

Plenum

Onsdag 8.9.2021 kl. 14.00—19.01

15. Slopa drivkraftsskatten för dieselbilar

Medborgarinitiativ MI 6/2019 rd

Utskottets betänkande FiUB 11/2021 rd

Enda behandlingen

Andre vice talman Juho Eerola: Ärende 15 på dagordningen presenteras för enda behandling. Till grund för behandlingen ligger finansutskottets betänkande FiUB 11/2021 rd. — Ordföranden för utskottets skattedelegation, ledamot Viitanen, var så god.

Debatt

16.47 **Pia Viitanen sd** (esittelypuheenvuoro): Arvoisa herra puhemies! Kuten tässä kuulumme, niin jaoston puheenjohtajan ominaisuudessa esittelen tämän valtiovarainvaliokunnan mietinnön, joka kaiken kaikkiaan on asian osalta yksimielinen.

Tämä kansalaisaloitehan tehtiin jo pari vuotta sitten, ja tietenkin eduskunnasta riippumattomista syistä valitettavasti sen käsittely täällä tapahtuu vasta nyt, koska me olemme tämän koronapandemian kanssa eläneet ja se on myös mutkistanut omia aikataulujaamme. Mutta haluan myös omalta osaltani kiittää kansalaisaloitteen tekijöitä tästä aloitteesta, koska olen sitä mieltä, että aina kansalaisaloitteet ovat hyvin tärkeitä. Ne ovat osa suomalaista demokratiaa, ja ne kertovat ihmisten aktiivisuudesta ja halusta nostaa keskusteluun tärkeitä asioita ja myös vaikuttaa yhteiskuntaan.

Tässä aloitteessahan siis on kyse siitä, että dieselautojen käyttövoimaveron poistoa esitetään. Vaikkemme tähän voikaan valiokuntana yhtyä, niin kuitenkin annamme tälle aloitteelle arvoa ja halusimme sen asianmukaisen käsittelyn luonnollisesti suorittaa. Käyn tässä läpi muutamia valiokunnan perusteluja, jotka olemme tähän kirjanneet asiantuntijakuulemisen pohjalta.

Me toteamme tässä aluksi meidän järjestelmämme rakenteen. Eli käyttövoimaveron liittyy olennaisesti polttoaineiden verotukseen, ja sitä tulee tarkastella osana Suomen ympäristöperusteista energiaveromallia. Ja tässä mallissahan pyritään verottamaan eri polttoaineita neutraalisti, ja tämä polttoainevero määräytyy kunkin polttoaineen energia- ja hiilisisällön sekä lähipäästöominaisuuksien perusteella. Kaikilla fossiilisilla ja bioperäisillä liikennepolttoaineilla tulisi olla sama bensiinin verotasoon sidottu energiasisältövero.

Mutta tässähän sitten on kyse myös siitä, että meillä on tässä yleisesti olemassa verotuske, jolla Suomessa on haluttu tukea nimenomaisesti raskasta liikennettä, meidän kuorma-autojamme, linja-autoliikennettä, vientiteollisuutta. Kaiken kaikkiaan tässä kokonaisuudessaan, missä puhutaan tästä dieselin alennetusta verokannasta, on kysymys sitten nimenomaan verotuesta tälle liikenteelle. Juuri siksi meidän rakenteeseemme kuuluu sitten tämä käyttövoimaveron, joka siellä henkilöautopuolella on.

Punkt i protokollet PR 93/2021 rd

Kaiken kaikkiaan dieselöljyn vero ei ole yhtä korkea kuin energiaveromallimme laskentaperuste siis edellyttäisi. Ja tässä dieselöljyn lieventävässä verossa, koska se on olemassa, on sellainen ikävä puoli, että mikäli haluaisimmekin luopua tästä käyttövoimaverosta, niin se sitten toisella kädellä tarkoittaisi, puhemies, sitä, että joutuisimme sitten myös tästä verotuesta eli tästä alemmasta verokannasta luopumaan. Ja se tietenkin muun muassa asiantuntijakuulemisissa kävi selkeästi esille, että se taas osaltaan luonnollisesti heikentäisi muun muassa meidän rekkaliikenteemme kilpailukykyä ja kaiken kaikkiaan heikentäisi Suomen vientimahdollisuuksia. Ja tässähän emme varmasti halua näin toimia. Tämä verotuki on kaiken kaikkiaan noin 400 miljoonaa euroa. Tämän toteamme mietinnössämme.

Sen lisäksi toinen, mistä puhumme, jonkin verran avaamme tätä kokonaisuutta, on sitten tämä EU:n verojärjestelmä, josta siis koko meidän järjestelmämme olennaisesti eroaa. Sen vuoksi tämä rakenne on tällainen kuin se on. Eli kysymys on osaltaan myös verojärjestelmän hyväksyttävyydestä EU-lainsäädännön näkökulmasta. Kun meillä on mahdollisuus... Me olemme esitelleet joskus komissiolle tämän koko mallimme, ja siellä tälle on annettu hyväksyttävyyttä siitakin huolimatta, että se eroaa hyvin olennaisella tavalla koko energiaveromallista EU:ssa, ja olemme saaneet sitten ikään kuin mahdollisuuden tukea samanaikaisesti näitä erilaisia tapoja. Tässä esimerkiksi toteamme, että tällä me mahdollistamme tällä hetkellä myös sen, että Suomessa voi olla käytössä sekä biopolttoaineiden jakeluvelvoite että biopolttoaineet huomioiva veromalli. Tämä on kytköksessä osaltaan myös tähän asiaan. Eli nykyisin meidän energiaverojärjestelmämme puitteissa ei siis voitaisi samanaikaisesti poistaa käyttövoimaveroa ja säilyttää dieselin alemmaa verokantaa. Tässä toteamme myös, että jos tällainen muutos kuitenkin haluttaisiin tehdä, se voisi edellyttää sitä, että energiaverolainsäädäntö määriteltäisiin kokonaan uudestaan ja luovutettaisiin joko biopolttoaineiden edullisesta verokohtelusta taikka biopolttoaineiden edistämisestä jakeluvelvoitteella. Ja me halusimme vielä tarkentaa, onko tämä tosiaan näin. Pyy-simme vielä valtiovarainministeriöltä lisäselvitystä, mitä kaikkea tämä sitten tarkoittaisi. Ja tämä oli yksiselitteisesti tämä johtopäätös.

Huomioitavaa, mitä asiantuntijakuulemisista tuotiin esiin: Se on oikeastaan tätä samaa, mitä olen tässä jo käynyt läpi. Eli tämä käyttövoimaveron on kytköksissä myös sitten dieselpolttoaineen bensiiniä alempaan polttoaineverotasoon, käyttövoimaveron avulla eriytetään raskaan liikenteen ja henkilöliikenteen verorasitus, ja sitten kaiken kaikkiaan tämä olisi ilmastotavoitteen kannalta haitallinen toimenpide, ja on tämä kilpailukykyyn heikkeneminen, minkä tuossa jo totesinkin. Nämä olivat sellaisia seikkoja, mitkä laajasti asiantuntijakuulemisissa valiokunnalle esitettiin.

Kolmas asia, minkä haluan vielä erikseen mainita, mistä kirjoitamme tässä mietinnössä, on se, että muistutamme siitä, että tämä on osa liikennejärjestelmän verotuksen kokonaisuutta. Valtiovarainministeriöhän asetti tämmöisen työryhmän selvittämään tätä kokonaisuutta, ja toukokuussa tämä raportti saatiin työryhmältä. Mutta sen jälkeen ei ole siis tehty mitään poliittisia jatkolinjauksia. Kun tämä asia on sellainen, joka kytkeytyy tähän isoon kokonaisuuteen, ja jatkolinjauksia joka tapauksessa tullaan tekemään tulevaisuudessa, koko järjestelmäkin saattaa ennen pitkää muuttua paljon, niin näemme hyvin vahvasti, että tämä on osa niin isoa kokonaisuutta, että tämänkin perusteella on mahdotonta käytännössä lähteä vain yksittäisenä toimenä käsittelemään tätä ja poistamaan sitten tätä käyttövoimaveroa.

Eli tässä summa summarum, sanottaisiinko näin. Kun otetaan huomioon 1) nykyinen verojärjestelmä kokonaisuutena ja sen hyväksyttävyyttä EU-lainsäädännön näkökulmasta,

Punkt i protokollet PR 93/2021 rd

2) nämä edellä esitetyt huomiot raskaan liikenteen ja henkilöautoliikenteen polttoainevevrotason eriyttämisen tarpeesta sekä 3) nämä ilmastotavoitteet, niin ne ovat ne perusteet, miksi tätä tässä esitetään hylättäväksi. Ja varmasti, kuten sanoin, jatkossa tämä kokonaisuus tulee mietityksi.

Puhemies, haluan vielä yhden sanoa, vaikka tiedän, että aika kuluu. Kirjaamme tähän myös sen, että paitsi, että näillä verotusasioilla ylipäättään on fiskaalista tarkoitusta, niin tässä tietenkin on kyseessä myös tällainen päästövähennystavoite. Mutta sen lisäksi valio-kunta korostaa, että näissä uudistuksissa, mitä tullaankaan tekemään, on aina otettava huomioon myös oikeudenmukaisuustavoitteet eli siis sosiaalinen oikeudenmukaisuus sekä siten alueellinen oikeudenmukaisuus. Näistä mainitsemme.

Puhemies! Kuten totesin, tämä mietintömme on yksimielinen.

Toinen varapuhemies Juho Eerola: Näin. Kiitoksia esittelystä. — Edustaja Kinnunen.

16.57 Mikko Kinnunen kesk: Arvoisa herra puhemies! Suomi on pitkien etäisyyksien pitkä maa. Suomen päästä päähän, Hangosta Utsjoelle, tulee autolla ajaen mittaa 1 389 kilometriä. Auto on harvaan asutulla seudulla eli suurimmassa osassa Suomea täysin välttämätön. Heille, joilla kilometrejä kertyy reilusti, dieselauto on ollut tähän asti ainoa järkevä vaihtoehto ainakin kahdesta syystä: dieselautot kuluttavat vähemmän kuin bensa-autot, ja polttoaine on ollut verotuksellisista syistä halvempaa.

Kansalaisaloitteen tekijöiden ajatusta on helppo ymmärtää — kiitos keskustelun herättämisestä aloitteen tekijöille. Diesel on kallistunut vuosi vuodelta. Tankillinen maksaa yhä enemmän. Ajaa on kuitenkin pakko, vaikka se lompakossa tuntuukin. Moni dieselauton omistaja on kokenut epäreiluna sen, että dieselin hinta on lähes sama kuin bensan, vaikka käyttövoimavero on tuntuva.

On helppo sanoa, että vaihda bensa-autoon tai osta sähköauto. Näin on toki moni tehnytkin, mutta aina se ei onnistu. Suomessa on esimerkiksi paljon lapsiperheitä, jotka tarvitsevat suuren auton. Suuret perheautot kulkevat yleensä dieselillä, eivät vielä laisinkaan sähköllä. Sähköautojen toimivuus ja varmuus hirmuisilla pakkasilla ei ole vielä riittävällä tasolla. Sähköautojen latauspisteitä on maakunnissa vielä aivan liian harvassa.

Kansalaisaloitteen esiin nostama asia ei ole yksinkertainen. Ongelma ei poistuisi käyttövoimaveron poistolla. Valtiovarainvaliokunnan yksimielisen mietinnön mukaan käyttövoimaveron poisto johtaisi siihen, että dieselauton verotus pitäisi nostaa samalle tasolle bensiinin kanssa. 59,48 senttiä/litra olisikin 85,43 senttiä/litra. Dieselin hinta nousisi tämän vuoksi merkittävästi. Se olisi ennen kaikkea raskaalle liikenteelle suorastaan katastrofi.

Dieselin matalamman verotuksen tarkoituksena on ollut ennen kaikkea tukea kuorma-autoliikennettä, linja-autoliikennettä, kuljetusalaa ja vientiteollisuutta. Samalla matalammasta verotuksesta ovat hyötynneet henkilöautoilijat dieseliä tankatessaan. Kuten edellä kuulumme esittelystä, kyse on myös EU:n verojärjestelmään ja suurempaan kokonaisuuteen liittyvästä asiasta. Suurempi verotus tarkoittaisi lisääntyviä logistiikkakustannuksia. Lopulta maksajaksi joutuisi kuluttaja, koska kuljetettavien tavaroiden hinnat nousisivat.

Arvoisa puhemies! On mahdotonta vaatia, että kaikki vaihtaisivat dieselautonsa suoraan sähköautoon. Onneksi on olemassa myös muita ratkaisuja. Suomessa kehitetään voimallisesti biopolttoaineita, joiden ympäristöpäästöt ovat dieseliä pienemmät. Esimerkiksi biodiesel sopii moneen dieselautoon, ja tätä käyttöä olisikin syytä tukea. Käytettyjä autoja

Punkt i protokollet PR 93/2021 rd

voidaan kohtuullisen edullisesti muuntaa kulkemaan biokaasulla. Kuten ympäristövaliokunnan puheenjohtaja Sipilä viimeksi eilen A-studiossa totesi, nyt tulee tukea biokaasun kehittämistä. Uudet teknologiat tarvitsevat kehittämisvaiheessa tukea, jotta niistä voisi kehittyä markkinaehtoisia ratkaisuja. Biokaasun tuottamista esimerkiksi karjanlannasta kannattaa tukea esimerkiksi elpymispaketin varoista. Maaseudulla on monia yrityksiä, jotka ovat päässeet biokaasun kehitystyössä jo melko pitkälle.

Kehittämistyön ja toiminnan käynnistämisen esteenä on usein byrokratia. Lupajärjestelyjä tulee helpottaa, norminpurkutalkoita jatkaa, jotta biokaasun tuottaminen, myyminen ja käyttäminen pääsee kunnolla vauhtiin. Tehtävämme on tukea kehittyviä, puhtaita teknologioita. Se on ympäristön suojelemista. Kuluttajat tarvitsevat kohtuuhintaisia ratkaisuja niin meillä kuin maailmalla.

Arvoisa puhemies! Suomen etäisyydet eivät tästä lyhene. Autolla ajetaan jatkossakin. Ajetaan entistä puhtaammilla löpöillä.

Toinen varapuhemies Juho Eerola: Näin. — Ja edustaja Aittakumpu.

17.03 Pekka Aittakumpu kesk: Arvoisa puhemies! Kiitän valiokuntaa mietinnöstä ja edustaja Viitasta hyvästä ja perusteellisesta selvennyksestä. Olen ihan samaa mieltä siitä, että tämä kansalaisaloite kiinnittää huomiota tärkeään asiaan, ja pidän hyvin arvokkaana sitä, että kansalaisaloite on saanut perusteellisen tarkastelun.

Valiokunta mietinnössään toteaa, että kuulemisissa on laajasti korostettu sitä, että tämä käyttövoimavero on kytköksissä dieselin bensiiniä alempaan polttoaineverotasoon ja tarpeeseen eriyttää käyttövoimaveron avulla raskaan liikenteen ja henkilöautoliikenteen verorasitusta. Tämä valiokunnan mietintö ei tietystikään tarkoita sitä, niin kuin tässä on jo tullut esillekin, etteikö diesel- ja myöskin bensa-autojen verotusta olisi hyvä tarkastella, ja olen sitä mieltä, että jos mahdollista, niin näitä autoilun kuluja olisi hyvä myöskin pystyä kohtuullistamaan ja kääntämään laskusuuntaan. Niin dieselautojen kuin muunkin autoilun kustannuksista on viime aikoina puhuttu varsin paljon, mutta ehkä täällä eduskunnan isossa salissa saisi puhua enemmänkin. Ihmiset ovat huolissaan ja kertovat siitä, miten paitsi maanteiden heikko kunto myös autoilun kustannukset haittaavat monen ihmisen elämää. Viime aikoinahan polttoaineen pumppuhintoja ovat heilutelleet ennen kaikkea maailmanmarkkinahinnat. Raakaöljyn maailmanmarkkinahinta on heilahdellut, ja se näkyy sitten meilläkin, vaikka veroon ei ole muutoksia tehtykään.

Otan esille vielä muutaman näkökohdan autoilusta.

Vuosikymmenten aikanahan tilanne on kehittynyt sillä tavalla, että lieneekö kukaan niin erilaisilla veroilla ja maksuilla rasitettu kuin autoilija: on ajoneuvovero, autovero, polttoainevero, on arvonlisävero, jota kerätään esimerkiksi huolto- ja korjauspalveluista, ja sitten on käyttövoimavero, josta nyt puhumme, ja tietysti autoilija maksaa myös liikennevaikutuksen ja muita kuluja. Tästä on ehkä jollakin tavalla tullut monille sillä tavalla selviö, että autoilu on ikään kuin sellainen asia, josta verotulot tulevat jotenkin automaattisesti, mutta niin kuin nyt olemme nähneet, sähköautojen, kaasuautojen ja muiden käyttövoimien yleistymisen johtaa yhä isommissa määrin siihen, että se näkyy myös valtion verotuloissa, niin että se autoilu ei voi olla sellainen loputon rahan lähde.

Mutta aivan kuten todettu, autoilu on välttämätön niin asumiselle kuin elinkeinoelämälle meillä täällä Suomessa. Yksityisten ihmisten lisäksi viestiä tulee kuljetusalalta, jossa kohonneet — nimenomaan dieselin — kustannukset vaarantavat yritysten toimintaa. Yhtenä

Punkt i protokollet PR 93/2021 rd

ratkaisuna on esitetty ammattidieseliä, joka meillä myös hallitusohjelmaan kirjattiin. Se on sellainen veroratkaisu, joka osassa EU-maista on jo käytössä, ja sillä voidaan alentaa kuljetusliikenteessä käytettävän dieselin verotusta.

Arvoisa puhemies! Hallitukselle on annettava kiitosta siitä, että Sipilän hallituksen käyttöön ottama, Itä- ja Pohjois-Suomeen tarkoitettu kuljetustuki sai jatkoa ja että hallitus on linjannut, että uusia veronkorotuksia polttoaineisiin ei tule. Nyt on ajankohtaista tietysti lähettää myös Säätytalolle edelleen niitä terveisiä, että ilmastonmuutoksen torjunnan nimissä ei pidä autoilijoille tehdä minkäänlaisia perusteettomia rasitteita. Esimerkiksi puhuttu kansallinen päästökauppa olisi järjenvastainen toimenpide. Vähintä, mitä voimme tehdä, on torpata kaikki kansalaisia ja yrityksiä hankaloittavat toimet.

On muistettava, että valtion verotulot tieliikenteestä ovat vuositasolla noin 8 miljardia euroa. Siinä voisi ottaa Ruotsista mallia: Ruotsi ohjaa noin puolet liikenteeltä keräämistään verotuloista perusväylänpitoon ja liikenneinfraan mutta Suomi ohjaa vain 16 prosenttia. Tällä kaudella hallitus on viisaasti nostanut perusväylänpidon rahoitusta, mutta tarve varsinkin alempiasteisella tieverkolla on edelleen kova, määrärahojen tarve olisi suurempikin.

Arvoisa puhemies! On selvää, että autoilu ja liikenne ovat isossa murroksessa, ja meidän on yhdessä pohdittava ja tehtävä ratkaisuja siihen, että kulkeminen kaikkialla Suomessa on edelleenkin mahdollista.

Toinen varapuhemies Juho Eerola: Näin. — Ja edustaja Mäkelä.

17.08 Jani Mäkelä ps: Arvoisa puhemies! Tämä kansalaisaloite nostaa esille selvästi tärkeän ja ihmisiä koskettavan asian. Sen todistaa jo se, kuinka nopeasti tähän kansalaisaloitteeseen aikanaan kerättiin riittävät ja jopa ylitse menevät nimet, eli asia kiinnosti ihmisiä.

Mielenkiintoista tässä aloitteessa ja vastauksessa on se, miten sekava, vaikeaselkoinen ja mutkikas verkko liikenteen ja polttoaineen verotuksesta Suomessa on tehty lähtien jo tästä meidän 60 vuotta täyttäneestä tilapäisestä autoverostamme ja päättyen näihin kaikkiin nykyisiin polttoaineveroihin. Aloitteen tekijät ja aloitteen allekirjoittajat varmastikin tarkoittivat, että tämän aloitteen myötä dieselvero poistettaisiin ja dieselin pumppuhinta pysyisi samana. Eihän kukaan tee sellaista aloitetta, jossa tarkoitetaan, että dieselin pumppuhinta nousisi, mutta käytännössä se, että dieselin pumppuhinta ei nousisi, vaikka se kuinka tahansa olisi mahdollista EU:n puitteissa, tarkoittaisi sitä, että dieselpolttoaineen verotukea pitäisi sitten kasvattaa sadoilla miljoonilla verrattuna muihin polttoaineisiin. Eli tämä on esimerkki siitä, miten järjetön järjestelmä tästä meidän polttoaineverotuksestamme on tullut.

Oleellista tässä on havainto, että ihmiset ovat kyllästyneet liikenteen ja yksityisautoilun käyttämiseen valtiontalouden jatkuvana lypsylehmänä. Sitä käytetään budjettivajeen paikkaamiseen, otetaan paljon pois periaatteessa perustarpeista. Polttoaineen hinnasta 70 prosenttia on veroa. Silti tieverkosto rapistuu jatkuvasti tästä korkeasta verotuksesta huolimatta. Rahat käytetään johonkin muuhun. Tähän mielestäni eduskunnan pitää jollain tavalla reagoida, ylipäänsä liikkuminen kun on Suomessa välttämättömyys, niin että ihmiset voivat tehdä työtä ja elää elämäänsä, ja se raha, mitä liikenteeseen ikinä käytetäänkin, vaikka se kuinka kiertäisi verotuksen kautta, on pois muusta kulutuksesta. Ei niitä rahoja käytetä silloin perheen tarpeiden täyttämiseen, ei osteta huonekaluja, ei osteta ruokaa, ei käydä

Punkt i protokollet PR 93/2021 rd

matkoilla, ei osteta palveluita, ei ole partureita ynnä muita harrastuksia, ne menevät siihen polttoaineeseen veroineen. On kuitenkin pakko ajaa. Ei kukaan huvikseen niitä ajoja ajele.

Eli kyllä tällainen realismi tässä salissa olisi tarpeen, että me ymmärtäisimme, mitä ovat ihmisten elämän käytännön haasteet tuolla maakunnissa, ja muistaisimme sen, että kuitenkin suomalaisten keskimääräinen auto tänä päivänä on muistini mukaan noin 4 000 euron arvoinen — siinä tienoilla se pyörii. Eli eihän siellä puhuta mistään uusista eikä edes vähän vanhemmista sähköautoista vaan ihan bensiini- ja dieselautoista, joilla näiden ihmisten on ajettava, ja myöskin korkeista nimellisistä CO₂-päästöistä, jotka aiheuttavat jo valmiiksi korkeita käyttömaksuja näille autoille.

Haluaisin myös nostaa keskusteluun vähän sellaisen virtahevon olohuoneessa, mitä aiemmissakin puheenvuoroissa kyllä on sivuttu.

Nyt jos oletamme, että autot käyvät sähköistymään eli ihmiset ostavat sähköautoja ja lataushybridejä, niin johan siinä tapahtuu heti suoraan autoveron menetys. Lataushybridejä subventoidaan tänä päivänä hyvin voimakkaasti verrattuna vastaaviin polttomoottoriautoihin. Kalliissakin autossa voi autoveron osuus olla todella marginaalinen sen auton hankintahinnasta, jos auto on lataushybridi ja nimellisesti kuluttaa silloin vähemmän. Eli valtio tukee rikkaiden ihmisten autohankintoja, näinhän tämä asia karrikoidusti tällä hetkellä on. Sähköautoissa on myös alempi autoverokanta kuin polttomoottorikäyttöisissä autoissa.

Sitten kun mennään sinne polttoaineen puolelle, niin tänä päivänähän sähkö on parhaimmillaan jopa neljä kertaa edullisempi liikkumismuoto kuin polttoaine, jos käydään laskemaan, mitä sen sähköauton lataaminen kotiloissa maksaa, puhumattakaan siitä, jos jossakin on käytössä maksuton sähköauton latausetu — monella työpaikalla sellainen on. Vaikka olettaisimme, että siitä sähköstä tarvitsee maksaa, niin se voi silti olla neljä kertaa edullisempaa kuin polttoaine. Mitä sitten tapahtuu valtion polttoaineverotuloille, jos autokanta sähköistyy voimakkaasti? Mistä ne verot sitten otetaan? Keksimmekö me miljardien leikkaukset paikkaamaan sitä vajausta, vai onko virkamiehillä kenties takataskussaan jonkin näköinen muu vero kattamaan tätä sähköautoilua ja käytettäväksi sitten lypsylehmänä? Eli vedätämmekö me nyt tavallaan ihmisiä sähköistämään autonsa ja sitten myöhemmin toteammekin, että tässä on tällainen vero, mikä tästä tarvitsee käydä maksamaan nyt, kun näitä sähköautoja on niin paljon eikä niistä eroonkaan päästä? Pelkään, että tässä tulee käymään näin.

Toinen varapuhemies Juho Eerola: Näin. — Ja edustaja Eestilä.

17.13 Markku Eestilä kok: Arvoisa puhemies! Itse tulkitsen tämän kansalaisaloitteen sillä tavalla, että tässä puututaan vain siihen, että autoilun kustannukset eivät saa nousta. Olkoot yksityiskohdat mitkä tahansa, niin minusta se suuri viesti tässä — ja tässä, miten nopeasti nimet ovat tulleet — on vain se, että autoilun kustannukset eivät saa nousta, mieluummin laskea. Ja tämä on minunkin mielestäni se johtava periaate, sillä nykyinenkin hallitus ja jokainen ministeri aika usein puheissaan korostavat, että ”kaikki muutokset tehdään taloudellisesti, ekologisesti ja sosiaalisesti kestävästi”. Tämähän on se rimpsu, mitä yleensä luetellaan, mutta minun mielestäni — voitte korjata, jos olette eri mieltä — tämä sosiaalinen kestävyys sisältää alueellisen kestävyden. Ja kun autoista puhutaan, niin Diesel-Suomen rajahan menee jossakin Jyväskylän korkeudella. Ja kun ihmiset joutuvat pakosta siellä ajamaan enemmän, niin siellä on enemmän dieselautoja. Ja jos me tehdään joku liikennepolttoaineiden kotimainen päästökauppa, niin silloinhan tämä kaikki selvästi koh-

Punkt i protokollet PR 93/2021 rd

distuu sinne alueelle enemmän ja rankemmin, ja sitä ei pitäisi missään nimessä mennä tekemään. Ja edustaja Viitanen, toivon, että te siellä sosiaalidemokraattien puolella pidätte tästä kiinni, että eihän Suomen kannata mennä tekemään kotimaista liikennepolttoaineiden päästökauppaa, jonka lopputulema on ihan sama kuin polttoaineverojen korotus, joka vain lisäisi tätä eriarvoisuutta. Odotetaan nyt, mitä EU tekee, ja tehdään rauhassa niitä päätöksiä.

Mutta jos tarkastellaan tätä liikenteen päästöjen vähentämistä ja valtavaa keskustelua eri verokomponenteista ja siitä, milloin tuetaan sähköautoja ja milloin tehdään mitään, niin todellisuudessa riittää, kun pidetään autoverotaso — ja ehkä muukin verotaso mutta nimenomaan autoverotaso — samana, että ihmiset ostavat uusia autoja. Siinä on kaikki, mitä Suomen tarvitsee tehdä. Sen jälkeen ei tarvitse tehdä yhtään mitään, koska EU koko ajan kiristävillä päästösäännöksillä pakottaa autotehtaat myymään tietyn näköisiä autoja. Ei meidän tarvitse täällä miettiä, minkä näköisiä — riittää, kun ostetaan uusia autoja, niin aina aika hoitaa ne vanhat pois. Tälläkin hetkellä on ihan turha pelotella ihmisiä, jotka ajavat vanhoilla dieselautoilla. Nyt jo sanon, että niillä tullaan ajamaan 15—20 vuotta, ja sitten, jos nämä sähköautot ja muut kehittyvät, ihmisillä saattaa olla varaa ostaa vanhoja sähköautoja, mikäli joku takaa, että niihin ne akut vaihdetaan, koska ne saattavat maksaa erittäin paljon, ja niihin ei monilla ole varaa. Me ollaan tämmöisten tekijöiden edessä. Nämä liikennepäästöt ja kaikki liikenteen verotus ja muuthan tehdään puhtaasti sen takia, että Suomen vientitulot eivät riitä, niin kuin ne Ruotsissa riittävät. Jos meilläkin olisi vaihtotase 6–8 prosenttia bruttokansantuotteesta positiivinen, niin hyvin voitaisiin tiestöön panna tuplamäärä heti seuraavana vuonna, mutta kun ei ole.

Mutta tämä autokeskustelu on sillä tavalla karannut käsistä, että liian vähälle huomiolle jää se, mikä on autokaupan vääristynyt rakenne tällä hetkellä. Eli ihmiset joutuvat pakosta ostamaan käytettyjä autoja, ja ne turvallisemmat ja uudet autot jäävät sitten ostamatta sen verotuksen takia. Me emme voi sitä tosiasiaa muuksi muuttaa emmekä takautuvasti lainsäädäntöä muuttaa. Jos me teemme harkitsemattomia muutoksia, se lisääntyvä käytettyjen dieleiden tuonti jatkuu sitten Keski-Euroopasta, niin kuin se on tähänkin mennessä jatkunut, ja kotimainen uusien autojen myynti kärsii, ja siellä on ongelmia, niin että pitäisi näihinkin asioihin kiinnittää huomiota ja panna rakenne samaiseksi tässä autokaupassa, että automaattisesti liikenneturvallisuus paranee ja päästöt vähenevät. Ei meidän tarvitse miettiä näitä erinäköisiä päästöjä ja huolehtia maailman pelastamisesta, kun EU ja autotehtaat sen tekevät joka tapauksessa ihan ilman Suomen minkään näköisiä päätöksiä.

Toinen varapuhemies Juho Eerola: Näin. — Ja valiokunnan verojaoston puheenjohtaja, edustaja Viitanen.

17.17 **Pia Viitanen sd:** Arvoisa puhemies... [Puhuja aloittaa puheenvuoron mikrofonin ollessa suljettuna]

Toinen varapuhemies Juho Eerola: Edustaja Viitanen, mikrofoni.

Tämä on tätä nykyaikaa tässä talossa. Onko se nyt päällä?

Toinen varapuhemies Juho Eerola: Kuulostaa olevan.

Punkt i protokollet PR 93/2021 rd

Puhemies! Omalta osaltani pyysin tämän puheenvuoron lähinnä siksi, että olisin kiittänyt tästä keskustelusta, ja olisin myös halunnut kiittää sinänsä valiokuntaa ja myös jaostoa hyvästä ja rakentavasta yhteistyöstä. Mielestäni on tärkeää, että monia asioita olemme pysyneet laajalla konsensuksella käsittelemään, ja myös mielestäni se, että tämän mietinnön me teimme yksimielisesti, on osoitus siitä, että kyllä tällaisissa isoissa kysymyksissä, mitkä pohdittavaksi tulevat, on ihan viisasta ja mahdollistakin myös yhteisiin johtopäätöksiin tulla.

Uskoisin, puhemies, että tässä on aika paljon taustalla myös se, että me kaikki tiedostamme, että joka tapauksessa kehitys menee ja maailma muuttuu, ja sehän kaiken kaikkiaan tuo todella monta yksityiskohtaa liikenteenkin koko verotusjärjestelmän tulevaisuuden mallien pohdintaan. On aivan selvä, että joudumme tekemään paljon muutoksia tulevaisuudessa, ja se on kyllä iso pohdinta ja iso jo pelkkä ajatusleikki, kun miettii, mitä kaikkia tavoitteita siinä pitää huomioida. Pitää olla fiskaaliset tavoitteet — täällä viitattiin siihen, että verotuloja kuitenkin tarvitaan jatkossakin jotain kautta — ja siinä on näitä päästövähennystavoitteita, mitkä nyt korostuvat juuri tällä hetkellä keskustelussa, ja siinä on myös oikeudenmukaisuuden kannalta niin sosiaalinen oikeudenmukaisuus — eli se, että on aivan toden totta, että kaikilla ei ole samanlaista varaa tuosta vain sitten vaihdella kalliimpiin autoihin tai maksaa isoja kustannuksia autoilusta ja niin pois päin — kuin myös alueellinen tasa-arvo, mikä täällä nousi esiin ja minkä myös olemme tähän mietintöömme kirjanneet.

Nämä kaikki pitää punnita keskenään ja sitä kautta rakentaa uusia järjestelmiä, ja onhan se, puhemies, valtavan iso haaste, ja siksin mielestäni on asianmukaista, että näitä kysymyksiä myös täällä avoimesti pohdimme. Niistä käydään kansalaiskeskustelua, ja tämä kansalaisaloite on merkittävä osoitus siitä, että ihmiset haluavat kertoa meille jotakin. Siksi se tulee ottaa vakavasti, ja olen tyytyväinen, että eduskunta on tämän keskustelun mahdollisuuden myös tätä kautta saanut.

Eli palaamme näihin asioihin jatkossa, ja varmasti tämä yhteistuuja tässä johtuu paljon myös siitä todellakin, että me tiedämme ja miellämme, että tämä on yksi osa isoa kokonaisuutta, joka tulee varmasti jatkossa linjattavaksi ja pohdittavaksi vielä monessa yhteydessä. — Kiitos.

Toinen varapuhemies Juho Eerola: Kiitos. — Ja edustaja Tavio.

17.20 Ville Tavio ps: Arvoisa puhemies! Autoilun hinta on erittäin oleellinen työssä käyvien ostovoiman ja työssäkäynnin kannattavuuden näkökulmasta. Autoilun verotusta tulisi keventää kautta linjan. Autoilijat maksavat autoveroa, ajoneuvoveroa, polttoaineveroa, arvonlisäveroa, kansalaisaloitteessa mainittua käyttövoimaveroa sekä vakuutusmaksuveroa. Juuri tämä dieselin käyttövoimaveron on erityisen epäoikeudenmukainen, ja se havainnollistaa parhaiten Suomen valtionjohdon suhtautumista autoilun verotukseen. Diesel oli kuitenkin aiemmin merkittävästi edullisempaa kuin bensiini — ja meillä on syytä siis suosia nimenomaan dieselin käyttöä — mutta sen sijaan, että tätä bensiinin ja dieselin erotusta olisi voitu vähentää niin, että olisi kevennetty bensiinin verotusta, säädettiin tämä dieselautoille korkeampi käyttövoimaveron.

Ihmiset eivät aja autoa huvikseen vaan tarpeen mukaan. Autoilijoiden kurittaminen näillä Suomen veroilla on kohtuutonta. Siksi kannatan tätä aloitetta ja totean, että olisi korkea aika muuttaa suuntaa ryhtymällä lainvalmisteluun, kuten tässä on esitetty.

Punkt i protokollet PR 93/2021 rd

Toinen varapuhemies Juho Eerola: Ja vielä edustaja Kilpi.

17.22 Marko Kilpi kok: Kiitoksia, arvoisa puhemies! Ajattelin tuoda vielä tähän keskusteluun pikkuisen tämmöistä niin kuin käyttäjäkokemusta. Tässähän on käynyt sillä tavalla, että kun olen tämmöinen valkoinen, keski-ikäinen lihaa syövä heteromies, niin minä menin tekemään vielä nyt ihan vastikään sen viimeisen virheen eli ostin dieselauton ensimmäistä kertaa eläessäni. Että odottelen tässä sitä kutsua saunan taakse, sen verran julma ja raskas leima tuolla dieselillä on. Olen kyllä ihmetellyt nyt ensimmäistä kertaa dieselauton omistajana, mistähän tämä oikein johtuu, että sillä kertaa polttoainekulut ja -kustannukset puolittuivat, ja sitten, jos vähän lirauttaa vielä tankkiin MY-dieseliä, 90 prosenttia vähemmän on päästöjäkin, niin että onhan tämä aivan käsittämätön tilanne. Mutta kun jokin asia saa sen leiman, niin se kanssa sitten tänä päivänä palaa todella vahvasti ja syvälle kiinni.

Olen tismalleen samaa mieltä edustaja Mäkelän kanssa, että autoilija on se, josta puristetaan aina niitä euroja, kun tarvitaan jonnekin. Ja mitäs sitten autoilija saa vastineeksi? Sellaisia teitä, jotka pahimmillaan rikkovat sen kaluston. Ja silloin jälleen kerran tuntuu tuo oikeudenmukaisuus kyllä aikamoiselta.

Minä sanoisin nyt, että kyllä vaatisin selkeyttä ja johdonmukaisuutta ja ennen kaikkea oikeudenmukaisuutta verotuskäytäntöihin. Ei autoilija ole kuitenkaan se syntinen, joka saa maksaa kaikista meidän teoistamme. — Kiitos.

Toinen varapuhemies Juho Eerola: Edustaja Eestilä.

17.24 Markku Eestilä kok: Arvoisa puhemies! Ihan sen verran haluan yhden asian sanoa, että kun paljon puhutaan nyt sähköautoista ja ladattavista hybrideistä ja siitä, miten ne säästävät ilmastoa ja päästöt vähenevät, niin ei se oikeassa elämässä ole näin, ja joskus näitä tosiasioitakin täytyy katsoa suoraan silmiin. Kun joku ostaa ladattavan hybridin, jossa on bensiinimoottori, varsinkin, jos joutuu ajamaan pidempiä matkoja, niin on paljon järkevämpää ajaa dieselillä. Sen päästöt ovat paljon pienempiä, se kuluttaa kaksi kertaa vähemmän. Tämä on tämmöinen jotenkin... Minä ymmärrän sen, että niitä tulee markkinoille ja ihmiset ostavat niitä ja että saadaan latausinfraa koko maahan ja koko ajan mennään kohti sitä sähköistystä, joka nyt näyttää olevan autotehtaiden sanelema juttu. Sitä minä en tiedä, mitä on 10—15 vuoden kuluttua.

Mutta ei mennä tämmöisiin ehdottomuuksiin, ja ymmärretään, että ei se dieselauto loppujen lopuksi ole niin huono. Niiden typen oksidipäästöt — tai mitä ne ovatkaan, ne typen erinäköiset oksidiyhdistelmät — on erittäin alas saatu, ne ovat vähäpäästöisiä, vähäkulutuksellisia, ja niitten maine on tavallaan samalla tavalla epäinhimillisellä tavalla mustamaalattu kuin turvepeltojen. Kaikki vain kuorossa huutavat jotakin, ei ajatella, mitä se oikeassa elämässä on. Diesel ei ole niin huono kuin täällä annetaan ymmärtää, ja edelleen puolustan sitä, ja olen varma ja lupaan, että tässä maassa tullaan dieseleillä ajamaan. Siitä, mitä ihmiset omistavat, on mahdotonta ruveta rankaisemaan millään päästökaupalla tai muulla niin paljon, että oikeasti niillä ei ole varaa ajaa. Sehän johtaa Itä- ja Pohjois-Suomessa kerta kaikkiaan täysin mahdottomaan tilanteeseen. Autokanta uusiutuu sitten, kun on uusiutuakseen.

Toinen varapuhemies Juho Eerola: Ja edustaja Mäkelä.

Punkt i protokollet PR 93/2021 rd

17.26 **Jani Mäkelä ps:** Kiitos, arvoisa puhemies! Tuossa edustaja Kilpi ja Eestilä puhuivat tuosta leimasta, mikä tulee Suomessa varsinkin keskustelussa erilaisille asioille. Olen itse havainnut aivan saman ilmiön, että monesti tulee jostain julkisuuden kautta, niin kuin sanottu, tällainen leima. Sitä, että joku vaikka dieselauto tulee poistumaan jollain aikavälillä, käydään toistamaan, sen jälkeen dieselautojen jälleenmyyntiarvo saattaa laskea, myyntiarvot laskevat, esimerkiksi huhutaan, että jossain eurooppalaisessa kaupungissa on saatettu kieltää dieselautolla ajaminen kaupunkialueella, mutta todellisuudessa siellä on kielletty kaupunkialueella ajaminen varhaisemmalta dieselautolta kuin Euro 6 -vaatimukset täyttävältä dieselautolta. Eli käytännössä se kyseinen vaatimus ei koske suurtakaan osaa siitä autokalustosta, mikä tänä päivänä Suomessa on liikenteessä, varsinkaan uudemmasta päästä, eikä Suomessa sellaisia määräyksiä varmaan tulla edes säätämään, mutta silti se aiheuttaa dieselautoille mainehaitan, joka johtaa markkinahäiriöön. Ylipäänsä autoiluasioissa pitäisi välttää markkinahäiriöitä, koska auto on niin suuri investointi ihmisen elämässä — toiseksi suurin asunnon jälkeen — että jos siihen tulee suuria markkinahäiriöitä, niin muutokset voivat olla merkittäviä ihmisen talouden kannalta.

Suomessa — jos jatkamme näitä eläinvertauksia, kun aiemmin puhuin virtahevosta olohuoneessa — autoilu on vähän sellainen pyhä lehmä ja asenteet ovat vähän kuin sarvikuo-nolla, ja se johtuu siitä, että autoilu on aina ollut niin kallista. Kyllä siinä asenteet alkavat muuttumaan jyrkiksi, kun joutuu auton hinnasta maksamaan näin paljon veroa kuin Suomessa joutuu tai polttoaineesta niin paljon veroa kuin Suomessa joutuu. Auto on jollain tavalla Suomessa tunneasia, kun se joissain muissa maissa on enemmän järjen asia ja käytösesine. Eli tämä on tällainen suomalainen kulttuurinen erikoispiirre, joka johtaa myös siihen epätoivottavaan ilmiöön, että asioista ei puhuta teknologianeutraalisti. Monesti on käyty kiivailemaan sitä, että sähköauto on huono, sähköauto on hyvä, dieselauto on huono, dieselauto on hyvä — ei niistä mikään ole sinällään huono tai hyvä, auto on väline liikkua paikasta a paikkaan b. On eri käyttömuotoja, jotka soveltuvat erilaisiin käyttötarkoituksiin. On sellaisia ihmisiä, joille sopii lataushybridi erittäin hyvin päivittäisiin autoilun tarpeisiin. Sitten on sellaisia ihmisiä, joille tänä päivänä sopii parhaiten dieselauto päivittäisiin autoilun tarpeisiin. Ei kannata lähteä arvottamaan ja kertomaan ihmisille, millä heidän pitäisi ajaa, vaan luotan siihen, että kyllä se autokanta luonnonmukaisesti sitten ajan mittaan uusiutuu, koska autot kuitenkin romutetaan jossain välissä. Ja niin kuin aiemmin edustaja Eestilä sanoi, meidän on pakko ostaa niitä autoja, mitä autotehtaat meille tuottavat. Jos autotehtailta ei saa kuin sähköautoja, niin kyllä niitä sähköautoja tietysti jollain aikavälillä sitten Suomeenkin alkaa tulemaan, halusimme tai emme.

Riksdagen avslutade debatten.

Riksdagen instämde i utskottets förslag att förslaget i medborgarinitiativ MI 6/2019 rd förkastas. Ärendet slutbehandlat.