

Plenum

Torsdag 12.11.2015 kl. 15.59—19.19

3. Regeringens proposition till riksdagen med förslag till lagar om ändring av bilskattelagen och fordonsskattelagen

Regeringens proposition RP 33/2015 rd
Utskottets betänkande FiUB 5/2015 rd

Första behandlingen

Förste vice talman Mauri Pekkarinen: Ärende 3 på dagordningen presenteras för första behandling. Till grund för behandlingen ligger finansutskottets betänkande FiUB 5/2015 rd. Nu ska riksdagen besluta om innehållet i lagförslagen.

Debatt

17.03 **Antero Vartia vihr:** Arvoisa herra puhemies! Hallitus esittää, että autoveroa tulisi laskea 200 miljoonalla eurolla. Ei varmaan yllätä ketään, kun sanon, että rahoille olisi fiksumpaakin käyttöä. Jos autoveroa laskettaisiin vain 100 miljoonalla eurolla, olisi lopputulos kustannusneutraali, kun hallitus on kuitenkin esittänyt, että ajoneuvoveroa nostettaisiin 100 miljoonalla.

Me jaamme varmaan kaikki sen yhteisen tavoitteen, että liikenteen päästöjä tulisi laskea. Siihen auto- ja ajoneuvovero ovat erinomaisia työkaluja. Mitä enemmän suuripäästöisiä autoja verotetaan, sitä vähemmän niitä on liikenteessä. Mitä vähemmän pienipäästöisiä autoja verotetaan, sitä enemmän niitä on liikenteessä. Erityisesti meidän tulisi suosia nollapäästöisiä autoja, ja tähän tavoitteeseen päästäisiin, jos niiden verot laskettaisiin nol-laan määrääjäksi.

Näillä sanoin esitänkin vastalauseen 4 mukaisesti, että 1. lakiehdotus hyväksytään muutoin valtiovarainvaliokunnan mietinnön mukaisena, paitsi lain liitteen verotaulukko 1 muutettuna, sekä, että 2. lakiehdotus hyväksytään muutoin valtiovarainvaliokunnan mietinnön mukaisena, paitsi lain liitteen verotaulukko 1 muutettuna.

17.04 **Hanna Halmeenpää vihr:** Arvoisa puhemies! Kannatan edustaja Vartian tekemää esitystä.

17.05 **Anne Kalmari kesk:** Arvoisa herra puhemies! Tämä esitys on osa Sipilän hallituksen linjauksia. Uskomme, että se saa autokantaa uudistumaan. Uskomme, että se luo osaltaan uutta kasvua. Se on osana suurempaa liikenneverouudistusta, jossa sitten esimerkiksi kiristämme näitten muskeliveneitten verotusta ja raskaan liikenteen tienkäyttömaksu tulee voimaan. Tällä verotuksella voidaan myös tosiaan säädellä sitä, että autokanta uusiutuu vähäpäästöisemmäksi. Minusta se on ihan positiivinen asia ja toki helpottaa niitä keskituloi-sia työntekijöitä, joiden pärjäämisestä tämä sali on monesti ollut huolissaan.

Punkt i protokollet PR 63/2015 rd

Ensimmäinen varapuhemies Mauri Pekkarinen: Pyydän saada huomauttaa edustajille, että muutosesitykset tehdään asian seuraavassa käsittelyssä. — Anteeksi, huomenna asian yksityiskohtaisessa käsittelyssä.

17.06 Timo Heinonen kok: Arvoisa herra puhemies! Suomessa ajetaan Euroopan vanhimmilla autoilla lähes Euroopan huonokuntoisimmilla teillä. Suomessa käytössä olevien henkilöautojen keski-ikä on 13,5 vuotta. Mitä se tarkoittaa autoissa? Se tarkoittaa sitä, että ne ovat päästöiltään huonompia kuin uudet autot, ne ovat turvallisuudeltaan huonompia kuin uudet autot. Ja sen takia pitää toimenpiteitä tehdä, että autokantamme saataisiin paremmaksi.

Niin kuin edellä edustaja Kalmari kertoi, tämä on osa hallituksen ohjelmaan kirjattua tavoitetta liikenneverouudistuksesta, ja sen tarkoitus on laskea autoveroa vaihteittain hallituskauden aikana, niin että muutoksen verotuottoa pienentävä vaikutus on noin 200 miljoonaa euroa vuoden 2019 tasolla. Vaihteittaiset alennukset on tarkoitus toteuttaa siis seuraavien neljän vuoden aikana ja kohdentaa pienipäästöisiin ajoneuvoihin ympäristöohjauksen tehostamiseksi — ja tässä siis rajaksi on asetettu tuo 140 grammaa kilometrillä. Autovero alenisi siten autoilla, joiden ominaishiilidioksidipäästö on enintään tuo. Vastaavasti, jos päästötaso on tätä suurempi, veroprosentti säilyisi nykyisen suuruisena.

Esitykseen sisältyy toisaalta myös vuotuisen ajoneuvoveron korotus vuoden 2017 alusta. Muutos on tarkoitus toteuttaa tasasuuruksena 36,50 euron perusveron korotuksena koko Suomen autokantaan. Ajoneuvoveroa olisi siis ollut tarkoitus korottaa joka tapauksessa fiskaalisista syistä autoveromuutoksesta riippumatta. Kokonaisuutena nämä kaksi esitystä keventävät kuitenkin autoilun verotusta Suomessa vuodesta 2018 lähtien.

Muutoksen lisäksi esityksellä muutetaan käytettynä maahantuotavien ajoneuvojen verotusta — ja tämä muutostarve johtuu siis EU:n tuomioistuimen uusista ratkaisuksista, jotka muuttivat tuomioistuimen vuonna 2006 omaksumaa ja Suomessa sittemmin vuoden 2008 ympäristöperusteisessa verouudistuksessa noudatettua linjaa. Ehdotus merkitsee sitä, että käytettynä tuotavista autoista ei voida kantaa verouudistuksen jälkeenkään enempää veroa kuin sitä on jäljellä samanlaisen Suomessa aiemmin rekisteröidyn auton arvossa.

Arvoisa puhemies! Saavutetaanko tällä 200 miljoonan kevennyksellä sitten sitä, mitä sillä oikeastaan tavoitellaan? Se on varmasti kysymys, mitä olisi ja on syytä pohtia tarkkaan. Itse edustin ajattelumallia, jossa tämäntyyppinen alennus olisi ollut järkevämpää tehdä kertarysäyksenä. Silloin auton keskihinta olisi alentunut tällä 200 miljoonan kevennyksellä tuollaisen noin 1 500—2 000 euroa. Nyt kun se tehdään neljässä palasessa, auton hinnan muutos on vain muutaman sata euroa. Onko sillä aidosti sitten merkitystä autokaupan vilkastumiseen, on minun mielestäni tässä aika oleellinen kysymys. Mutta ymmärrän sen, että tämä rytmitettiin nimenomaan fiskaalisista syistä tällä tavalla.

Minun mielestäni on syytä pohtia myös sitä, olisiko jo aika Suomessa luopua autoverosta kokonaan. Autovero tuottaa Suomessa noin 1 miljardin verotuloja. (Eero Heinäluoma: Ja kaikista muistakin veroista vai?) En esitä sitä, että siitä luovuttaisiin. — Jos edustaja Heinäluoma keskittyy kuuntelemaan, kerron teille, miten tämä ratkaistaan niin, että verotulot eivät vähene vaan autokanta uudistuu. — Ratkaisu löytyisi ajoneuvoverosta. Meillä on Suomessa noin 3 miljoonaa autoa, ja ajoneuvovero on tällä hetkellä noin 200 euroa. Jos se korotettaisiin noin 350—400 euroon vuodessa, niin näin vuotuinen perusveron kokonaispotti nousisi nykyisestä 500 miljoonasta 1,5 miljardiin. Eli tällä tavalla ottaisiimme kiinni tuon autoveron luopumisesta tulleen muutoksen. Aukko olisi siis täytetty, ja verotuotto

Punkt i protokollet PR 63/2015 rd

olisi tämän jälkeen itse asiassa joka vuosi autokaupasta riippumatta vakaa ja vakio. Ja huomattava on sekin, että tämänkin jälkeen Suomessa ajoneuvovero olisi EU:ssa keskitasoa. Ja merkittävää olisi se, että silloin auton hankintahinta halpenisi, alenisi noin 7 500 euroa. Ja sillä olisi jo aidosti merkitystä siihen, että autokantamme lähtisi aidosti uusiutumaan ja autoista tulisi ekologisempia, autoista tulisi turvallisempia. Tämä nyt tällaisena ehkä tulevaisuuspohdintana, kun seuraavia askeleita mietitään. Tämä olisi kustannusneutraali malli.

Arvoisa puhemies! Meillä autoilun verotuksessa on tapahtumassa muutakin. Leasingjärjestelmässä on uhkia, jotka voivat osaltaan olla uhkaamassa myös suomalaista autokauppaa, ja monta muuta, jotka EU:sta tulevat, ja näitä pitää tarkasti seurata. Pitää muistaa se, että autoala Suomessa työllistää noin 30 000 ihmistä suoraan ja välillisesti 46 000.

17.13 Pia Viitanen sd (vastauspuheenvuoro): Arvoisa herra puhemies! Me olemme aika usein käyneet tässä salissa keskustelua tästä autoverosta siinä yhteydessä, kun me olemme puhuneet hallituksen kokonaislinjasta sekä talouspoliittisesti että sitten arvovalinnoista. Silloin on tullut ilmi se, että vaikka sinänsä on varmasti hyvä, jos autoveroa on vara alen-
taa, mutta käytännössä tässä on nyt syntynyt sellainen tilanne, että aina kun hallitukselta on kysytty, miksi eläkkeensaajien verotusta tehdään epäilemättä palkansaajaan nähden tai miksi maakunnissa vedetään junanraiteita rullalle ja tehdään aivan hölmöjä säästöjä, niin samaan aikaan riittää kuitenkin hallituksella tällä vaalikaudella 200 miljoonaa euroa autoveron alennukseen, mutta koskaan sitä rahaa ei riitä niihin arvovalintoihin, kun pidetään huolta lapsista tai ikäihmisistä. Tästä me olemme käyneet hyvin paljon keskustelua. Pidämme myös erittäin huolestuttavana sitä, että nyt maakunnissa ollaan näitä raideyhteyksiä lakkauttamassa. Niinpä sosialidemokraateilla on tässä omassa vaihtoehdossaan tähän vastalause: säästäisimme osan autoveron alennuksesta, (Puhemies koputtaa) peruisimme ja käyttäisimme joukkoliikenteeseen.

17.14 Eero Heinäluoma sd (vastauspuheenvuoro): Arvoisa puhemies! Todellakin, en nyt kyllä nopeasti keksi oikeastaan yhtään veroa, jonka laskemiselle ei olisi jotain perustetta, jopa huutavia perusteita löytyy. Näin se sitten vain on, että kun jotain lasketaan, jostain muualta kerätään lisää, koska meidän pitää kuitenkin pitää poliisi toiminnassa, maanpuolustus pitää hoitaa, sekä yliopistot ja koulutus, ja vielä sitten pitää huolehtia toisistamme.

Arvovalintoja tehdään. Hallitus on tehnyt nyt sen arvovalinnan, että se panee tämän 200 miljoonaa tänne autoveron laskuun. Sitten se on kyllä valmis sanomaan, että rahat on loppu, työttömyysturvaan 200 miljoonan euron leikkaus, ja tämä aika järjestyttävä, kyse on pienestä rahasta, VR:n ostopalveluiden lakkautus, joka tarkoittaa sitä, että VR joutuu lopettamaan junaliikenteen keskeisessä Suomessa — maakunnissa, arvoisat edustajat. Joten arvovalintoja tehdään myös tämän ratkaisun yhteydessä.

17.15 Mika Lintilä kesk (vastauspuheenvuoro): Arvoisa puhemies! Autoverotuksen linjauksia tehtiin jo 2000-luvun puolessavälissä. Eli silloin lähti periaatteessa tämä linjaus siitä, että me pyrimme tiputtamaan autoverotusta alaspäin ja viemään verotuksen painopistettä käyttöön. Tämä on ihan suoraa siirtymää siitä, ja onpa siinä tainnut olla aika moni puolue hallituksessa sillä ajalla, mitä tätä yleistä linjaa on käytetty. Tämä esitys jatkaa sitä linjaa. Näen sen, että meillä on kuitenkin ne perusperiaatteet, joita tällä haetaan: ympäristöystävällisyys, turvallisuus. Näitä samoja me olemme käyttäneet koko ajan, niin silloin

Punkt i protokollet PR 63/2015 rd

kun olimme hallituksessa yhdessä kuin seuraavassa hallituksessa. Eli kyllä meillä nämä ihan samat argumentit ovat olleet.

17.16 Simon Elo ps (vastauspuheenvuoro): Arvoisa puhemies! Ei tätä ratkaisua leikkauksilla rahoiteta. Tämä on osa kokonaisratkaisua, minkä hallitus tekee verotuksen, talouden ja muun osalta, (Pia Viitanen välihuuto) — muistaen, edustaja Viitanen, että kuitenkin tämäkin hallitus valitettavasti joutuu ensi vuonna ottamaan 5 miljardia euroa uutta velkaa.

Edustaja Heinäluoma peräänkuulutti, että onko tämä arvokysymys, -valinta. No, siinä mielessä kyllä, että jopa teidän nykyisellä kannatuksellanne teillä täytyy olla perheellisiä duunareita esimerkiksi haja-asutusalueilta kannattajina, kyllä tämä on heille merkittävää, että voidaan ostaa uusi, parempi auto. Ja toinen arvovalinta on, totta kai, ympäristöasiat myös: tässä suositetaan vähäpäästöisiä autoja, saa siihen suuremman veronkevennyksen. Kyllä tämä esimerkiksi nyt näillä kahdella asialla on oikein hyvä arvovalinta.

17.17 Markku Eestilä kok (vastauspuheenvuoro): Arvoisa puhemies! Kaikkihan ovat viime kädessä arvovalintoja, ja minusta tuntuu, että monet kansanedustajat täällä vannovat tasa-arvon ja yhdenvertaisuuden nimeen. Nyt meidän täytyy kuitenkin autoveron ja autoiluun liittyvien verojen kohdalla arvioida vähän, kuinka yhdenvertaista ja tasa-arvoista ihmisten elämä ja asuminen eri puolilla Suomea on. Jos minun käsitykseni on oikea, että jos minä täällä pääkaupunkiseudulla liikun, niin minä pystyn sen tekemään julkisilla kulkuneuvoilla ja ne oikeasti täällä toimivat. Minä maksan siitä 50—100 euroa kuussa, sitä tuetaan sekä kuntien kautta että valtion kautta. Mutta kun me menemme tuonne muualle Suomeen, julkinen liikenne todellisuudessa ei toimi, oma auto on pakollinen, se korvaa julkisen liikenteen. Kuinka oikeudenmukaista on se, että kumipyöräliikenteeltä, yleensä tieliikenteestä, kerätään lähes 8 miljardia veroa ja sinne palautuu joka kahdeksas euro todella heikkokuntoisen tiestön ylläpitoon? (Puhemies koputtaa) — Jatketaan kohta, kun seuraava puheenvuoro tulee.

17.18 Stefan Wallin r (vastauspuheenvuoro): Arvoisa puhemies! Auto, tämä pyhä peltilehmä, kyllä vain herättää jatkuvasti intohimoja. Vaikka nämä ehdotetut muutokset autoverolaissa ovat oikeansuuntaiset ympäristön ja ajoneuvokannan kannalta, myöskin näin ei ole tämänhetkisessä taloudellisessa tilanteessa syytä ryhtyä alentamaan sellaisia verolajeja, joilla ei ole suoranaisia dynaamisia vaikutuksia. Autojen ominaishiilidioksidipäästöjen oletettu aleneminen huomioon ottaen keskipäästöisen auton vero noin puolittuisi vuoteen 2020 mennessä. Tämä on erittäin paljon tässä taloudellisessa tilanteessa.

Mielestäni hallituksen esittämä 31 miljoonan euron veroalentaminen ensi vuodeksi pitäisi sen sijaan kohdentaa sellaisiin toimenpiteisiin, jotka vaikuttavat suoraan työllisyyteen ja sen kautta myöskin verotulojen kasvuun, ja tämän takia ehdotan, että autovero pidetään nykyisellä tasolla. Ja, puhemies, tämä tarkoittaa myöskin sitä, että ruotsalainen eduskuntaryhmä yhtyy vasemmistoliiton vastalauseeseen sen ponnien osalta, (Puhemies koputtaa) mutta kuten äsken kävi ilmi, eri perustein.

17.19 Pia Viitanen sd (vastauspuheenvuoro): Arvoisa herra puhemies! Minusta tämä on hieman ristiriitaista, että täällä perussuomalaiset samassa puheenvuorossa sanovat, että joudumme ottamaan lisää velkaa, mutta sitten samaan aikaan on kummallista, että löytyy rahaa, hupsista vain, 200 miljoonaa nimenomaan juuri autoveron kevennykseen tässä tilan-

Punkt i protokollet PR 63/2015 rd

teessa. Minä olen todella nyt hämilläni tästä perussuomalaisten asetelmasta muutenkin, nimittäin ei voi olla totta, että edellisellä kyselytunnilla perussuomalainen ministeri käyttäällä puheenvuoron, että nyt on pakko leikata palkkoja, nyt on pakko leikata palkkoja. Toivottavasti me tässä salissa nyt muistaisimme sen, että politiikassa on viime kädessä aina kysymys arvovalinnoista, ja siksi esimerkiksi me sosialidemokraatit omassa vaihtoehtobudjetissamme teemme arvovalinnat siten, että me tästä autoveron alennuksesta leikkaamme osan siihen, että me pystymme maakunnissa turvaamaan junayhteydet. Luulisi tämän asian kiinnostavan myös esimerkiksi keskustan edustajia, jotka varmasti (Puhemies koputtaa) ainakin puheissaan ennen vaaleja ovat kovasti pitäneet maakuntien puolta. Nyt käy päinvastoin.

Ensimmäinen varapuhemies Mauri Pekkarinen: Ja nyt edustaja Suutari vielä ja edustaja Taavitsainen ja sen jälkeen tämän keskustelun avaaja, edustaja Heinonen.

17.20 Eero Suutari kok (vastauspuheenvuoro): Arvoisa puhemies! Eestilä puuttui tähän tasa-arvoisuuteen maakunnissa verrattuna esimerkiksi tähän pääkaupunkiseutuun, ja tämä autovero on siinä yksi sellainen tekijä, joka on aikamoinen erottava tekijä. Tänä päivänä uutinen Kainuun Sanomissa oli, että kun me olemme muuttaneet siellä jo paljon asfalttiteitä sorateiksi, niin nyt ei riitä kuin 2 kilometrille vain peruskorjaukset vuosittain, ja se kestää noin 2 000 kilometrissä tuhannen vuotta, ennen kuin saadaan uusittua edes ne tiet. Toivottavasti me saamme ajaa niillä autoilla siellä.

17.21 Satu Taavitsainen sd (vastauspuheenvuoro): Arvoisa puhemies! Hallituksen esittämä ajoneuvoveron korotus kohdistuu suoraan pienituloisiin, ajoneuvoa pakon sanelemina käyttäviin varsinkin meillä päin, itäisessä, harvakseltaan mutta kauttaaltaan asutussa Suomessa, jossa julkinen liikenne on paljon huonompi kuin pääkaupunkiseudulla ja nyt hallituksen toimin entisestään heikentyy. Monilla näillä pienituloisilla on käytössään hieman vanhempi käyttöauto, jonka vero nyt siis nousee. Erityisesti eläkeläiset tarvitsevat näitä kauppa- ja apteekkireissuilleen. Vuotuiset ajokilometrimäärät jäävät pieniksi, mutta käyttömaksu nousee, toisin kuin hyvätuloisen omistamassa uudenkarheassa päästömanipuloidussa Škoda Octaviassa, jonka ajoneuvoveroa ei nyt sitten nosteta ollenkaan ensi vuonna, mutta samaan aikaan niillä ajetaan useita kymmeniä tuhansia kilometrejä vuodessa ja kulutetaan tiestöä ja kasvatetaan hiilijalanjälkeä monikymmenkertaisesti enemmän kuin vanhoilla autoilla. Pidän tätä epätasa-arvoisena kohteluna.

Ensimmäinen varapuhemies Mauri Pekkarinen: Edustaja Maijala vielä, ja sitten edustaja Heinonen.

17.22 Eeva-Maria Maijala kesk (vastauspuheenvuoro): Arvoisa puhemies! Kyllähän tämä meitäkin aluksi mietitytti, mikä tämä homma on, mutta nyt kun siihen asiaan on tarkemmin perehtynyt ja miettinyt tätä asiaa, niin kyllähän arvoina ovat tietyt ympäristöasiat, joita meidän pitää ihan rehellisesti alkaa miettimään: millä tavalla voisimme kehittää suomalaista työllisyyttä ja suomalaista ympäristöasiasiaa. Ja siihen voisimme alkaa meidän omia energiavaroja käyttämään, löydettäisiin uusia ympäristöystävällisiä polttoaineita, että me voisimme todellakin saada meille tänne Suomeen työpaikkoja ja toimintoja. Ja nyt sitten

Punkt i protokollet PR 63/2015 rd

kaikki nämä kulut kulkemisesta: minä tiedän, mitä on asua kaukana ja syrjässä, kun matkat ovat pitkät. Mutta emmeköhän me tällä kuitenkin pääse ihan järkevästi eteenpäin.

17.23 Timo Heinonen kok (vastauspuheenvuoro): Arvoisa puhemies! Turvallinen auto on arvovalinta, vähäpäästöinen auto on arvovalinta, ja myös se on arvovalinta, että me haluamme, että yhä useammalla suomalaisella olisi tuoreempi auto, vähäpäästöinen auto, entistä turvallisempi auto. Ja sen takia tätä muutosta tehdään, että meidän autojen keski-ikä, joka on Euroopan korkein, 13,5 vuotta, saataisiin laskemaan. On ehdottomasti totta, niin kuin edustaja Lintilä totesi, että autovero on kuitenkin koko ajan kiinni siitä, paljonko autoja myydään. Mutta ajoneuvovero on vakaa, eli sieltä se tuotto tulee, niin kuin jo sosiaalidemokraattien ollessa hallituksessa on edetty, eli siirretty auton ostamisesta verotuksen painopistettä sinne käytön suuntaan. Tämä on ollut se iso kuva. Mutta kyllä varmasti sen tavoitteen pitää olla se, että Suomessa autoverosta päästäisiin lopulta eroon ja päästäisiin meilläkin samanlaisiin autonhintoihin kuin muissa Euroopan maissa.

Ensimmäinen varapuhemies Mauri Pekkarinen: Kerta kiellon päälle, edustaja Heinäluoma.

17.24 Eero Heinäluoma sd (vastauspuheenvuoro): Arvoisa puhemies! Kun edustaja Heinonen viittasi demarien linjaan ja aikaisemmin edustaja Lintiläkin puhui samasta asiasta, niin kyllä, arvon edustajat, täytyy kuitenkin tunnustaa se, mikä on meidän taloustilanteemme tällä hetkellä. Kaikki, uskon, ovat sitä mieltä, että mieluummin tietysti halvempia autoja ihmisille, ja mitä parempia, sen turvallisempia ja vielä vähäpäästöisiä. Mutta meidän pääongelmamme on tämä hirveä työttömyystilanne, jossa me olemme. Ja sen takia — ja tässä yhdyin edustaja Wallinin puheenvuoron alkuosaan, jossa hän tämän erittäin hyvin sanoi — täytyy katsoa, mikä on meidän veropolitiikan painopiste. Mieluummin kevennetään työn verotusta, jota kautta syntyy uusia työpaikkoja, kuin tuontiautojen verotusta. Yksikään asiantuntija, jota olemme kuulleet — ainakin niin, että olen ollut paikan päällä — ei ole puoltanut tätä. Moni on sen sijaan ihmetellyt, (Puhemies koputtaa) miksi ihmeessä pannaan 200 miljoonaa tähän. Sen takia demarit esittävät, että pientä siivua tästä käytettäisiin maakuntien liikenneyhteyksien (Puhemies koputtaa) hyväksi ja VR:n ostopalvelujen mahdollistamiseksi.

Ensimmäinen varapuhemies Mauri Pekkarinen: Siirrymme listaan.

17.25 Mika Lintilä kesk: Arvoisa puhemies! Edustaja Heinäluoma, meillä ei ole varmasti eriävää käsitystä siitä, että maamme taloustilanne on erittäin haastava ja vakava ja siihen tulee sillä vakavuudella suhtautua, ja tuloverotuksen keventäminen on myös Sipilän hallituksen kärkiverotuksessa.

Oikeastaan edustaja Heinonen jo esitteli tämän lain, minkä ajattelin tuossa verojaoston puheenjohtajan roolissa tehdä. Mutta tässä oikeastaan nämä kolme pointtia, jotka ovat tulleet esille, ovat autoveron alentaminen, ajoneuvoveron nostaminen ja sitten näitten käytettyjen tuontiautojen verotustavan muuttaminen. Tätä on tietysti käyty, niin kuin on tullut jo esille, varmaan toistakymmentä vuotta jo läpi. Ja kyllä meillä haaste tulee olemaan se, että me olemme perustaneet, ihan järkevästi, autoveron päästöjen suhteen mutta teknologiakehitys ajaa koko ajan sitä alemmas. Me joudumme jossain vaiheessa rupeamaan miet-

Punkt i protokollet PR 63/2015 rd

timään sitä, mitä muutoksia me tulemme tekemään, koska tällä on edelleenkin hyvin vahva fiskaalinen vaikutus meille. Ja siinä oikeastaan on yksi syy siihen, että päätettiin kuitenkin tässä tiukassakin taloustilanteessa autoveroon lähteä, koska jossain vaiheessa todennäköisesti tulevat hallitukset joutuvat siihen reagoimaan.

Ja on tietysti sanottava autoalan kannalta se myönteinen asia, että tällä on arvioitu kuitenkin olevan noin 2 000—2 500:n uuden auton lisämyynti, ja kun otetaan tämä romutus-palkkio tähän mukaan, niin tällä hetkellä autopuolella on ihan kohtuullinen tilanne. Ei voi aliarvioida ja väheksyä sen työllistävää vaikutusta.

Sitten hyvin lyhyesti tämä tuontiautojen tilanne: Tässä uudessa säännöksessähän on se, että ei käytetyistä tuontiautoista kannettaisi veroa enempää kuin vastaavasta samaan aikaan Suomeen tuodusta. Siinä on tietysti se, että nyt ne ihmiset, jotka hakevat siihen oikeuksia, joutuvat tekemään sen itse, koska se olisi menettelytapana ollut hyvin raskas, että Tulli olisi ruvennut käymään läpi koko sitä verotusaineistoa, ja toisena syynä on se, (Puhemies koputtaa) että ei ole olemassa mitään tilitietoja näiltä henkilöiltä.

17.27 Toimi Kankaanniemi ps: Arvoisa herra puhemies! Arvovalinnoista puheen ollen nykyinen edustaja, entinen ministeri, Eero Heinäluoma esitteli melko tasan päivälleen kymmenen vuotta sitten täällä — taikka tuolla viereisessä talossa — varallisuusveron poistamisen kokonaan Suomesta. Sen tuotto oli silloin noin 120 miljoonaa euroa vuodessa. Nyt kun on kymmenen vuotta kulunut, se summa voidaan kertoa 10:llä ja on noin 1,2 miljardia, ehkä enemmänkin, koska se tuotti aikaisemminkin 150 miljoonaa. Mutta siis silloin ilman mitään vastiketta, ilman mitään perusteita, muuta kuin se, että siinä verojärjestelmässä oli tiettyjä epäkohtia, sosialidemokraatit ajoivat varallisuusveron poistamisen kokonaan ja kerralla. Se oli kädenojennus 40 000 Suomen rikkaimmalle silloin, jotka ovat siis sen pitkälti toista miljardia saaneet tämän arvovalinnan perusteella näinä vuosina kääriä taskuihinsa.

Viime kaudellahan hallitus alensi yhteisöveroa 24,5 prosentista 20 prosenttiin. Sille oli hyvät perustelut, koska taloudellinen tilanne on vaikea sinänsä eli työllisyysnäkymät ja -tilanne, mutta toisaalta kyllä se on osinkoja kasvattanut reippaasti, ja voidaan kysyä, onko se tuonut työpaikkoja, kun työllisyys- ja taloustilanne on tänä päivänä se, mikä on. Nämä ovat olleet sosialidemokraattien linja- ja arvovalintoja viimeisinä vuosina.

Nyt hallitus on valinnut sen arvovalinnan, että autoveroa alennetaan jonkin verran. Se kohdistuu niihin ihmisiin, jotka autoa tarvitsevat, niihin duunareihin, jotka tarvitsevat työssään tai muutoin elämässään autoa. Se on kevennys heidän tilanteeseensa ja lisää heidän ostovoimaansa muihin tarkoituksiin.

Tätä esitystä hallitus perustelee vahvasti ympäristötekijöillä, ja niin kuin mietinnöstä ja hallituksen esityksestä näkyy, tässä suositaan pieni- ja keskipäästöisiä autoja. Eli ympäristöpoliittisesti tämä on erittäin hyvä ja tarpeellinen linja tässä tilanteessa, kun ympäristöasiat ovat kaatumassa meidän päällemme hyvin voimakkaasti.

Toinen peruste on turvallisuus. Liikenteen turvallisuudesta meidän on koko ajan pidettävä huolta, ja tällöin turvallisuutta voidaan parantaa autokannan uusimisella. Meillä on varsin vanha autokanta, ja se on turvallisuusriski koko ajan. Eli tässä mielessä perustelut ovat hyvät.

Kolmas peruste on työllisyysperuste siltä osin, että erityisesti autoalaa koskien auto-kauppa on ollut heikkoa viime vuosina. Tällä pystytään turvaamaan autoalan työpaikkoja, välittömästi 30 000 alan työpaikkaa ja sitten välillisesti vielä 46 000. Merkittävä määrä.

Punkt i protokollet PR 63/2015 rd

Kuinka paljon tämä vaikuttaa niihin, on tietysti aina arvio, mutta väittäisin, että yhtä paljon kuin sosialidemokraattien ajama varallisuusveron poisto kymmenen vuotta sitten.

Herra puhemies! Suomessa on Euroopan unionin korkein autovero, ja meidän on väistämättä tulevana vuosina alennettava autoveroa. Nyt hallitus on ottanut neljän vuoden tähtäimen ja tekee sen hallitusti niin, ettei tule kohtuuttomia — tai oikeastaan ei varmaan tule ollenkaan — markkinahäiriöitä, jotka tähän aina liittyvät. Siinä mielessä menettely on hyvin perusteltu ja viisas.

Minä arvelen niin, että sosialidemokraattienkin linja oli silloin kymmenen vuotta sitten — kun 2007 tulivat voimaan nämä edelliset autoveroa koskevat merkittävät uudistukset — se, että auton hankinnasta siirretään verorasitusta sen käyttöön. Se on ympäristöpoliittisesti oikein. Aluepoliittisesti se voi olla hankala menettely tai siitä löytyy ongelmia, mutta tämä on se linja, joka kuitenkin on valittu ja johon on hyvät perustelut.

Herra puhemies! Tämä esitys tässä muodossa ei ole mikään valtion verotulojen leikkaus, vaan tämä on perusteltu siirtymä autoverotuksen ja ajoneuvoverotuksen osalta siihen suuntaan, mihin on yleisesti haluttu mennä täällä Suomessa. Lisäksi totean, että autoveron tuotto kasvaa tällä, koska autojen myynti lisääntyy siitä. 2 000—2 500 uuden auton myynnillä lisätään liikenneturvallisuutta mutta ennen kaikkea myös autoveron tuottoa, ja se on otettava huomioon tätä uudistusta tai muutosta arvioitaessa.

Kaiken kaikkiaan ympäristö-, turvallisuus-, työllisyysperusteista ja niiden duunarien näkökulmasta, jotka pystyvät ostamaan uuden auton, kun se on hieman edullisempi, tämä on ihan perusteltu linja, ja tätä ei rahoiteta millään menoleikkauksilla.

Ensimmäinen varapuhemies Mauri Pekkarinen: Menemme puhujalistaa jonkun verran eteenpäin.

17.34 Simon Elo ps: Arvoisa puhemies! Autoveroa kevennetään pienipäästöisiä autoja suosien neljän vuoden aikana 200 miljoonalla eurolla vuoden 2019 tasolla. Autovaltaisessa Espoossa tätä tervehditään ilolla! Autoalan Keskusliitto ja Autotuojat ry ovat todenneet, että hallituksen esitys tukee hyvin autokannan uudistamistavoitetta, liikenteen päästöjen vähentämistä ja liikenneturvallisuuden parantumista. Ja kun ajattelee, että esityksessä pienipäästöisiä suositaan, niin on tietysti syytä uskoa, että uusien autojen energiankulutus ja hiilidioksidipäästöt laskevat.

Arvoisa vasemmisto-oppositio, miksi ette usko asiantuntijoita? Onko yksityisautoileva espoolaisperhe niin suuri peikko, että ympäristön pelastaminenkin jää toissijaiseksi? Täällä ovat näköjään demarit jo melkein kokonaan kaikonneet, yksinäinen Harakka vielä siellä jaksaa olla paikalla, ja onhan siellä yksi vihreäkin, kaikki kunnia myös edustaja Vartialle siellä. Hallitus siis hakee tällä ohjaavaa vaikutusta, ja minun mielestäni se on erinomainen asia.

Jos sitten ajatellaan tätä itse veronalennusta näin taloudellisessa mielessä, yksityisen ihmisen kannalta, niin kun ajatellaan esimerkiksi Toyota Yarista, joka on yksi yleisimpiä, vero laskee noin 600 euroa tämän neljän vuoden aikana ja Ford Focusella sitten puolestaan noin 900 euroa. Kyllä minä näen, että näillä on, vaikka summat voivat kuulostaa pieniltä, sillä tavalla merkitystä, että se on rahaa, jonka perheet, duunarit ja ne kuuluisat kättilötkin voivat käyttää muuhun kulutukseen. Eli kyllä näen, että nämä rahat sitten valtion kirstuun jollakin toisella tavalla tiensä löytävät.

Punkt i protokollet PR 63/2015 rd

Autokauppiaatkin ovat toisaalta tyytyväisiä tähän uudistukseen nimenomaan siksi, että se on porrastettu. Edustaja Heinonen tuossa hieman sitä kritisoi. Itse näen, että se on tästä syystä välttämätöntä. Näin autokauppa käy mukavasti koko tämän neljän vuoden ajan eikä merkittäviä ja äkillisiä varastoarvojen alenemisiä pääse tapahtumaan.

Autoveron keventäminen tai jopa suoranainen poistaminen oli ennen vaaleja perussuomalaisten ohjelmassa ja Uudellamaalla myös omassa vaalikampanjassani tavoitteena. Tämän hallitus toteuttaa. Yleisesti ottaen ja tässäkin kysymyksessä on hienoa, että hallitus ottaa johtajuuden, ei pelkää ottaa sitä ja lähtee tekemään todellisia päätöksiä. Näin ollen onkin hyvä, kun nyt turuille ja toreille menee ja tilanne on maahanmuuton ja vaikean taloustilanteen osalta mikä on, että voi sanoa, että autoveron kevennys on yksi niistä perussuomalaisista peukalonjäljistä, mikä on ensimmäistä kertaa hallitusvastuussa ollessa saatu aikaan. Ja sitähan vain alleviivaa se, että edustaja Viitanen itkee niin kovin. Vallan menetys ottaa demareissa koviin.

Ensimmäinen varapuhemies Mauri Pekkarinen: Edustaja Eestilä seuraavana. Salissa ovat paikalla edustajat, jotka ovat pyytäneet puheenvuoron. Siksi en myönnä nyt vastauspuheenvuoroja, koska ne vain muuttaisivat sitä pyyntöjärjestystä, joka täällä listassa tällä hetkellä on. Siis menemme listan mukana, ja nyt edustaja Eestilä.

17.37 Markku Eestilä kok: Arvoisa puhemies! Liikkuminen on ihmisten perusoikeus. Se on suoranainen välttämättömyys: ilman liikkumista ihminen ei pysty asioimaan, ja ilman liikkumista ihminen ei pysty käymään töissä. Sen takia, kun tämä liikkuminen on ihmisen perusoikeus, minä tarkastelen vähän eri alueiden näkökulmasta autoveroa ja tätä liikkumista.

Niin kuin äsken puheenvuorossa totesin — ilman sen kummempaa vastakkainasettelua — pääkaupunkiseudulla julkinen liikenne toimii erinomaisesti. Helsinki on kansainvälisessä vertailussa yksi parhaita kaupunkeja, missä julkinen liikenne toimii. Ja jos täällä kuntalainen käyttää julkista kulkuneuvoa, niin häntä tuetaan sekä kunnan taholta että valtion taholta. Mutta sitten kun mennään kauemmaksi, muualle Suomeen, Itä-Suomeen ja Pohjois-Suomeen, niin oma auto on välttämättömyys. Julkinen liikenne joko toimii siellä huonosti tai ei toimi ollenkaan. Eli käytännössä ja todellisuudessa oma auto korvaa puuttuvan julkisen liikenteen.

Jos tätä tarkastellaan oikeudenmukaisuuden näkökulmasta, tasavertaisuuden näkökulmasta ja yhdenvertaisuuden näkökulmasta, niin kuinka perusteltuna täällä jotkut kollegat pitävät sitä, että tieliikenteestä kerätään veroja lähes 8 miljardia? Siitä palautuu erittäin heikkokuntoiseen tiestöön alle miljardi, eli joka 8. euro. Pelkästään autoverosta ja polttoaineverosta kertyy 6 miljardia euroa, eli se, joka liikkuu Itä- ja Pohjois-Suomessa pakotettuna omalla autolla, joutuu valtavan veronkeräyksen kohteeksi. Se raha käytetään aivan muualle, eli kysymyksessä on selvästi tulonsiirto ja palvelujen rahoittaminen niiden ihmisten yksityisautoilusta, joille se on pakollista.

Tämä on aika mielenkiintoinen kysymys, ja tätä kannattaa hieman tarkemminkin pohdita. Silloin minun täytyy kyllä sanoa, että jos sosialidemokraatit haluavat verottaa näitä ihmisiä vielä enemmän kuin hallitus, niin sehän on selvä arvovalinta, se on syytä panna merkille. Minun mielestäni se verotus on tällä hetkellä todella liian suurta. Jotakinhan tälle pitää tehdä, ja tämä hallitus on edes jonkin verran nyt tekemässä sillä, että me alennamme au-

Punkt i protokollet PR 63/2015 rd

toiluun kohdistuvaa verotusta. Toki täytyy todeta, että tämä korvataan ajoneuvoverolla ja veneitten ja muitten veroilla osittain, mutta ei täydellisesti.

Jos me otamme esimerkin tästä romutusautokokeilusta: Rahat ovat loppu, me olemme eduskunnassa antaneet sinne 8 miljoonaa euroa rahaa, ja nyt rahat ovat jo loppu. Sehän on selvä osoitus siitä, kun me alennamme veroja ja sillä tavalla kiihotamme kauppaa, sillä tavalla kiihotamme markkinoita, työllisyyttä. Ja jos vähän katsotaan tätä saldoa, niin valtio on pannut tähän 1 000 euroa per auto ja jokaisesta autokaupasta se on saanut keskimäärin 3 000 euroa, ja minun käsitykseni mukaan valtio on saanut verotuloja takaisin tästä 8 miljoonan euron panostuksesta 24 miljoonaa, ja nettonahan se tekee laskennallisesti 16 miljoonaa. Minun mielestäni aika hyviä päätöksiä on eduskunnassa tehty. Lopputulomana on se, että ihmiset ovat pystyneet ostamaan turvallisempia autoja, jotka kuluttavat vähemmän ja ovat ilmaston kannalta parempia. Eli hyviä päätöksiä täällä on tehty, ja tämä autoveroalennus on kyllä ollut välttämätön.

Mitä tulee sitten tähän autoverotukseen yleensä, niin kyllä minun täytyy tämän kehumisen myötä myös todeta, että autoverotuksella on Suomessa äärimmäisen synkkä historia. Se sisältää jäsenvaltiorikkomuksia, se sisältää lainvastaisuuksia, ja kaikkein erikoisin tilanne on, että Tulli on jo 15 vuotta tehnyt virheellisiä hallinnollisia päätöksiä, joihin kansalaiset eivät ole saaneet muutosoikeutta. Kertaakaan ei ole korkein hallinto-oikeus antanut muutosoikeutta kenellekään, jotta Tullin tekemä virheellinen hallintopäätös olisi hallintolainkäyttölain nojalla peruttu. Laki antaa siihen mahdollisuuden yli viiden vuoden määräajalla, mikäli perusteet ovat oikeita. Jos perusteiden pitää olla erityisen suuret, niin kuin laki määrää, niin en ymmärrä, miten voi jostakin löytyä suurempia perusteita kuin se, että kyseessä on jäsenvaltiorikkomus ja kyseessä on korkeimman oikeuden mukaan valtion vahingonkorvausvelvollisuus? En usko, että kovin paljon suurempia ja tavallaan raskaampia perusteita löytyy, että ihmiset olisivat saaneet rahansa takaisin, jotka heiltä on lainvastaisesti ja Euroopan yhteisön säännösten vastaisesti kerätty.

Arvoisa puhemies! Pidän tätä autoveron alennusta erittäin tervetulleena. Vaikka se onkin kohtalaisen pieni, siinä on selvä linja, jota meidän täytyy jatkaa, jotta Suomessakin ihmiset saavat sitten turvallisempia ja halvempia autoja ostaa.

Mitä tulee sitten tähän korkeaan verotukseen yleensä, niin kun täällä monet kantavat huolta siitä, että täällä kalliita autoja jotkut ostavat, niin täytyy muistaa, että kalliista autoista yhteiskunta saa paljon veroja. Jo nyt tapahtuu sellainen, että kun tämä autoverotus on liian korkea, niin ihmiset ostavat ulkomaille näitä kalliita autoja ja jokainen veroeuro jää Suomeen saamatta. Eli kateus vie kalatkin järvestä. Se toimii myös tässä autoverotuksen kohdalla.

Se, mitä täällä on esitetty näistä nollapäästöisistä autoista, on linjana erittäin hyvä, mutta se täytyy todeta puhuttaessa esimerkiksi sähköautoista, että ne eivät toimi tuolla pitkien etäisyyksien Suomessa. Silloin siinä tapahtuu semmoinen ilmiö, että jos niitä kohtuuttomasti aletaan suosimaan, niin silloin me jälleen törmäämme aika pahaan yhdenvertaisuus- ja tasa-arvo-ongelmaan, sillä täällä sähköautolla pärjää mutta muualla Suomessa ei. Silloin tämä polttoaineverotus sinänsä alkaa olla väärä tapa kerätä veroa, niin että silloin on joka tapauksessa jotain muuta tehtävä. Se muuttuu joka päivä epäoikeudenmukaiseksi tavaksi tavallaan kerätä polttoaineverotuksen kautta veroa yhteiseen kassaan.

17.44 Arja Juvonen ps: Arvoisa puhemies! Hyvät kuulijat! Edellinen edustaja päätti siihen, mistä minä aloitan, eli sähköautoista tulinkin tänne puhumaan. Öljypohjaisia polttoai-

Punkt i protokollet PR 63/2015 rd

neita käyttävät autot ovat sekä maailmanlaajuisesti että myös Suomessa merkittävä haitallisten hiilidioksidipäästöjen lähde. Jatkuvasti kasvava autokanta ylläpitää ja saattaa jopa lisätä näitä ongelmapäästöjä, vaikka kehittyvä teknologia onnistuukin vähentämään auto-kohtaisia päästöjä.

Merkittävän alun ongelmapäästöjen vähentämisessä voi tulevaisuudessa — ja jo tällä hetkellä — tarjota sähköauto, koska sen käyttövoima eli sähkö on päästötöntä, puhdasta ja ympäristöystävällistä. Sähköautosta ei aiheudu ajon aikana lainkaan hiilidioksidipäästöjä. Näin voidaan vaikuttaa tervehdyttävästi suurten kaupunkien huononevaan ilmanlaatuun ja yleisemminkin vähentää liikenteen päästöistä osaltaan johtuvaa maapallon ilmaston lämpenemistä.

Sähköautoista puhuttaessa tarkoitetaan akkusähköautoja, joiden kaikki ajamiseen tarvittava sähköenergia on varastoitu autoissa oleviin akkuihin. Sähkömoottori on energiatehokas, hiljainen ja yksinkertainen. Se ei tuota pakokaasuja eikä näin ollen hiilidioksidipäästöjä, ja sen käyttämä energia voidaan tuottaa uusiutuvilla energialähteillä. Sähköautojen käytöllä voidaan vaikuttaa siis tervehdyttävästi, ja se on erittäin tärkeää tänä päivänä. Sähköautojen rinnalla ympäristöystävällisenä pidetään myös niin sanottua hybridiautoa, jossa on kaksi eri voimanlähdettä.

Arvoisa puhemies! EU:n puhtaan liikenteen tavoitteisiin kuuluu sähköautojen infrastruktuurin rakentaminen. Komission direktiiviesitys sisältää maakohtaiset velvoitteet sähköautojen latausverkoston rakentamiselle. Lisäksi direktiivi muun muassa velvoittaa maakohtaisiin toimenpiteisiin sähköautoilun edistämiseksi. Sähköisiä ratkaisuja tukevalla liikennepolitiikalla voidaan alentaa liikenteen päästöjä ja parantaa kaupunkien ilmanlaatua pienhiukkasten vähenemisen kautta.

Suomessa sähköautojen yleistymistä aiotaan lähivuosina edistää muun muassa jakeluverkostoa kehittämällä, EU:n ajoneuvolainsäädäntöön vaikuttamalla, informaatio-ohjausta kehittämällä sekä tarpeen vaatiessa myös taloudellista ohjausta kehittämällä. Tavoitteena on, että sähköautojen ja muiden vaihtoehtoisten käyttövoimien osuus kaikista uusista myytävistä henkilöautoista olisi 50 prosenttia vuonna 2020 ja 100 prosenttia vuonna 2030.

Tein tuossa viime eduskuntakaudella lakialoitteen, jossa esitin autoveron poistamista sähköautoilta. Peräänkuulutin siinä myös erilaisia porkkanoita ja kannustimia, mitä muun muassa Virossa, Norjassa ja Tanskassa on käytössä. On ikävää, että tämä nyt käsittelyssä oleva lakiesitys ei ota kantaa sähköautoiluun. Olisin itse suonut, että myös sähköautoveroa olisi tarkistettu. Se on toki tällä hetkellä matala — se on 5,0 — mutta sen voisi mielestäni kokonaan poistaa.

Tämä hallituksen esitys on hyvä, ja se antaa suurta jalansijaa sille päästöttömälle ja vähäpäästöiselle ja terveelliselle liikenteelle, mitä me toki haluamme. Me puhumme aina siitä, millaisen hiilidioksidijalanjäljen me jätämme jälkeemme, mutta ehkäpä joku päivä meillä on sellainen jalanjälki, missä myös sähköautot ovat mukana, ja sillä tavalla voimme innostaa, kannustaa kansalaisia siirtymään sähköautoiluun huolimatta siitä, että Suomi on laaja maa ja toki täytyy olla latauspisteitä ja autoteknologiaa tulee kehittää. Akkuteknologia kehittyy koko ajan, ja myös nämä kannustimet innostavat sitten näitä henkilöitä kehittämään parempaa teknologiaa.

17.48 Timo Harakka sd: Arvoisa puhemies! Edustaja Kankaanniemi puhui oikein kauniisti ekologiasta, ja tämä kun ei ole hänen puolueeltaan ihan tavanomaista, niin sitä kuunteli vaihteeksi oikein mielikseen.

Punkt i protokollet PR 63/2015 rd

Mutta kuten täällä salissa on todettu, autoveron kevennys tässä julkisen talouden tilanteessa on täysin vastuuton. Valtio heittää hukkaan 200 miljoonaa euroa vaalikauden aikana. Niitä ei ole varaa käyttää eläkeläisten asumistukeen, lasten päivähoitoon tai työllistämiseen. Ja edustaja Elo on kyllä menettänyt nyt uskottavuutensa valtionaloudesta, alijäämästä ja velkaantumisesta huolestuneena edustajana. Hallitushan elää velalla ja aikoo ottaa yli 300 miljoonaa euroa enemmän velkaa kuin tänä vuonna. Tämä autoveron alennus on siis tehty velkarahalla: otatte ulkomailta velkaa, jotta jotkut saavat ostaa uusia autoja pikkuisen halvemmalla.

Tässä on muisteltu 10 vuoden takaisia asioita. Voidaan sitten muistella ja ihmetellä vähän tuoreempia tapahtumia, että mistä tuli tämä äkillinen tarve laskea autoveroa — siis nimenomaan uusien autojen ostamisesta — tässä vaikeassa julkisen talouden tilanteessa. Mistä näin vastuuton ratkaisu syntyi? No, eräs puolue lupasi vaalien alla poistaa autoveron kokonaan. En nyt muista, oliko se ennen vai jälkeen sen, että puolue lupasi, että Kreikan piikki pannaan kiinni tai että maahanmuutto loppuu, mutta yhtä pyhä lupaus se joka tapauksessa oli. No, tässä on se ero, että Kreikan velat ja maahanmuutto kasvavat, mutta autovero kyllä tosiaan laskee. Mutta varsin kallis tämä peukalonjäljen hinta oli tälle eräälle puolueelle — voisi sanoa, että heitä jopa jekutettiin.

Autoveron alennustahan kustannetaan ajoneuvoveroa korottamalla. Ne tavalliset ihmiset, jotka ajavat esimerkiksi maaseudulla huonoilla teillä isoilla autoilla, isopäästöisillä autoilla, ja joilla ei todellakaan ole varaa ostaa upouutta autoa, häviävät tässä kaupassa satoja euroja — tavallisia vähävaraisia suomalaisia. Sinänsä ajoneuvovero on ympäristön kannalta hyvä ja suosii esimerkiksi sähköautoja, jollaisella pääministerikin ajaa, mikä on hienoa ja edistysellistä, mutta luulenpa, että tämän erään puolueen kannattajat eivät laittaneet näitä vihreitä tavoitteita ihan kärkipäähän. Tämä eräs puolue siis teki omien kannattajiensa autoilusta kalliimpaa, ja nähtäväksi jää, kuinka kalliiksi se tulee tälle eräälle puolueelle.

Kuten sanoin, autoveron alennus on juuri tässä julkisen talouden tilanteessa täysin vastuuton. Samaan aikaan hallitus leikkaa joukkoliikenteen tukea sieltä, missä yhteydet ovat jo valmiiksi uhanalaiset, ja tällä tavalla toteuttaa muun muassa edustaja Eestilän ennustuksen siitä, että autoilu on ainoa vaihtoehto siellä, mistä joukkoliikenne loppuu. Tämä on itseään toteuttava ennuste. Siksi SDP on esittänyt, että osa autoveron alennuksesta si-
joitettaisiin VR:n ostoliikenteen turvaamiseen. Sama hallitus, joka on täällä mainostanut olevansa kovasti kuunteleva ja neuvotteleva, ilmoitti saman tien tylästi — tämä kuunteleva ja neuvotteleva ministeri Stubb — että se ei käy. Me uudistamme tämän tarjouksemme joukkoliikenteen puolesta.

Ja vielä sähköautoista. Olin kovasti ilahtunut edustaja Juvosen puheenvuorosta, joka ei sekään ole ihan tavanomainen hänen viiteryhmästään. Ikävä tosiasia on, että sähköautot eivät ole yleistyneet Suomen teillä. Me kansanedustajat, jotka kuulumme tähän energiaremonttiryhmään, olemme esittäneet tavoitteen, että vuonna 2030 Suomen teillä on 200 000 sähköautoa. Sekin on vain 10 prosenttia koko autokannasta. Mutta tässäkin kohtaa on pakko sanoa, että hallitus ei edistä sähköautojen yleistymistä. Jo edellisellä hallituskaudella aloitettiin kampanja, jossa työ- ja elinkeinoministeriö tuki yritysten sähköautoliisinkiä antamalla 30 prosentin alennuksen. Nyt autoveron alennukseen oli toki varaa, mutta tähän tärkeään yksittäistoimeen, joka on täsmätoimi sähköautojen puolesta, ei riittänyt 5:tä miljoonaa tai alle sen. Tämä ohjelma on nyt käytännössä lopetettu, kun se oli vasta päässyt käyntiin.

Punkt i protokollet PR 63/2015 rd

Niin epätoivoisen ekologisilla perusteilla kuin tätä autoveron alennusta nyt tässä onkin puolustettu, täytyy todeta, että tämä hallitus ei kunnostaudu ympäristöasioissa mutta ei myöskään valtiontaloudellisessa järkevyydessä.

17.54 Antero Vartia vihr: Arvoisa rouva puhemies! Kun nyt tässä puhutaan autoilun verotuksesta ja puhutaan arvovalinnoista — kaikkihan täällä käytävä keskustelu ja täällä tehtävät päätökset ovat arvovalintoja.

Niitä voi tehdä myös omassa elämässä. Itse olen tehnyt arvovalinnan hankkimalla täällä puhutun sähköauton noin puolitoista vuotta sitten. Ja tällä kokemuksella voin sanoa, että se teknologia on todellista, se on olemassa olevaa. Sen lisäksi se on ylivertaista. Ne tehot, mitkä sähköautosta saa irti, ovat aivan toisenlaiset. Sähköauto on äänetön. Sähköautolla liikuminen on hyvin halpaa. Niiden kantama kasvaa jatkuvasti.

Hallituksella olisi oiva tilaisuus vaikuttaa siihen, kuinka liikenne muuttuu puhtaammaksi. Liikenne on yksi merkittävimmistä päästölähteistä, ja liikenteessä me voimme vähentää niitä päästöjä nykyisellä teknologialla nopeasti antamalla niitä kannustimia kuluttajille. Kun Norjassa laskettiin sähköautojen verotus käytännössä nolleen, annettiin niille ilmainen pysäköinti, poistettiin tietulli ja annettiin niiden ajaa myös bussikaistalla, niin tämän jälkeen yli 100 000 euron Tesla rikkoi kaikkien aikojen myyntiennätyksen. Toki voidaan sanoa, että Norjassa on rahaa, mutta ei siellä kaikilla ole rahaa. Tämä on vain osoituksena siitä, että täällä tehdyillä päätöksillä on vaikutusta siihen, minkälaisen auton kuluttaja haluaa hankkia.

No, miksi sähköauto? Se on ihan selvää, että siinä ei kantama ole yhtä pitkä, sen takia, että sähköautolla voi ajaa pelkästään sen takia, että tuuli puhaltaa. Miksi sähköauto? Esimerkiksi sen takia, että jos koko Suomen liikenne muutettaisiin sähköllä kulkeväksi, siihen menisi vuositasolla noin 10 terawattituntia energiaa. Nykyään liikenne vie energiaa noin 55 terawattituntia vuodessa — sähköauto on valtavan paljon tehokkaampi. Sen lisäksi se on tarvittaessa puhdasta: se voi toimia säilönä esimerkiksi tälle tuulienergialle, mikä mahdollistaa sen, että siihen panostetaan paljon nykyistä enemmän.

Pyydän, että te hallituspuolueiden jäsenet olisitte kunnianhimoisempia sen suhteen, koska tällä esityksellä, mikä hallitukselta nyt on tullut, nollapäästöisten autojen verotusta ei lasketa ollenkaan. Puhuin paljon sähköautoista, mutta on nollapäästöisiä autoja (Puhemies koputtaa) muitakin, esimerkiksi biokaasulla toimivat autot, ja niillä on kantama riittävän pitkä myös maaseudulle. (Puhemies: Aika!)

17.56 Eeva-Maria Maijala kesk: Arvoisa puhemies! Autoiluun liittyvät kulut — kyllähän me kaikki ne haluaisimme saada alas. Varsinkin meidän perheessä, kun ne kulut ovat meidän perheelle suurin menoreikä. Ensinnäkin hankintakulut ovat suurimmat. Sitten ovat vakuutukset, verot, polttoainekulut, korjaamiset, huollot. Koko ajan autosta on kuluja ja kuluja. Ja varsinkin jos on vanhempi auto, niitä kuluja on, sillä romua ei ole oikeasti köyhällä varaa pitää. Eli sen takia meidän olisi saatava mahdollisimman paljon uudempia autoja, joiden polttoainekulutus olisi vähäisempää, ja voisimme käyttää edullisempia polttoaineita, uusia polttoaineita, ympäristöystävällisiä polttoaineita, ja ennen kaikkea ne olisivat turvallisia uusia autoja. Mutta kyllä se aina mietityttää, että kun pienillä tuloilla eletään meidänkin perheessä — no, minulla on nyt pikkusen paremmat tulot täällä, mutta kulut ovat kyllä sitä luokkaa enemmän, mutta muidenkin perheenjäsenten osalta — niin pakko on olla uudemmat autot, jotta ne pystytään pitämään kunnossa.

Punkt i protokollet PR 63/2015 rd

Mutta minkä takia sitten asun siellä syrjässä? Monen olen kuullut sanovan, että tulkaa pois sieltä, teidän olette siellä vain ympäristöä pilaamassa ja joudutte suotta autoilemaan, tulkaa sinne, missä teillä on paremmat joukkoliikenneyhteydet. Mutta kun se sattuu olemaan niin, että me asumme minun mieheni suvun mailla. Me harjoitamme porotaloutta, maataloutta, metsätaloutta, eli elinkeinoja, joita ei pysty täällä harjoittamaan. Mitään niitä ei voi harjoittaa ilman että meillä on kulkuneuvot, jotka ovat luotettavat, ja me tiedämme, että varmasti me selviämme vielä samana päivänä hengissä takaisin sieltä luonnosta ja ympäristöstä.

Autokantaa nuorennetaan tällä päätöksellä. Siis helppoahan tämä ei ole, ja varsinkin tässä nykyisessä taloudellisessa tilanteessa, tehdä tällaisia esityksiä ja näitä viedä sitten eteenpäin. Mutta tämä on pitkäjänteinen esitys kuitenkin. Kokonaisuudessaan verotus ei saa kannustaa autoromujen korjaamiseen, ja tämä vie ainakin siihen suuntaan oikealla tavalla tätä verotusta.

Sitten tästä liikkumisen verotuksesta: On realiteettia, että jos koko Suomi aiotaan pitää asuttuna, meidän pitää uskaltaa puhua yksityisautojen verotuksesta, yksityisautojen käytön kustannuksista. Joukkoliikenne ilman muuta on tärkeä asia meille kaikille, mutta siellä missä minäkin asun ei sitä aluetta joukkoliikenteellä pystytä mitenkään hoitamaan. Meillä kulkee se pari kertaa vuorokaudessa kouluauto, ja se on siinä. Esimerkiksi jos minä haluan tulla Rovaniemelle, reilun 200 kilometrin päähän, haluan tulla tänne eduskuntaan, niin ei sitä vain kuljeta joukkoliikenteellä. Minulla on pakko olla auto, luotettava auto, jolla minä sen välin kuljen.

Nyt sitten näistä eri verotusasioista meitä on peloteltu koko ajan sillä, että polttoaineverotusta nostettaisiin tai matkakorvauksia vähennettäisiin. Nämä ovat ne, joilla maaseutua tyhjennettäisiin.

18.00 Sami Savio ps: Arvoisa puhemies! Hallituksen esittämä autoveron alennus on tärkeä askel oikeaan suuntaan. Suomessa myydään nykyään vuosittain vain hieman yli 100 000 autoa, missä on huomattava lasku 2000-luvun alkuvuosiin verrattuna. Tämän negatiivisen kehityksen seurauksena Suomessa onkin Euroopan vanhimmasta päästä oleva autokanta. Erityisesti tätä näkökulmaa vasten autoveron alennus tulee olemaan erityisen merkittävä. Kyse on paitsi taloudellisista myös ympäristö- ja terveysarvoista.

Autoveron alennus kohdistuu pienipäästöisiin, hiilidioksidia alle 140 grammaa per kilometri päästäviin autoihin. Tämä on ympäristöystävällisyyden kannalta erittäin oikeansuuntainen toimenpide. EU:n tavoitetaso on 95 grammaa per kilometri, minkä tavoitteen saavuttamista veromuutos tulee merkittävästi helpottamaan, ja se saavutettaneenkin vuoteen 2020 mennessä.

Autokannan uusiutuessa kohenee samalla liikenneturvallisuus olennaisesti ja onnettomuuksien määrä vähenee. Tätä kautta on järkevää olettaa saatavan säästöjä, kun onnettomuuksista aiheutuvat hoitokustannukset vähenevät. Inhimillisten kärsimysten pienemistä on tietysti vaikea rahassa mitata. Tämän näkemyksen uskon myös edustaja Harakan jakavan esittämästään kritiikistä huolimatta.

Arvoisa puhemies! Autoveron alennus toteutetaan asteittain neljänä vuotena. Tällainen asteittainen alennus tulee lieventämään markkinahäiriöitä ja mahdollistaa sen, ettei auto-kauppa hyödy ostajien odottaessa veronalennusten voimaantuloa. Huomionarvoista on myös se, että uusien autojen hinnanlasku parantaneekin autokaupan työllisyyttä. Tätä työllistävää vaikutusta ei missään tapauksessa pidä aliarvioida.

Punkt i protokollet PR 63/2015 rd

18.02 Arja Juvonen ps: Arvoisa rouva puhemies! Edustaja Harakka tuossa puheessaan ihmetteli puheenvuoroani, mikä liittyi sähköautoilun edistämiseen. Mainitsi jokseenkin siten, että puheeni tuli epätyypillisestä viiteryhmästä. Minun on pakko kuitata nyt, ikävä kyllä hän ei ole enää tässä paikalla: edustaja Harakka ei ollut edellisellä kaudella täällä, kun tosiaan tein siitä lakialoitteen, jossa esitin, että autoveroa sähköautojen kohdalta alennetaan kuin myös käyttövoimaveroa alennetaan.

Minun mielestäni edustaja Savio sanoi tämän hienosti, minä mietin, mitä sanaa minä käyttäisin — terveysarvot. Kun asuin aikoinaan Helsingin keskustassa ja totesin huonon ilmanlaadun ja kauhistuin sitä tilannetta, mikä on esimerkiksi astmaatikoiden ja vanhuksilla, joita hoidin silloisessa työssäni, miten he kokivat sen ilmanlaadun, ja ajattelin, että tämä on sellainen asia, jonka puolesta meidän jokaisen tulee puhua ja tehdä niitä toimia. Sitten politiikassa, riippumatta siitä, minkä värinen pelipaita sitä päällä täällä on, hyviä asioita viedään eteenpäin. Mielestäni tämä jos joku on erittäin tärkeää: että me saisimme pienhiukkaspäästöjä varsinkin kaupunkialueella vähennettyä.

Toki näitä porkkanoita on muitakin kuin se verotus, ja pääkaupunkialueella varsinkin sähköautot kyllä yleistyvät. On paljon kuitenkin vielä tehtävää. Muun muassa taloyhtiöitä tulisi tukea siinä, kun ne investoivat parkkipaikkaremontteihin, että ne olisivat valmiita myös mahdollistamaan sähköautojen latauksen jokaisessa ruudussa. Tämä on sellainen asia, että tästä olen saanut paljon yhteydenottoja niin edellisellä kaudella kuin myös tällä kaudella: että Helsingissä ihmiset, ovatko he sitten vihreitä, vai ovatko he sitten ekologisesti ajattelevia, haluaisivat siirtyä sähköautoon, tai jopa, että heillä olisi yhteinen auto taloyhtiössä. Näitä erilaisia malleja on hyvä kehittää. Sen takia me täällä olemme, että me teemme, huolimatta siitä, missä viitekehyksessä me täällä työskentelemme, hyviä avauksia.

18.04 Markku Eestilä kok: Arvoisa rouva puhemies! Minusta tässä autoveronalennuksessa on se hyvä puoli, että me alennamme vähäpäästöisten autojen autoveroja. Silloinhan se tarkoittaa, että nämä autot halpenevat ja silloin myös käytettyjen autojen hinnat halpenevat ja tällä tavalla autokanta uusiutuu ja nekin ihmiset, joilla ei sitten ole kovin paljon rahaa käytettävissä autokauppaan, pääsevät käsiksi turvallisempiin ja vähäpäästöisempiin autoihin. Kyllähän tässä tapahtuu monella eri sektorilla edistystä.

Täällä on noussut tämä sähköauto esille. Jos me kysymme autokauppiaalta tänä päivänä, mitä tapahtuu, niin aikamoinen ostopaine kohdistuu ladattaviin hybridautoihin. Eli kyllä ihmiset jo markkinoitten näkökulmasta ovat valitsemassa sähköauton, tuon ladattavan hybridin. Meillä on pitkät etäisyydet ja vielä se infra, mikä liittyy sitten näitten puhtaitten sähköautojen lataamiseen, on niin puutteellinen, että se ei voi vielä yleistyä kovin suuressa mittakaavassa, mutta joka tapauksessa ne tulevat, riippumatta siitä, mitä mieltä me olemme. Akkuteknologia kehittyy, autojen hinnat tulevat alaspäin, kun tuotekehitys menee eteenpäin. Kyllä tämä tulevaisuus on sähköautojen ja toivottavasti myös biodieselin, jolloin ainakin henkilöautoliikenteen kotimaisuusenergia-aste alkaa kolkutella jotakin 90:tä prosenttia. Silloin me olemme jo ikään kuin kauppataseen näkökulmastakin oikealla tiellä.

18.06 Simon Elo ps: Arvoisa rouva puhemies! Aivan aluksi haluan kiittää edustaja Majalaa hyvästä puheenvuorosta. Tämä on tämän meidän suomalaisen eduskunnan hieno puoli, että meitä on eri puolilta Suomea erilaisista taustoista, ja vaikka tällainen espoolainen

Punkt i protokollet PR 63/2015 rd

kaupunkilainen juuri kehui autoveron keventämistä, niin aivan samaa mieltä voi olla myös Lapin edustaja, ja vieläpä tämä kaupunkilainen voi ymmärtää tässä Lapin edustajaa, kun oma äitini on Pellosta, Tornionjokilaakson varresta Lapista. Tämä on tämän kansanedustuslaitoksen hieno puoli.

Mitä tulee sitten tähän edustaja Harakan esittämään kritiikkiin, pidän kummallisena talouspoliittista kritiikkiä siinä suhteessa, että tuntuu, että sosialidemokraateille ei kelpaa mikään hallituksen esitys. Kyllä on tullut tämmöinen punainen ei-puolue vähitellen demareista. Se tuntuu tietysti jotain kansanosaa miellyttävän, mutta itse jaksan uskoa siihen, että tämän kolmen ja puolen vuoden aikana, kun tämä hallitus on toiminnassa ja linjaansa vie eteenpäin, kansa huomaa, että se on hyvä ja tuottaa hyviä tuloksia. Edustaja Harakka otti esille myös sen, että pitäisi panostaa ja heidän vaihtoehto-ohjelmassaan halutaan panostaa erityisesti julkiseen liikenteeseen. Se on hyvä. Ei siinä ole mitään ongelmaa hallituksenkaan näkökulmasta. Kyllä mekin haluamme julkista liikennettä tukea ja sitä uudistaa. Mutta jos ajattelen itseäni ihan pohjoisepoolaisena, kuitenkin näin kaupunkilaisena, mutta pohjoisepoolaisena, niin kyllä meilläkin tällä hetkellä julkinen liikenne on, mutta kyllä se auttamattoman heikkoa on. Oma vaimoni kävi Vantaalla töissä tässä muutama vuosi sitten vielä, ja kolme tuntia olisi mennyt joka päivä bussilla kahteen suuntaan töihin. Eli kyllä meillä silloin oli se tilanne, että joko käyttää sen kolme tuntia bussissa joka päivä tai hankitaan yksityisauto, ja hankimme yksityisauton. Ei tätä voi näin ajatella vain, että pelkästään julkinen liikenne hoitaa sen tilanteen kuntoon edes täällä pääkaupunkiseudulla. Tarvitaan kumpaakin, tarvitaan uusia pienipäästöisempiä autoja ja sitten järkevää hyvin hoidettua julkista liikennettä.

18.08 Toimi Kankaanniemi ps: Arvoisa rouva puhemies! Tässä autoverolain käsittelyn yhteydessä oppositio näyttää nyt kantavan poikkeuksellisen vahvasti huolta maaseudun joukkoliikenteestä. Se on tietysti ihan positiivinen ja myönteinen asia. Mutta kun olen asiantuntijoita kuunnellut tuolla maakunnassa, niin Seinäjoki—Haapamäki—Jyväskylä- ja toisaalta Tampere—Haapamäki—Keuruu-rataosuuksilla, joilta nyt henkilöliikenne ollaan lopettamassa, kaikilla näillä markkinaehtoinen julkinen liikenne tulee tilalle, joustava, linja-autoilla hoidettava liikenne. Yhteiskunta säästää. Ei tarvitse pitää junia siellä raiteilla, jotka ovat tietyssä paikassa, vaan linja-autot voivat ajaa sieltä, missä ihmiset ovat. Eli tämä on nyt ihan positiivinen uutinen, mitä ely-keskukset tuolla alueella ovat ilmoittaneet.

Riksdagen avslutade den allmänna debatten och avbröt behandlingen av ärendet.