Ministeri Orpo mainitsi, että hyvä hallitus on tehnyt hyviä päätöksiä, ja monta kertaa on täällä hallitus ottanut kunnian talouskasvusta. Nyt kun talous kasvaa, niin myös rekkaliikenne lisääntyy koko ajan. Sen huomaa tuolla tien päällä, ja sen muuten huomaa noista

## Punkt i protokollet PR 61/2018 rd

teistä: Jos mennään lähelle kaupunkia, siellä on kapeat urat, koska henkilöautoliikennettä on paljon. Siitä kun mennään ulospäin, niin on raskaan liikenteen aiheuttamia uria. Onko tämä hyvä hallitus kiinnittänyt tämmöiseen asiaan huomiota, johonka ainakin me opposition puolelta olemme kiinnittäneet? Elikkä nyt jos halutaan, että elinkeinoelämä vielä vauhdittuu, eikö meidän kannattaisi sijoittaa siis tästä 8,3 miljardista siihen tiestöön, joka edesauttaa lisää sitä talouskasvua?

Sitten vielä näistä tuontiautoista henkilökohtainen kokemus, kun on joutunut näitten kanssa tekemisiin: Jos haluaa hyvän auton — sillä hyvällä autolla on nimittäin hyvä myös ajaa, ja nykyään painotetaan paljon tuota varustelutasoa — ja ottaa tuontiauton, vähän käytetyn, siinä on varustelutaso yleensä paljon parempi kuin kotimaasta ostetuilla, mutta jos saman varustelun ostaa uuteen autoon, mikä on tuontiautoissa yleensä, sen hinta pomsahattaa muuten huomattavasti. Onko tätä asiaa huomioitu ollenkaan tuolla, kun olette tehneet näitä mietintöjä? — Kiitos.

**14.53 Hannu Hoskonen kesk:** Arvoisa rouva puhemies! Aivan erinomainen hallituksen esitys ja kuvaa hyvin tätä meidän aikaamme, jolloin ilmastopolitiikkaa hoidetaan muun muassa rakentamalla parempia autoja ja saamalla päästöt alemmaksi. On syytä muistaa kuitenkin se, että suomalaisten kannattaa panostaa yhä innokkaammin siihen, että tuotamme itse mahdollisimman paljon biojakeita sisältäviä polttoaineita, että uusiutuvaa energiaa sekoitetaan fossiiliseen polttoaineeseen mahdollisimman paljon. Silläkin palvelemme tätä samaa päämäärää, tosin vähän eri teitä, ja nimenomaan sillä, että pyritään tällä autoverojen alentamisella sopivassa määrin nuorentamaan autokantaa. Suomessa on yksi Euroopan vanhimpia autokantoja; jos vertaa muihin Pohjoismaihin, niin me olemme ikävä kyllä siellä häntäpäässä. Autojen keski-ikä taitaa olla yli 12 vuotta tällä hetkellä, niin että sille puolelle kannattaa verokannustimin panostaa, siihen että ihmiset uusisivat autojaan ja sitten nämä vanhemmat autot poistuisivat käytöstä, mikä on myös hyvä ympäristöteko sinällään.

Mutta liikennepuolella — minkä edustaja Hakkarainen omassa puheenvuorossaan mainitsi — kannattaa todella panostaa siihen, että raskasta liikennettä saadaan maanteiltä mahdollisimman paljon pois. Kaikkea ei saa tietenkään eikä pidä yrittääkään, mutta rautatieliikennettä olisi lisättävä mahdollisuuksien mukaan. Ja edelleen puhun siitä vesitieliikenteestä, koska yhteen sisävesilaivaan, jos laitetaan nämä systeemit kuntoon, saa helposti 10 000 irtokuutiota tavaraa kyytiin. Tiedän, että Metsäteollisuus vastustaa sitä, mutta se syy ei ole liikennepolitiikka, vaan se on tämä monopolipolitiikka, jolla vartioidaan sitä puunostomonopolia, että ei vain syntyisi markkinoille muualta kysyntää. [Jari Myllykosken välihuuto] Joka tapauksessa, jos me emme — edustaja Myllykoskelle tiedoksi — itse laita tätä liikenneinfraamme kuntoon täällä, turha se on mennä naapurista kysymään, että pitäisikö meidän laittaa nuo kanavoinnit kuntoon. Kannattaa käydä Keski-Euroopassa ekskursiolla tutustumassa, vaikka nyt Tonavan rannalla, missä raskas liikenne kulkee. Jokainen tietää, missä se kulkee, mutta Suomessahan tälle tielle ei ole lähdetty, vaan on rakennettu yhä raskaampia reikkoja — mikä muuten näkyy, kun mennään kaupungeista ulos: Kun ajatte jotakin maantietä, asvaltoitua tietä, vaikka kahden kaupungin välistä tietä, niin ajakaapa tien reunassa, katsokaa sitä tien oikeaa reunaa kulkusuunnassa. Siinä näkyy se deformaatio, kun raskas liikenne on jyrännyt sen tien reunan rikki. Se on juuri sitä, ylipainavien rekkojen kuorma kun heiluu, niin se aiheuttaa valtavan paineen tien reunaan ja sitten seurauksena on tien rikkoutuminen. Se on sitten kallis remontti. Mutta helpompi olisi hoitaa tämä homma sillä keinoin, että rakennetaan raskasta liikennettä yhä enemmän rautateille, siltä

## Punkt i protokollet PR 61/2018 rd

osin kuin pystytään, samoin vesiteiden käyttöä lisättäisiin. Mutta tässä maassa se homma on näköjään mahdotonta, ainakin vesiteiden osalta. No, kun kerran emme sitten ole meillä siihen panostaneet, näitä keskusteluja riittää sitten seuraavat 50 vuotta tässä talossa.

**14.56 Olavi Ala-Nissilä kesk:** Arvoisa puhemies! Kuten todettua, tämä esitys on verotuksen suuressa linjassa, eli verotuksen painopiste siirretään auton käytön suuntaan ja toisaalta autoverotuksessa, joka alenee, on sitten voimakas ympäristötekijä mukana. Tässä keskustelu on laajentunut hieman laajemminkin liikenteen rahoitukseen ja verotukseen. Nyt me tiedämme, kuten ministeri totesi, että vuosien saatossa liikenteen välillistä verotusta on käytetty hyvinvointipalveluihin, suurimpiin pääluokkiin, sosiaali- ja terveystieteiden alueille ja koulutukseen, eli niistä sitten pitää leikata, jos me haluamme voimakkaasti siirtää tätä tuloa välttämättömän liikenneinfran rakentamiseen.

Meillä oli liikenneverkko työryhmä. Se oli niin kuin yleensä parlamentaariset työryhmät tässä eduskunnassa: ne eivät ole tehokkaita ja enemmän tai vähemmän epäonnistuvat, kun oppositio ei lähde mihinkään rakentamaan yhteistyöhön näinä aikoina. [Välihuutoja] Tosin siellä kuitenkin todettiin se 300 miljoonaa, mikä pitää saada juuri tänne liikenteen korjausvelan kattamiseen. Se ei ole budjettikehyksissä, ja siinä on vielä puristamista, että se sinne saadaan. Mutta jotta me saisimme näitä välttämättömiä vientiväyliä ja muita isoja hankkeita rakennettua, kyllähän meidän on välttämättömästi liikenteen verotusta vähän rohkeammin uudistaa Suomessa. Toivotaan, että sitä voidaan jatkossa tehdä, mutta niin kuin sanoin, ei tämä yhteistyön henki tässä eduskunnassa riitä, vaan kyllä pitää sitten ilmeisesti vaaleja odottaa.

**14.58 Mikko Savola kesk:** Arvoisa rouva puhemies! Tästä parlamentaarisesta työstä, mihin edelliset puheenvuorot ovat jo viitanneet:

Minun mielestäni se on hyvä asia, että täällä pohditaan yli puoluerajojen ja pidemmällä tähtäimellä näitä meidän infrahankeitamme, ja näin tulisi tehdä enemmänkin, koska se antaa ennakoitavuutta myös tuonne maakuntiin sitten ja pystytään myös ennakoivasti sitten katsomaan niitä tarpeita elinkeinoelämän tarpeitten mukaan. Mutta siinäkin haluaisin kiinnittää huomiota myös siihen, että katsotaan poikittaisliikennettä, esimerkiksi valtatiellä 18 ainut rakentamaton valtatieasoinen yhteys on sen oikaisu Myllymäen ja Multian välillä, ja se on tällainen, joka parlamentaarisesti tulisi katsoa jatkossa eteenpäin.

Siihen samaan parlamentaariseen valmisteluun, niiden keskustelujen yhteyteen, tulisi ottaa tämä autoverotus ja ylipäätään nämä liikenteestä kerättävät verot ja tarkastella niitä ja miettiä myös sitä kautta, kuinka me saamme tätä meidän autokantaamme uudistettua ja kuinka me saamme myös ohjattua enemmän niitä resursseja infraan.

**14.59 Sami Savio ps:** Arvoisa puhemies! Tämä hallituksen esitys laeiksi autoverolain ja ajoneuvoverolain muuttamisesta on sinänsä tosiaan varsin tekninen, niin kuin tässä monen otteeseen keskustelun aikana on mainittu. Mutta on kuitenkin hyvä, että tätä liikenteen verotukseen ja liikenteen maksuihin liittyvää keskustelua täällä eduskunnassa avoimesti käydään. Liikenteen verotuksen yleinen keventäminen on mielestäni monen puolueen yhteinen toive, ja sitä myös valtiovarainministeri tässä äsken otti esille, että hallitus mahdollisuuksien mukaan edesauttaa suomalaisten liikkumista. Se on toki tärkeää myös elinkeinoelämän kannalta. Mutta korostan myös sitä, että valtiovarainvaliokunnan ja sen

## Punkt i protokollet PR 61/2018 rd

verojaoston on nyt käytävä erityisen tarkasti tämän esityksen taloudelliset vaikutukset läpi, ettei autoilijoihin kohdistuva vero- ja maksurasite vain nouse.

Arvoisa puhemies! Edustaja Hakkarainen otti tässä hieman aiemmin esille raskaasta liikenteestä ja sen lisääntymisestä aiheutuvan tiestön voimakkaan kulumisen, mikä tietysti edellyttää monelta osin perusparannustöitä eri puolilla Suomea olevassa tieverkostossa. Haluaisin nyt kysyä valtiovarainministeriltä, miten hän suhtautuu hallitusohjelmassakin muistaakseni kirjattuun asiaan, rekkaliikenteelle suunnatun raskaan liikenteen käyttömaksun käyttöönottoon, joka voitaisiin sitten suomalaisille kuljetusyrityksille kompensoida erinäisin maksualennuksin.

**15.01 Jari Myllykoski vas:** Arvoisa rouva puhemies! Edellä edustaja Savio veikin puheenvuoron keskiöön. Nyt on ehkä helpompi vain kommentoida edustaja Hoskoselle. Välihuutoni tarkoitti sitä, että edustaja Hakkarainen täällä aiemmissa istunnoissa tyrmäsi sen, että meidän vesikanavaliikennettämme voitaisiin kehittää.

Itse olen edustaja Hakkaraisen kanssa hieman eri mieltä, sillä kiireettömien kuljetusten osalta kanavaliikenne on erittäin hyvä ja kannatettava asia. Se, minkä edustaja Hakkarainen toi omassa puheenvuorossaan aiemmin esille purkamisesta ja lastauskustannuksista, on varmasti totta, mutta ehkä se on sitä, että meillä teollisuudessa ei haluta omaisuuden, joka on kuljetettavana, säilyvän pitkäänkään taseissa, vaan se nopeakiertoisuus on se tavoite. Meidän pitäisi pystyä näkemään ja erottamaan nämä kaksi asiaa toisistaan. Kiireettömissä kuljetuksissa vesikanavisto olisi enemmän hyödynnettävissä. Parlamentaarinen liikennetyöryhmä ei ottanut oikeastaan millään lailla huomioon sitä, että meillä on vesistö, jota pitkin pystyttäisiin siirtämään kiireettömiä, raskaita kuljetuksia. [Olavi Ala-Nissilä: Ei kiireettömiä ole!] — Edustaja Ala-Nissilä, kyllä meillä on kiireettömiä kuljetuksia, jos vain niin halutaan nähdä. Ei meillä malmikaan kulje päivässä rikastamolta jalostamoon, vaan kyllä siihen oma aikansa vaaditaan.

Mutta vielä kerran: En minä ainakaan ole tuomitsemassa tätä esitystä, vaan päinvastoin se on tärkeä, mutta pitää huomioida, että autoilun kustannukset eivät saa nousta esteeksi niin, että ihmisten töissäkäyminen tulee kalliimmaksi kuin sieltä saatu ansio. Meidän pitää muistaa, että jos haluamme puuttua tähän kohtaanto-ongelmaan, kun emme me ole pystyneet verotuksellisesti kannustamaan siihen suuntaan, että ihmiset muuttaisivat työn perässä, niin ei ainakaan tehdä esteitä, ettei töissä käyminen olisi kannattavaa. Siinä mielessä pitää olla tarkkana, että autoilun verotus ei työssä käyvää ihmistä kohtaan kallistu.

**Puhemies Paula Risikko:** Edustaja Hakkarainen. — Sen jälkeen ministeri vastaa.

**15.03 Teuvo Hakkarainen ps:** Arvoisa puhemies! Ihan tuohon Myllykosken kommenttiin: Kiireettömiä kuljetuksia ei ole, mutta siellä on myös ympäristölainsäädäntö edessä. Heinäkuun alkuun on niitten puitten oltava sieltä maastosta pois. Ei niitä voi järveenkään laittaa lahoamaan ja sinne vettymään. Mihinkä ne laitetaan? Nyt tehtailla on ne ajat, myös sahoilla, elikkä se puu siirtyy hyvin nopeasti sieltä kannolta sinne tehtaan siiloon. Elikkä siinä on se ongelma.

Ja kyllä minä luulisin, että markkinat vastaavat. Keitele—Päijänne-kanava on tehty aikanaan — ei sieltä tikun tikkuakaan ole vielä uitettu. Jos se niin halpaa ja edullista olisi taikka käytännössä toimivaa, niin varmasti niitä sieltä menisi. Minä en usko ennen kuin minä näen semmoisen toimivan, järkevän systeemin tässä touhussa, tuossa kanavahom-

## Punkt i protokollet PR 61/2018 rd

massa. Ehkä sitten, jos se Kymin kanava joskus toteutuisi, voisi olla jotakin mahdollisuutta, mutta tällaiset pikkureitit ja puulauttojen sullominen sinne, kyllä se on toivotonta touhua.

**Puhemies Paula Risikko:** Sitten ministeri Orpo, enintään 3 minuuttia paikalta.

**15.05 Valtiovarainministeri Petteri Orpo:** Arvoisa puhemies! Ensinnäkin minusta edustaja Myllykosken idea on tutkimuksen arvoinen: jos tuunaa autoaan vähäpäästöiseksi, niin voisiko se näkyä myöskin siihen kohdistuvissa maksuissa. Itselläni on kokemusta nuoruudesta Datsun 120A F-II:n tuunaamisesta, ja se ainakin motivoi minua, jos ei muuta, niin opiskelemaan.

Mutta asiaan. Tässä on minusta käyty erinomaisen hyvää liikennepoliittista keskustelua laajemminkin. Liikenne on aivan oleellinen osa Suomea, Suomen pärjäämistä, kilpailukykyä, ihmisten arkea. Meillä on hyvin erilaisia tarpeita, ja meidän pitää pystyä liikennepoliittikalla huomioimaan alueiden erilaiset tarpeet, ihmisten erilaiset tarpeet. Jotakin muuttuvasta maailmasta kertoo se, että pääkaupunkiseudulla tämän päivän nuorista ikäluokista 30 prosenttia suorittaa ajokortin, eli aika suuri muutos. Samaan aikaan meillä on valtava teknologiamuutos, jossa meille tulee koko ajan uutta teknologiaa, vähäpäästöisempiä autoja, sähköautoja, biopolttoaineita ja niin edelleen. Tämä kehitys on ollut todella huimaa, ja uskon, että ilmastonmuutoksen vastainen työ entisestään vain kiihdyttää ja vauhdittaa tätä uusien teknologioiden käyttöönottoa. Siksi liikennepoliittikkaa ja liikenteen verotusta pitää katsoa kokonaisuutena.

Mielestäni silloin, kun tehdään tämäntyyppisiä muutoksia, on parempi pidättäytyä sillä hetkellä siinä muutoksessa, tehdä tekninen muutos, mutta olette aivan oikeassa, arvostajat, siinä, että liikenteen verotusta pitää miettiä kokonaisuutena, katsoa siinä ympäristö- ja ilmastokysymykset, elinkeinopoliittiset kysymykset ja sitten sinne ihmisten arkeen liittyvät käytännön asiat aina siitä autoilun arkipäivän hinnasta lähtien. Tälle keskustelulle on varmasti nyt taas hyvää tilaa, kun aletaan lähestymään seuraavaa kautta ja eri puolueissa mietitään pohjia tuleviin hallitusohjelmaneuvoitteluihin.

Tosiaan tämä 2 miljoonaa tässä tulee. Vaikka tämä tekninen muutos osuu kymmeniintuhansiin hankittaviin autoihin, tässä on kuitenkin pystytty rajaamaan aika pieneksi se, minkä verran verotus tässä siirtymäajalla kiristyy. Minusta se ei ole niin suuri asia, ja vielä palaan siihen, että jos verotaulukoihin nyt liittyy sellaista, joka ei ole teknisluontoista vaan aiheuttaa kannustinongelmia, niihin voidaan yhdessä valiokunnan kanssa asiallisesti palata.

Vielä öljyn hinnan kehitykseen ja tähän julkisen talouden suunnitelman kirjaukseen, josta edustaja Tavio vielä uudelleen puhui. Todella on niin, että mikäli hinta nousee yli 80 dollarin, niin silloin hallitus tarkastelee näitä verotusratkaisuja uudelleen. Sen pystyn lupaamaan, että varmasti tarkastellaan ja sitten katsotaan kokonaisuutta. Mutta se tärkeä tavoite on, että polttoaineen hinta ei liian korkeaksi nouse. Koska sillä on merkitystä myöskin työllisyyden kannalta ja ihmisten ostovoiman kannalta, se pitää kyllä ihan vakavasti ottaa.

**Puhemies Paula Risikko:** Edustaja Hoskonen vielä ehtii tämän tunnin puitteissa. Jos tulee lisää puheenvuoropyyntöjä, niin keskustelu siirtyy sitten tuonne iltaan, myöhempään, koska tunti on nyt kulunut.

## Punkt i protokollet PR 61/2018 rd

15.08 **Hannu Hoskonen kesk:** Arvoisa rouva puhemies! Lyhyesti vain tästä vesiteiden käytöstä, mistä edustaja Hakkarainen äsken sanoi, että se ei tule ikinä pelaamaan, tai millä termillä hän sitä kuvasikaan. Joka tapauksessa ei tietenkään mikään kanava, jos rakennetaan yksi kanava jonnekin, auta mitään. Koko verkonhan pitää olla kunnossa. Jos me rakennamme keskelle korkea moottoritien pätkän, yhden pätkän moottoritietä, niin mitä semmoisella tekee, kun se ei liity mihinkään liikenneverkkoon?

Suomalainen metsäyhtiö UPM, joka omistaa yhden maailman suurimmista sellutehtaista Uruguayn Fray Bentosissa, tuottaa yli miljoona tonnia sellua per vuosi. Millä se aika pitkälti kuljettaa maailmanmarkkinoille sieltä joenvarresta raaka-aineen? Jokea pitkin proomuilla ja laivoilla sinne tehtaalle, ja siitä menee sitten laivoilla valmis tuote merenrantaan, jossa se lyödään valtamerilaivoihin ja tuodaan Eurooppaan valtameren yli. Eliikkä UPM... [Teuvo Hakkaraisen välihuuto] — Mitä tulee jokien jäätymiseen, nykyisellä tekniikalla Suomessa nämä järvien jäät, mitä on, ovat paperia. Niillä ei ole mitään merkitystä enää. Nykytekniikka hoitaa sen. On turha puhua jäistä, kun ne eivät ole mikään ongelma. Se on tekosyy. — Mutta katsokaa, minkä takia UPM:n kannattaa nimenomaan panostaa vesireittien käyttöön Uruguayssa muttei Suomessa, vaikka meillä on paljon paremmat vesireitit täällä kuin siellä. Siellä on yksi vaivainen joki, mitä pitkin ne kulkevat. Suomessa 85 prosenttia metsäteollisuuden raaka-ainevarannosta on sisävesireittien varrella. Toivon näihin keskusteluihin lisää realiteettia.

Riksdagen avslutade debatten.

Riksdagen remitterade ärendet till finansutskottet.