

Plenum

Onsdag 9.1.2019 kl. 14.06—19.54

5. Regeringens proposition till riksdagen till lag om vägskatt för tunga lastbilar och till vissa lagar som har samband med den

Regeringens proposition RP 314/2018 rd

Remissdebatt

Talman Paula Risikko: Ärende 5 på dagordningen presenteras för remissdebatt. Talman konferensen föreslår att ärendet remitteras till finansutskottet, som grundlagsutskottet och kommunikationsutskottet ska lämna utlåtande till.

För remissdebatten reserveras högst 30 minuter. Vid behandlingen av ärendet följer riksdagen det för ärenden med tidtabell överenskomna förfarandet.

Debatt

15.10 Valtiovarainministeri Petteri Orpo (esittelypuheenvuoro): Arvoisa rouva puhemies! Tämä on hallituksen esitys laiksi raskaiden kuorma-autojen tienkäyttöverosta sekä eräiksi siihen liittyviksi laeiksi, eli kyseessä on niin sanottu vinjetti — vihdoinkin, voisi sanoa. Tämä on hallitusohjelmaan kirjattu tavoite, jolle on haettu muotoa tämän hallituskauden ajan. Se, miksi tämä on kestänyt, on johtunut siitä, että asiaan liittyy EU-lainsäädäntöä, joka on tulkinnanvaraista.

Tässä esityksessä on tuotu ilmi epävarmuutta sen suhteen, onko ehdotettu ajoneuvoverokompensaatio kotimaisille kuorma-autoille sekä kevyiden kuorma-autojen rajaaminen tienkäyttöveron ulkopuolelle EU-oikeuden kannalta hyväksyttävää. Siksi hallitus pitää perusteltuna sitä, että perustuslakivaliokunta arvioisi kansallisen lainsäädännön liikkumavaraa asiaan liittyen EU-oikeudellisten näkökohtien kannalta.

Mutta itse asia: Esitämme uutta tienkäyttöveroa raskaille kuorma-autoille. Lakiehdotuksen mukaan raskas kuorma-autoliikenne maksaisi tulevaisuudessa tienkäyttöveroa mutta sen ajoneuvovero laskisi samalla. Eli tämä kannettaisiin kuorma-autoilta ja ajoneuvoyhdistelmiltä, joiden kokonaismassa on yli 12 tonnin. Vero koskisi Suomessa ja ulkomailla rekisteröityjä ajoneuvoja. Tämä veron määrä olisi 400 — 1 222 euroa vuoden käyttökaudelta ajoneuvon päästöluokan ja akseliluvun mukaan. Kun vastaavasti alentaissimme ajoneuvoveroa, joka koskee tietenkin kotimaista liikennettä, niin silloin tämä tuo hyötyä kotimaiselle liikenteenharjoittajalle ja autoilijalle. Pidän tätä erittäin oikeudenmukaisena, koska kuitenkin vastuu tiestön kunnosta, infrastruktuurin rakentamisesta on kotimaassa. Siksi tämä on mielestäni perusteltua. Ei kilpailuoikeudellinen näkökulma EU-lainsäädännön kannalta ole mielestäni tämän vastainen, ja tämä on lisäksi mielestäni oikeudenmukainen.

Tätä on pidetty niin tärkeänä, että me haluamme käydä tämän prosessin, ja toivon todella, että tämä esitys läpäisee perustuslaillisen ja EU-lainsäädännöllisen arvion.

Punkt i protokollet PR 138/2018 rd

Puhemies Paula Risikko: Sitten mennään puhujalistaan. Haluaako valiokunnan puheenjohtaja käyttää tässä vaiheessa vastauspuheenvuoron? — Edustaja Jalonen, olkaa hyvä.

15.13 Ari Jalonen sin (vastauspuheenvuoro): Arvoisa puhemies! Tämähän tulee liikenne- ja viestintävaliokuntaan lausunnolle, mutta tämä ongelmallisuus ja tulkinnallisuus EU-lainsäädännön suhteen on tosiaan se asia, mikä tässä on mietityttänyt.

Itse olen ollut valmistelussakin mukana ja pohtinut matkan varrella vastaavaa mallia, mikä on esimerkiksi Ranskassa käytössä, eli ammattidieseljärjestelmää. Ammattidieseljärjestelmä laskee polttoaineen hintaa ammattiliikenteessä. Ja kun me tiedämme, että yhdenkin sentin hinnan alenemisella on iso vaikutus, niin tätä asiaa tulemme valiokunnassa vielä pohtimaan tarkemmin. Onko ministeri tutustunut tähän? Jos ei ole, niin keskustelu jatkuu mielellään tarkemmin myöhemmissä vaiheissa.

Puhemies Paula Risikko: Olisiko tässä vaiheessa halukkuutta debattipuheenvuoroihin? Voitaisiin muutama ottaa tässä.

15.14 Jari Ronkainen ps (vastauspuheenvuoro): Arvoisa puhemies! Minäkin olen erittäin tyytyväinen siihen, että raskaalle liikenteelle ja etenkin ulkomaalaiselle raskaalle liikenteelle ollaan vihdoinkin saamassa vinjettimaksu. Tämä on puuttunut meiltä jo pitkän aikaa, ja korkea aika on saada se käyttöön. Lähes kaikilla muilla EU-jäsenmailla on jo vastaavia järjestelmiä käytössä. Suomalainen yrittäjä onkin ollut heikommassa asemassa verrattuna muihin EU-maihin.

Lisäksi olen tyytyväinen siihen, että esityksen lähtökohtana on se, että kotimaisten kuorma-autojen lisääntynyt verorasitus kompensoidaan täysimääräisesti käyttövoimaveron alennuksella. Tällaisenaan se vastaa sitä, mitä perussuomalaisten vaihtoehtobudjettikin esittää. Jos kompensatio tehtäisiin vain osittaisena, näkyisi kustannusten nousu suoraan kuljetetun tuotteen hinnassa.

Riskinä on, niin kuin ministerikin mainitsi, että EU tulkitsee esitetyn vinjettimallin vain ulkomaalaisiin kuorma-autoihin kohdistuvana ja siten luonteeltaan syrjivänä. Kysyisin ministeriltä: kuinka suurena vaarana te näette tämän, että EU nostaa rikkomusmenettelyn Suomea kohtaan?

15.16 Satu Taavitsainen sd (vastauspuheenvuoro): Arvoisa puhemies! Kiitos tästä esityksestä, jota on tällä kaudella nyt sitten vähän pompoteltu monessakin yhteydessä, että tuleeko vai eikö tule, ja nyt sitten hyvä, että näin viime metreillä kuitenkin tämä esitys saatiin tänne eduskuntaan, eli kiitos siitä. Tässä on kyse myöskin tällaisesta kuljetusyrittäjien kokemasta oikeudenmukaisuudesta. Kuitenkin he, jotka tekevät muualle Eurooppaan töitä, maksavat myöskin hyvin monissa maissa tällaisia vinjetti- tai senkaltaisia maksuja, ja samaten myös Suomessa on paljon ulkomaalaisia rekkoja ja myöskin EU:n ulkopuolelta tulevia, erityisesti venäläisiä rekkoja meillä Itä-Suomessa erityisesti, jotka eivät maksa mitään. Eli tämä esitys on todella hyvä.

Mutta sen olisin halunnut kysyä, kun nyt en ole pysynyt kärryillä: onko tähän vielä se ongelma jäänyt, että jos auto sitten myydään kesken vuoden, niin tätä veroa koko vuodelta ei palauteta, vai poistuiko se ongelma, onko se korjattu tässä?

Punkt i protokollet PR 138/2018 rd

15.17 Ari Torniainen kesk (vastauspuheenvuoro): Arvoisa rouva puhemies! Tämä hallituksen esityshän perustuu siihen, että vinjettimaksu, vinjettivero, on kirjattu myöskin Sipilän hallitusohjelmaan ja myöskin kevään 2018 kehysriihessä tehtyihin veropoliittisiin linjauksiin. Kiitos ministeri Orpolle siitä, että nyt vihdoinkin ja viimein tämä hallituksen esitys on täällä.

Hallituksen esityksessä on kyse ennen kaikkea oikeudenmukaisuudesta ja suomalaisen raskaan kuljetusliikenteen kilpailukyvyn parantamisesta sille samalle tasolle, jolla ulkomainen raskas liikenne on silloin, kun se kulkee Suomessa. Kyse on myöskin siitä, että saadaan ulkomainen raskas liikenne maksamaan suomalaisesta tienkäytöstä. Itse toivoisin, että keinolla millä tahansa saataisiin nämä eurot nyt kohdistettua, noin 3,5 miljoonaa euroa vuodessa, nimenomaan sinne liikenteeseen, teiden parantamiseen. Siellä tarvitaan euroja.

Kiitos ministeri Orpolle vielä, että vihdoinkin on nyt tämä asia täällä. Keskusta on halunnut tätä koko hallituskauden ajan.

15.19 Simon Elo sin (vastauspuheenvuoro): Arvoisa rouva puhemies! Kyllä tästä hallitusryhmissä on ollut laaja yksimielisyys, että asiaa pitää edistää. Kyse on ollut siitä, mikä on järkevin tapa, ja niin kuin on ministerin puheenvuorosta kuultu, tässäkin on omat ongelmansa, mutta asiaa täytyy siitä huolimatta viedä eteenpäin. Kuljetusyrittäjiltä kaikille meille edustajille on varmasti ollut koko ajan selkeä tämä palaute, ettei ole oikein, että monessa muussa maassa on jo käytössä vinjetti, suurella osalla Eurooppaa, mutta sitten Suomessa ei. Ja järkevää on tietysti myös se, että kotimaisille ajoneuvoille tämä vero kompensoidaan, mutta kyse nyt on juuri siitä, tehdäänkö se osittain vai tehdäänkö se täysin. Kyllä lähtökohdan pitäisi kaiken oikeudenmukaisuuden perusteella olla, että se tehdään täysin, mutta tämä rikkomusmenettely EU:n osalta, EU-oikeuden osalta, on sitten merkittävä kysymys.

Kysyisinkin ministeriltä, kun lakien on tarkoitus tulla voimaan vuoden 2021 alussa, olisiko niiden mahdollista tulla voimaan jo aikaisemmin vai tarkoittaako tämä rikkomusmenettely sitä, että pitää jättää tällainen riittävä väli, jossa tämä asia voidaan käsitellä. Sinänsä EU-kriittisenä edustajana katson, että on oikein, että mennään vaikka sitten rikkomusmenettelyyn, jotta Suomi ja suomalaiset kuljetusyrittäjät saavat oikeutta.

15.20 Toimi Kankaanniemi ps (vastauspuheenvuoro): Arvoisa puhemies! On todella syytä kiittää, että hallitus tämän esityksen on saanut aikaiseksi ja se on täällä, kun se hallitusohjelmaan silloin nelisen vuotta sitten jo kirjoitettiin. Sinänsä tämä malli on ihan hyvä, mutta tuntuisi, että palautuskompensaationa kotimaisille liikennöitsijöille ammattidieselin kautta annettava palautusjärjestelmä olisi oikeudenmukaisempi, eli se olisi sidottu silloin ajoneuvon käyttömäärään, siihen määrään, miten paljon se tuolla teilläämme dieseliä polttaa. Tämä hallituksen valitsema malli taas, joka on kiinteään ajoneuvoveroon sidottu palautus, ei kyllä kohtele ihan oikeudenmukaisesti. Ne, jotka paljon ajavat, ovat tavallaan eri asemassa kuin ne, jotka ajavat vähemmän. Onko mietitty, että kuitenkin tämä ammattidiesel voisi olla se korvauspohja?

15.21 Katja Taimela sd (vastauspuheenvuoro): Arvoisa rouva puhemies! Silloin, kun on kiitoksen paikka, on syytä kiittää.

Tämän lakiesityksen hyviä puolia on lukemattomia. Yksi on se, että verolla nyt sitten saatetaan myös ulkomaiset toimijat vastamaan tienkäytön kustannuksista, mikä parantaa

Punkt i protokollet PR 138/2018 rd

varmasti suomalaisten toimijoiden kilpailukykyä. Ulkomaalaisen liikenteen tilastoiminen paranee. Tähän mennessä kiistaa aiheuttaneet ulkomaisen liikenteen määrä ja ajosuorite ovat verotuksen myötä läpinäkyvämpiä, ja tällä ei ainakaan ole sitten harmaan talouden torjunnassa haitallisia vaikutuksia, päinvastoin. On myös erittäin tervetullutta, että esityksen mukaan veron maksamattomuus johtaa kuljetuksen pysäyttämiseen, kunnes vero on maksettu, eikä sitä yritetä periä ulkomailta.

Mutta tietysti tässä on näitä haasteellisiakin puolia, joista toisesta on ollut täällä jo keskustelua, eli tämä esitys on ongelmallinen EU-oikeuden kannalta ja voi johtaa kanteluihin EU-tuomioistuimeen, ja nämä asiat on tietysti tärkeä selvittää. Ja tietysti on myös se, että moni ajattelee, että tästä varmasti lisätuotot tulevat olemaan korkeampia kuin esitysten arvioitten mukaan, [Puhemies koputtaa] eli ne ovat tavallansa aika pieniä, vaikkakin merkittäviä. Mutta itse lakiesitys on erittäin kannatettava.

15.22 Esko Kiviranta kesk (vastauspuheenvuoro): Arvoisa puhemies! Täytyy kiittää hallitusta tässäkin yhteydessä nimenomaan siitä, että monet hallitukset ennen tätä hallitusta ovat luvanneet antaa tästä raskaiden kuorma-autojen tienkäyttöverosta esityksen, mutta esityksiä ei ole kuulunut. Me tietysti käsittelemme ja teemme mietinnön valtiovarainvaliokunnassa ja sen verojaostossa, ja siellä on mahdollisuus ja pakkokin perehtyä perusteellisesti tähän asiaan.

Mutta kysyisin ihan kahta asiaa, jotka ammattiautoilijat ovat tuoneet esille. Nimittäin toinen on tämä voimaantulo, joka siis tapahtuisi vasta vuoden 2021 alusta. Minkälaisia ovat ne tietojärjestelmäongelmat, jotka vievät näin kauan? Ja toinen: Muistan, että kun siellä talousryhmässä Smolnassa teimme hallitusohjelmaa, silloin puhuttiin, että tämä suomalaisten ammattiautoilijoiden kompensatio annettaisiin polttoaineveron kautta. Mikä on johtanut tähän muutokseen, että se annettaisiinkin nyt ajoneuvoveron käyttövoimaveron kautta? Näitä kysyisin ministeriltä.

15.23 Timo Harakka sd (vastauspuheenvuoro): Arvoisa puhemies! On tavallaan vähän hullunkurista, että tässä mietintövaliokuntana on valtiovarainvaliokunta ja tämä käsitellään verojaostossa huolellisesti, kun itse esityksen odotetut verotuottovaikutukset ovat erittäin vaatimattomat, jos tämä toteutuu ajatellulla tavalla. Itse asiassa, jos siinä nettosaanti olisi 6 miljoonaa, niin 2,5 miljoonaa menisi jo pelkästään keräyskustannuksiin. Varsinaiset kysymyksethän tässä liittyvät tietenkin nimenomaan liikenteeseen, liikenneinfrastruktuuriin ja sen järjestämiseen, ja sitten toisaalta näihin perustuslaillisiin ongelmiin ja EU-oikeudellisiin ongelmiin, joita tässä onkin jo sivuttu ja jotka ovat merkittäviä, ja siinä suhteessa tietenkin perustuslakivaliokunnan kanta on tärkeä.

Totean vain tällaisen yhden seikan, joka ei ole tullut vielä esiin, että ennen pitkää varmaan kuitenkin liikenteen verotusmalli tulee olemaan toisenlainen kuin mitä tässä vinjetistä on esitetty. Kansainvälinen linjaus näyttää olevan, että siirrytään kilometripohjaisiin veroihin, ja siihen suuntaan kuitenkin täytyy varmaan koko liikenteen verotusta kehittää, mikä on suuri kehityshaaste seuraavien vuosien aikana.

15.25 Lea Mäkipää sin (vastauspuheenvuoro): Arvoisa puhemies! Hallitus ei varmaan tule itserakkaaksi, jos minäkin myös kehun. Tätä esitystä on odotettu vuosia ja vuosikymmeniä, ja nyt se on täällä salissa, ja tämänhän tarkoittaa, että myös ulkolaiset kuorma-autot

Punkt i protokollet PR 138/2018 rd

osallistuvat tiemaksuihin. Niin kuin täällä on monesta suusta sanottu, tähän sitten koskee yli 12 000 kiloa painavia kuorma-auto- ja ajoneuvoyhdistelmiä.

Vinjetin aiheuttamat lisäkustannukset kompensoidaan sitten kotimaiselle raskaalle liikenteelle käyttövoimaveroa alentamalla. Esityksessä mainittiin, että viime vuonna raskaat kuorma-autot tekivät noin 600 000 Suomeen saapuvaa rajanylitystä, eli se ei ole mikään pieni asia. Verothan määrätään veroilmoitusten perusteella, ja veroa voi maksaa joko yhden viikon, kuukauden tai vuoden osalta, ja niin kuin täällä sanottiin, korkein vuosimaksu on reilut 1 100 euroa. Sehän riippuu aina siitä, paljonko näissä autoissa on akseleita. [Puhemies koputtaa]

Kaiken kaikkiaan erittäin hyvä ja kannatettava esitys.

15.26 Eero Suutari kok (vastauspuheenvuoro): Arvoisa puhemies! Sinänsä hyvä veroesitys. Kun tämä vuodessa on noin 1 200 euroa, kuukaudessa satakaksikymppiä, viikossa noin kuusikymppiä ja päivässä, en muista, oliko se parikymppiä ja kun aikaisemmin on kentällä tästä vahvasti keskusteltu kuljetusyrittäjien kanssa jo sen kahdeksan vuotta, jonka edustajana olen ollut, ja heidän esityksensä ovat olleet tuhansissa euroissa, niin sitä taustaa vasten olisin kysynyt ministeriltä, miten päädyttiin näihin lukuihin.

Tuolla valtiovarainvaliokunnan verojaostossa puhutaan tässä asiassa varmaan tästä kompensatiosta, siitä perustuslakivaliokunnan lausunnosta, tästä veron suuruudesta ja sitten tästä voimaan astumisen viivästymisestä vuoteen 21. Saisiko näihin vähän selitystä tässä alussa?

Puhemies Paula Risikko: Myönnän vielä neljä vastauspuheenvuoroa. Sen jälkeen ministeri, jos hän haluaa lyhyen vastauspuheenvuoron, mutta sitten mennään puhujalistalle. Edustajat Jalonen, Laiho, Ojala-Niemelä ja Anttila.

15.27 Ari Jalonen sin (vastauspuheenvuoro): Arvoisa puhemies! Ensimmäisessä puheenvuorossa jäi kiittämättä, että tämä tosiaan monien mutkien ja vaikeiden pohdintojen jälkeen tänne saatiin. Kiitoksia siitä. Tämä on tosiaan ollut, uskoisin, koko salin tahto pitkän aikaa ja ennen kaikkea alan toimijoitten tahto, elikkä tämä on nyt syytä käsitellä.

Nämä mahdolliset ongelmat EU-lainsäädännön suhteen: Kuten ensimmäisessä puheenvuorossani jo viittasin, Euroopassa on olemassa malleja, jotka kuitenkin läpäisevät EU-lainsäädännön. Esimerkiksi ammattidieseljärjestelmää on minun mielestäni koko ajan pidettävä rinnalla ja pohdittava, on oltava tavallaan semmoinen plan B takataskussa, miten voidaan asiassa edetä, jos ongelmia havaitaan.

15.28 Mia Laiho kok (vastauspuheenvuoro): Arvoisa puhemies! Teitämme kuormittaa nykyään hurja määrä raskaita ajoneuvoja, erityisesti ulkomailta tulleita, ja monet niistä ovat erittäin huonokuntoisia. Pitää myöskin olla jokin käyttömaksu siitä, että teitämme käytetään, ja tätä, ainakin osaa siitä, voidaan sitten teiden ylläpitoon ohjata. Kotimaisten yritysten kilpailukyvyn parantamiseksi tämä uudistus raskaan kuorma-autoliikenteen tienkäyttöveron käyttöön otosta on erittäin tervetullut.

Nykyään kun paljon ollaan jatkuvasti vaatimassa alennuksia verotukseen, siis erilaisten alvien alentamista, niin on erittäin tervetullutta myöskin, että jostain ollaan sitten lisävero- ja saamassa, joten tämä tienkäyttövero on erittäin tervetullut. Kiitos siitä.

Punkt i protokollet PR 138/2018 rd

15.29 Johanna Ojala-Niemelä sd (vastauspuheenvuoro): Arvoisa rouva puhemies! Meillä on jossakin määrin ollut vähän paradoksaalinenkin tilanne, että meillä Suomessa ovat tiet niin heikossa kunnossa mutta mitään maksuja ei ole siltikään peritty. Ei tarvitse pohjoisessakaan mennä kuin Norjaan: siellä on tienkäyttömaksut, on silta- ja tunnelimaksut — kaikki maksut kyllä peritään, mitkä vain ovat mahdollisia. Sen vuoksi tervehdin kyllä ilolla myös tätä ulkomaisen rekkaliikenteen vinjettimaksun käyttöönottoa.

Pieni huoli minulla on siitä, että kun tämä tuli nyt näin vaalikauden lopulla, niin ehditäänkö tämä käsitellä tuolla perustuslakivaliokunnassa, koska siellä on nyt ruuhkaista, kuten tiedämme. Mutta toivon kyllä, ja painetta siihen suuntaan, että tämä tulisi vielä käsitellyksi.

Liikenneyhteyksien kehittäminen on koko Suomen etu, ja toivon, että tämä rahoitus siten ohjataan tieverkon kunnossapitoon.

15.30 Sirkka-Liisa Anttila kesk (vastauspuheenvuoro): Arvoisa puhemies! Yhdyn niihin kiitoksiin, joita täällä on hallitukselle ja ministerille jaettu. Todella tämä on hallitusohjelman mukainen ja tarpeellinen esitys.

Minun viestini onkin se, että nyt kun valiokunta alkaa tätä käsitellä, niin selvittääkö ihmeessä, pystyttäisiinkö tätä voimaantuloa aikaistamaan. Tämä todella tarvitaan jo senkin takia, että silloin me olemme vähän yhdenvertaisia muiden maiden kanssa, niin kuin täällä edellisissä puheenvuoroissa on erittäin hyvin perusteltu tätä.

Sitten samaan aikaan itselläni on kova huoli siitä, millä me jatkossa tämän infraverkkomme pidämme kunnossa, siitä syystä, että Suomi on erittäin laaja maa ja meidän luonnonvaramme sijaitsevat laajalti hajallaan ympäri Suomea. Juuri erityisen suuri ongelma on alemmanasteinen tieverkko. Onko nyt ministerillä eväitä siihen, miten tätä asiaa jatkossa hoidetaan? Se ei tule näitten verojen kautta, koska ne käytetään yleiskatteeksi ainakin tällä hetkellä. Pitää löytää keinot, joilla rahoitetaan alemmanasteinen tieverkko, jotta meidän luonnonvaramme voidaan jatkossa jalostaa.

Puhemies Paula Risikko: Ja sitten ministeri, riittääkö 2 minuuttia?

15.31 Valtiovarainministeri Petteri Orpo: Arvoisa puhemies! Yritetään.

Muutama kommentti:

Ensinnäkin tämä ammattidiesel: Siinä oli se ongelma, että se olisi kohdistunut silloin kaikkeen ammattiautoiluun, vaikka linja-autoliikenteeseen. Silloin tämä olisi laajentunut niin paljon, että se koettiin ongelmallisena. Ja siis kaiken kaikkiaan lukuisista eri malleista, joita pöydällä on ollut, joita monen edustajankin kanssa on tässä vuosien, kuukausien aikana läpi käyty, tämän on katsottu olevan se, missä päästään kaikkein parhaiten vaikuttamaan liikenteessä siihen kohtaan, mihin halutaan, ja missä on kaikkein parhaat menestymismahdollisuudet suhteessa perustuslakiin tai EU-kilpailulainsäädäntöön.

Sitten edustaja Taavitsainen kysyi tästä, jos ajoneuvo myydään kesken vuoden. Tämä on nyt rakennettu niin, että sen maksun voi maksaa päiväksi, viikoksi, kuukaudeksi, vuodeksi eli haluamalleen ajanjaksolle. Se tietenkin antaa paljon liikkumavaraa ja suunnitteluvaraa siihen, mille ajalle sen ottaa. Jos sitten kuitenkin käy niin, että ajoneuvo myydään kesken tämän kauden, niin se maksettu maksu siirtyy sen ajoneuvon mukana elikkä se näkyy silloin hinnassa.

Punkt i protokollet PR 138/2018 rd

Mitä taas tulee näihin lukuihin, mistä edustaja Suutari kysyi, niin ne lähtevät siitä vinjettiasetuksesta, eli on pyritty menemään niin lähelle niitä rajoja kuin mahdollista. Sitä kautta tullaan sitten niihin veron tasoihin. Tämähän menee nyt niin, että tällä kerätään arvion mukaan 34 miljoonaa, siitä kotimaisen osuus on 28 miljoonaa, ja siihen veroon tehdään 28 miljoonan euron kevennys. Eli tämä siis pyritään palauttamaan täysimääräisesti kotimaiselle liikenteelle.

Aikataulusta vielä, puhemies: minusta on oikein hyvä, että kun valiokuntakäsittelyssä Verohallintoa kuulette, niin käytte vielä tätä asiaa läpi, ja toivotan siihen voimaa ja menestystä.

Puhemies Paula Risikko: Sitten mennään puhujalistalle. Meillä on noin kymmenen minuuttia aikaa tähän teemaan, ja sen jälkeen vaihdetaan sitten aihetta.

15.34 Matti Torvinen sin: Arvoisa puhemies! Täällä on paljon suitsutettu hyvää tälle lakiesitykselle, joten typistelen tätä puhuttani siitakin johtuen.

Tuon terveiset tietenkin tuolta pohjoisesta, missä tämmöistä vinjettiä on todella odotettu. Kiitoksia valtiovarainministeriölle ja ministerille, että vihdoinkin sen tänne saimme. Puhun tuossa lopussa siitä, miten mahdollista se on meidän perustuslakivaliokunnan tukokoisuuden vuoksi saada läpi. Se on varmaan aika haasteellista. Toivottavasti näin käy, mutta epäilen.

Lapissa valtasuonet sieltä pohjoisesta tulevat niin norjalaisen kalaliikenteen kuin pohjoisen kaivostenkin osalta, ja ulkomainen liikenne siellä on todella vahvaa. Tavallaan se suomalaisten kuljetusalan yrittäjien pahoittelu tämän asian suhteen on ollut ikävää siinä mielessä, että nämä ulkomaiset kilpailijat ovat saaneet tässä edun. Toki meidän tiestömme-kään ei ole parhaassa mahdollisessa kunnossa siellä pohjoisessa. Noiden valtaväylien tiet ovat voisoin sanoa uralla, varsinkin kun noita isoja kaivosalueita Sodankylän pohjoispuolella ja Kittilässä ajatellaan. Toisaalta jos mietitään koko Euroopan tilannetta, Euroopassa tienkäyttömaksut ja tietullit ovat arkipäivää, ja kuten tuossa edustaja totesikin, tuo Norjan tilanne on erinomainen. Siellä osataan periä maksut.

Erityisen kiitoksen haluan antaa myöskin edustaja Hongistolle, joka otti tämän voimakkaasti esille aikoinaan edellisellä vaalikaudella ja sitten omalta osaltaan — ei pelkästään hän — sai tilanteen etenemään niin, että nyt sitten pääsemme tilanteeseen, jossa pääsemme arvioimaan, tuleeko tästä maksusta totta vai ei.

Arvoisa rouva puhemies! Perustuslakivaliokunta on tiukan paikan edessä, ja tämä lakiesitys on varmasti niitä viimeisiä, joita siellä joudutaan käsittelemään. Ei sen takia, että se ei olisi tärkeä, vaan sen takia, että siellä on paljon tekemistä. Itse uskon perustuslakivaliokunnan istuvana jäsenenä, että tämä lakiesitys menee läpi.

15.36 Simon Elo sin: Arvoisa rouva puhemies! Niin kuin ministeri tuossa toi esille, on hyvin tärkeää, että tämä vinjetti nimenomaan kotimaisille ajoneuvoille kompensoidaan täysimääräisesti. Tietysti on hyvin tärkeää huomioda se, että tämähän tulee voimaan — tavallaan vasta — vuonna 2021. Ministeri ei siihen nyt siihen suoraan vastannut, mutta epäilen, että kyse nyt on siitä, että jos tähän rikkomusmenettelyyn EU:n osalta joudutaan menemään, silloin siinä voi kestää jopa vuosia.

Edustaja Kankaanniemi otti tässä esille sen kustannustaakan, mitä tämä voi joillekin kuljetusyrittäjille aiheuttaa. Arviohan on se, että kotimaisten kuorma-autojen osalta vero-

Punkt i protokollet PR 138/2018 rd

rasitus pysyisi nykyisellä tasolla, mutta ajoneuvokohtaisesti, se on totta, vero saattaa nousta tai sitten hieman laskea, mutta kokonaisuudessaan suurin piirtein ennallaan pysyisi.

Tässä on myös tärkeää huomata se, että suuressa osassa Eurooppaa tällainen on jo käytössä. Ei tässä ole siinä mielessä mitään poikkeuksellista. Nyt on kyse vain EU-oikeudesta ja siitä, voidaanko täysimääräisesti tämä hyvitys tehdä vai, niin kuin ilmeisesti EU-komissio katsoo, vain osittaisesti. Kyllä sinisten lähtökohta on koko ajan ollut se — ja olen tyytyväinen, että nyt koko hallituksen — että täysimääräinen on se ainoa oikea ratkaisu, jos ajatellaan suomalaisia kuljetusyrittäjiä, ja ollaan valmiita sitten, jos EU-komissio niin katsoo, jopa tähän rikkomusmenettelyyn menemään, ja katsotaan sitten siitä, mikä on se oikeudellinen arvio. Meidän täytyy hallituksena ja Suomen edunvalvojana EU:ssakin pystyä tällainen esitys kyllä eteenpäin viemään.

Toivon, että kun liikenne- ja viestintävaliokunta tätä käsittelee, hyvin huolellisesti mietittäisiin tätä ammattidieselinkin kysymystä, ja jos katsotaan aiheelliseksi tieksi lähteä se selvittämään vielä tarkemmin, esimerkiksi lausuma otettaisiin siitä, että aloitetaan selvitys ammattidieselin käyttönotosta.

15.38 Reijo Hongisto sin: Arvoisa puhemies! Vanhan sanonnan mukaan vuodet eivät ole veljeksiä keskenään, ja samaa sanontaa voitaneen käyttää myös hallituksiin, sillä kysyin kirjallisessa kysymyksessäni 10. huhtikuuta 2014 edelliseltä hallitukselta: ”Mihin toimiin hallitus aikoo ryhtyä, jotta myös Suomi ottaa käyttöön niin sanotun eurovinjetin, jolloin ulkomaalaiset raskaat ajoneuvoyhdistelmät eivät enää voi vastikkeetta kuluttaa suomalaisia teitä?” Kysymykseeni vastasi silloinen liikenne- ja kuntaministeri Henna Virkkunen näin: ”Raskaan liikenteen tienkäyttömaksuja on harkittu myös Suomessa mutta selvityksissä on todettu, että niiden periminen ei ole liikennepoliittisten tavoitteiden mukaista. Suomi on kaukana keskeisistä markkinoista, ja maan sisäiset kuljetukset ovat pitkiä. Tämän takia Suomessa on haluttu pitää raskaan liikenteen verorasitus mahdollisimman alhaisena.”

Uusi hallitus ja uudet ministerit ovat pohtineet asiaa uusien liikennepoliittisten tavoitteiden pohjalta ja päätyneet huhtikuussa 18 pidetyssä kehysriihessä nyt lähetekeskustelussa olevaan lakiesitykseen, jossa esitetään raskaalle liikenteelle tienkäyttömaksua. Maksu rajattaisiin raskaisiin, yli 12 tonnin kuoma-autoihin, ja mikä parasta, maksu kompensoitaisiin kotimaiselle raskaalle liikenteelle ajoneuvon käyttövoimaveroa alentamalla. Lakimuutos ei lisäisi valtion verotuloja, joten kompensatio olisi tarkoitus toteuttaa täysimääräisenä. Tämä puolestaan tasoittaisi huomattavasti kilpailutilannetta kotimaisten kuljetusyrittäjien ja ulkomaisten halvalla polttoaineilla liikennöivien ajoneuvoyhdistelmien välillä. Minulle ja monelle muulle edustajalle kuljetusyrittäjiä on sanonut suoraan, että toiminta muuttuu päivä päivältä kannattamattommaksi, ja moni yrittäjä on myös ajanut ajoneuvonsa varikolle odottelemaan parempia aikoja.

Arvoisa puhemies! Nyt ne paremmat ajat vihdoinkin näyttävät koittavan myös kotimaisille kuljetusyrittäjille, sillä tällä lakiesityksellä hallitus haluaa tukea kotimaisia yrittäjiä ja tällä tavalla myös varmistaa, että suomalaisilla teillä liikennöivät edelleen myös suomalaisessa omistuksessa olevat ajoneuvoyhdistelmät. Minä näen kotimaisen kuljetuskapasiteetin olemassaolon myös huoltovarmuustekijänä. Täällä pitkien etäisyyksien maassa, sorateiden varsilla on elintärkeää, että tavara liikkuu ja huolto pelaa myös kriisiaikoina. Tämä kriisiaikojen liikennöinti varmistetaan vain, jos käytössä on riittävästi kotimaista ajoneuvokalustoa, jota ohjaavat kotimaiset kädet.

Punkt i protokollet PR 138/2018 rd

Arvoisa puhemies! Myös minä yhdyin kiitoksiin hallituksen erinomaisesta esityksestä ja kannatan tätä koko sydämeni pohjasta. — Kiitoksia.

15.41 Ari Torniainen kesk: Arvoisa rouva puhemies! Kyseessä on uusi laki raskaiden kuorma-autojen ja ajoneuvoyhdistelmien tienkäyttöverosta eliikkä niin sanotusta vinjettimaksusta. Tätä hallituksen esitystä on toivottu jo vuosia. Sitä toivottiin jo edellisellä eduskuntakaudella, sillä vinjetti on käytössä jo useissa EU-maissa ja nyt toivottavasti pikaisesti myöskin Suomessa.

Tienkäyttöveroa kannettaisiin kuorma-autoilta ja ajoneuvoyhdistelmiltä, joiden kokonaismassa on yli 12 tonnia, ja vero koskisi Suomessa ja ulkomailla rekisteröityjä ajoneuvoja. Kotimaisille raskaille kuorma-autoille tienkäyttöveroa kompensoitaisiin alentamalla niiden käyttövoimaveroa ja verorakennetta muutettaisiin. Toivon vilpittömästi, että me olemme kaikki samaa mieltä siitä, että tuo maksu tulee kompensoida täysimääräisesti kotimaiselle raskaalle liikenteelle.

Keskustalla, samoin kuin myös suomalaisella kumipyöräliikenteellä, on ollut jo pitkään tavoitteena saada ulkolainen raskas liikenne maksamaan suomalaisten väylien käyttämisestä. Sitä on toivottu ympäri Suomea, etenkin Itä-Suomessa ja Pohjois-Suomessa, ja tämä asia on nyt saatu. Tämä hallituksen esityshän perustuu Sipilän hallitusohjelmaan ja myöskin kevään 2018 kehysriiheen, jossa tehtiin veropoliittisia linjauksia.

Kyse on ennen muuta ja ennen kaikkea oikeudenmukaisuudesta. Keskusta — ja toivon, että tämä koko sali — haluaa parantaa suomalaisen raskaan liikenteen kilpailukykyä ja saada suomalaiset rekat samalle viivalle ulkolaisten rekkojen kanssa ja ulkolaiset rekat maksamaan tiestömme ja siltojemme käytöstä. Siellä on paljon tarvetta korjauksiin tieverkossa. Suurin vaikutus kilpailuneutraalisuuteen on juuri tuolla rahtipuolella.

Tätä hallituksen esitystä on toivottu jo pitkin tätä hallituskautta, ja kyllä se on ollut kompastuskivenä tuolla valtiovarainministeriössä, ettei se ole tullut nopeammin. Itse olisin toivonut, että tämä olisi ollut jo aikaisemmin, ettei tämä asia pitkittyisi. Toivon vilpittömästi, että tämä asia saadaan nopeasti käsiteltyä. Toivottavasti tämä asia voitaisiin saada niin nopeasti päätökseen, että laki tulisi voimaan jo ennen vuoden 2021 alkua.

Talman Paula Risikko: I det här skedet avbryts debatten och behandlingen av ärendet. Behandlingen av ärendet fortsätter under detta plenum efter att de övriga ärendena på dagordningen blivit behandlade.

Riksdagen avbröt debatten klockan 15.45.

Riksdagen fortsatte debatten klockan 17.36.

Förste vice talman Mauri Pekkarinen: Nu fortsätter behandlingen av ärende 5 som avbröts tidigare under detta plenum.

17.37 Kari Kulmala sin: Arvoisa puhemies! Esityksessä ehdotetaan säädettäväksi uusi laki raskaiden kuorma-autojen tienkäyttöverosta. Esityksen myötä raskas kuorma-autoliikenne alkaisi vuodesta 2021 alkaen maksaa tienkäyttöveroa. Esitetty tienkäyttövero kos-

Punkt i protokollet PR 138/2018 rd

kee yli 12 tonnin painoisia kuorma-autoja. Itse olisin nähnyt hyvänä, että myös kokonaismassaltaan 3,5—12 tonnin kuorma-autot olisi otettu mukaan vinjettijärjestelmään.

Tämä esitys kasvattaa kotimaisten kuorma-autojen veroja noin 28 miljoonalla eurolla. Verorasite kuitenkin tasataan kotimaisille kuljetusyrittäjille alentamalla käyttövoimaveroa vastaavalla euromäärällä. Vero koskee myös ulkomaisia ajoneuvoja, ja sen vuotuinen taso olisi 400—1 122 euroa Euro-päästöluokan ja akseliluvun mukaan. Päiväkohtainen vero olisi 8 euroa ilman porrastusta. Arvioitu verokertymä vuosittain on 28 miljoonaa euroa kotimaisilta ajoneuvoilta ja 6 miljoonaa euroa ulkomaisilta kuorma-autoilta. Esityksen vaikutukset kokonaisuutena tarkastellen ovat kuitenkin plus miinus nolla, sillä suomalaisille kuorma-auton haltijoille lisäkustannukset kompensoidaan alentamalla käyttövoimaveroa. Yksittäisten ajoneuvojen osalta muutokset ovat yleisimmin muutamia satoja euroja suuntaan tai toiseen vuodessa. Kaikista vanhimpien ajoneuvojen kustannusten kasvu voi olla tätäkin suurempi.

Näitä tiemaksuja ulkomaiselle kuorma-autokalustolle on yritetty saada jo vuosia, ja olenkin erittäin tyytyväinen, että hallitus toi viimeinkin lakiesityksen eduskuntaan. Nyt Suomessakin saadaan ulkomaalaiset kuorma-autot osallistumaan tieverkon ylläpidon kustannuksiin, kun ne sitä kerran kuluttavatkin. Tällaiset maksut ovat ihan normaaleja muuallakin Euroopassa, joten miksi ei siis myös Suomessa? Esimerkiksi Ruotsissa on ollut käytössä vinjetti raskaalle liikenteelle jo vuodesta 1998. Liikenne aiheuttaa rasisusta tierakenteelle, mikä heijastuu tienpidon kustannuksiin. Virossa ja Englannissa vinjetin tuotto on korvaamarkitty tienpitoon, ja näin pitäisi olla meillä Suomessakin.

17.39 Jani Mäkelä ps: Arvoisa puhemies! Tämä vinjettimaksu on totta kai hyvä ja odotettu ja kannatettava lakiesitys, mutta täytyy kuitenkin lausua pari ajatusta tästä odottamisesta, koska tätä todellakin on odotettu. Sen ohella, että erityisesti perussuomalaiset vaativat tätä jo useiden edustajien toimesta pitkin viime kautta, asia on alusta alkaen ollut kirjattuna tämän hallituksen ohjelmaan. Tätä taustaa vasten on mielestäni erittäin outoa, että hallitus tuo esityksen tästä vasta nyt aivan vaalien alla. Toivon mukaan tällä ei ole mitään osuutta tähän viivytelyyn. Vanha kansa sanoo, että parempi myöhään kuin ei silloinkaan. Tässä nyt on odotettu kymmenen vuotta, jos edes riittää, ja odotetaan vielä muutama vuosi lisää, ennen kuin muutos käytännössä astuisi voimaan. En ymmärrä, mistä tämä johtuu, koska kyllähän suomalainen poliitikko on perinteisesti osannut maksuja määrätä ja virkamiehet ne maksut periä, jos haluaa vaan maksujen määräämiseen ja perimiseen on löytynyt.

17.40 Sami Savio ps: Arvoisa puhemies! Jatkan pitkälti samassa hengessä kuin edustaja Mäkelä tässä edellisessä puheenvuorossaan.

Tässä lakiehdotuksessa tosiaan esitetään säädettäväksi laki raskaiden kuorma-autojen tienkäyttöverosta eli niin sanotusta vinjettimaksusta, joka on laajalti käytössä monessa maailman maassa. Laki tulisi kuitenkin voimaan vasta kahden vuoden kuluttua, ja kuten edustaja Mäkelä tässä edellä totesi, jo pitkään on viivytelty, ja tämä lisäviive on mielestäni tarpeeton. Tämä vero koskisi sekä Suomessa että ulkomailla rekisteröityjä yli 12 tonnin painoisia kuorma-autoja ja ajoneuvoyhdistelmiä, ja mikä on hyvä, samaan aikaan suomalaisille kuljetusalan yrittäjille kompensoitaisiin tämä maksu alentamalla kuorma-autojen käyttövoimaveroa.

Punkt i protokollet PR 138/2018 rd

Arvoisa puhemies! Tämä lakiesitys on perusteiltaan varsin kannatettava, ja se on myös pitkälti perussuomalaisten viimesyksyisessä vaihtoehtobudjetissaan tekemän esityksen hengessä toteutettava.

Ainoaksi ihmetyksen aiheeksi tosiaan kuitenkin oikeastaan jää se, miksei tätä hyvää ehdotusta, joka on myös hallitusohjelman selkeä kirjaus, ole tuotu eduskunnan käsittelyyn aiemmin vaan sitä on pantattu lähes neljä vuotta tämän vaalikauden aikana ja tuodaan aivan tässä loppumetreillä. Hallituksen viivyttely asian suhteen on valitettavasti johtanut siihen, että ulkomaalaiset kuljetusyrietykset, kuorma-autot ja rekat ovat saaneet kuluttaa ilmaiseksi suomalaista tieverkkoa, ja tämä on johtanut siihen, että lukemattomat suomalaiset kuljetusalan yritykset ovat joutuneet kärsimään epäreilusta kilpailusta. Osa niistä on joutunut lopettamaan toimintansa. Voi olla, että tämän hyvän lakiehdotuksen myötäkään, kun se vuoden 2021 alussa tulee voimaan, nämä kuljetusyrietykset eivät enää nouse jaloilleen.

17.42 Hannu Hoskonen kesk: Arvoisa herra puhemies! Tämä hallituksen esitys raskaan liikenteen tiemaksuista ulkomailta tuleville rekoille on erittäin tervetullut hallituksen esitys. Tätähän on kaivattu jo todella pitkään, ja nyt kun se sitten saadaan tänne taloon, niin olkoon se sitten tämän vaalikauden ensimmäisiä lakiesityksiä tai peräti viimeisiä, yhtä kaikki on pääasia, että tämä laki saadaan voimaan.

Se, että laki tulee voimaan vasta parin vuoden kuluttua, on tietysti osittain ymmärrettävissä sitäkin taustaa vasten, että se on teknisesti kovin vaativa harjoitus, jolloin aikaa täytyy olla, jotta saadaan nämä systeemit pelaamaan.

Nostaisin tässä esille kaksi asiaa, jotka ovat tässä keskustelussa mielestäni jääneet liian vähälle:

Toinen on tämä kilpailuneutraliteetti. Tänä päivänä kun ulkomailta, esimerkiksi Venäjältä, tuleva rekka tulee Suomeen, se ajaa käytännössä verottomalla polttoaineella, halvemmilla työkuksilla, ilman minkäänlaisia velvoitteita Suomea kohtaan, tankki täynnä polttoainetta ja edullinen kuski ratissa. Siinä ei suomalainen rekka-urakoitsijayrittäjä pysty mitenkään kilpailemaan — ei mitään mahdollisuuksia kilpailuun.

Sitten toinen juttu, jonka takia tämä on aivan reilua, kun kerran Euroopan unionin alueella olemme: Euroopassahan tämä menettely on aivan normaali, ja siellä on kaikenlaisia tiemaksuja ja siltamaksuja. Jos lähtee vaikka Suomesta ajamaan omalla henkilöautolla jonnekin Välimeren rannalle, vaikka Monacoon hurauttaa tästä Euroopan läpi, on syytä varata käteistä rahaa iso määrä mukaan tai sitten toimiva luottokortti, että pääsee perille. Elikkä tämä on tämänkin kannalta äärimmäisen hyvä juttu.

Olen tässä talossa kuunnellut tuolla kahvilassa muutamien kollegojen kriittisiä puheenvuoroja tästä lakiesityksestä, ja minun on vaikea ymmärtää sellaista menettelyä. Katsokaapa, hyvät edustajakollegat, kun liikutte Suomen maanteilla — kun edustajilla yleensä on tapana käyttää tieverkkoa tehokkaasti eri puolilla Suomea — mistä ne suurimmat vauriot aiheutuvat Suomen tieverkolle. Kyllä ne raskaan liikenteen jäljet näkyvät selkeästi. Esimerkiksi tuolla Itä-Suomen teillä näkyy tämä deformaatio, eli raskas liikenne murtaa tienreunoja, ja niiden kuntoon laittaminen ei olekaan ihan halpaa hommaa. Näin ollen jotta saadaan tämä kilpailuneutraliteetti ja saadaan ulkomaiset rekat maksamaan edes pikkusen sitä kulutusta, mitä ne kohdistavat Suomen maantieverkkoon, on aivan äärimmäisen tärkeää, että tämä lakiesitys käsitellään ripeästi ja se tulee voimaan. Sitähän, onko tämä kyseinen esitys täysin absoluuttisen hyvä, ei meistä kukaan tiedä, mutta eduskunnalla on ta-

Punkt i protokollet PR 138/2018 rd

pana säättää lakeja, ja jos sitten olemme tehneet vähän epätarkan tai huonon lain, seuraavalla eduskunnalla on tietenkin mahdollisuus aina korjata sitä.

17.45 Johanna Ojala-Niemelä sd: Arvoisa herra puhemies! Olen myös vuosia puhunut tämän asian puolesta ja tehnyt esityksiä, että tienkäyttömaksut ulkomaisille rekoille otettaisiin käyttöön Suomessa. On hyvä, että nyt Suomi yhtenäistää linjaa muiden EU-maiden kanssa ja perii tienkäyttömaksua ulkomaiselta raskaalta liikenteeltä. Näin suomalaiset kuljetusyrittäjät ovat tasa-arvoisessa kilpailuasemassa muiden kanssa.

Meillä on se absurdi tilanne, että meillä on näitä huonokuntoisia teitä niin paljon ja silti kuitenkin ulkomaista rekkaliikennettä, joka kuluttaa tätä meidän tienpintaa. Esimerkiksi länsiraja Tornioista Kilpisjärvelle, valtatie 21, on ruokottoman heikossa kunnossa. Siellä on routavaurioita ja siellä on palsavaurioita, ja suurin käyttäjäryhmä ovat norjalaiset rekat. Siellä päivittäin kymmeniä rekkoja ajaa lohta Norjasta tänne Helsinkiin, ja tästä pakataan lentokoneeseen ja lennätetään sitten Aasian maihin.

Nämä tienkäyttömaksuista saadut rahat tulee osoittaa teiden kunnossapitoon, ja se on hyvä asia, että maksuja kompensoidaan kotimaisille yrittäjille alentamalla käyttövoimaveroa.

Riksdagen avslutade debatten.

Riksdagen remitterade ärendet till finansutskottet, som grundlagsutskottet och kommunikationsutskottet ska lämna utlåtande till.