

## Plenum

**Tisdag 3.11.2020 kl. 14.00—20.59**

### **8. Regeringens proposition till riksdagen med förslag till lag om skrotningspremie för personbilar åren 2020 och 2021**

Regeringens proposition RP 201/2020 rd

#### *Remissdebatt*

**Talman Anu Vehviläinen:** Ärende 8 på dagordningen presenteras för remissdebatt. Talman konferensen föreslår att ärendet remitteras till kommunikationsutskottet.

För remissdebatten reserveras högst 45 minuter. Vid behandlingen av ärendet följer riksdagen det för ärenden med tidtabell överenskomna förfarandet. Efter ministerns presentationsanförande följer en debatt.

#### *Debatt*

**16.16 Liikenne- ja viestintäministeri Timo Harakka** (esittelypuheenvuoro): Arvoisa puhemies! Käsitteltävänä oleva hallituksen esitys romutuspalkkiosta liittyy toimenpiteisiin, joiden tavoitteena on elvyttää taloutta covid-19-epidemian aiheuttamien taloudellisten vaikutusten vuoksi. Lisäksi tavoitteena on edistää ja vauhdittaa uusien autojen myyntiä. Lisäksi tavoitteena on edistää liikennesektorin päästövähennyksiä uudistamalla autokantaa vähäpäästöisemmäksi, lisäämällä vaihtoehtoisten käyttövoimien osuutta liikenteessä sekä mahdollistamalla siirtyminen henkilöautoilusta kestävään liikkumismuotoon. Romutuspalkkiona myönnettävään avustukseen on varattu 8 miljoonaa euroa vuoden 2020 seitsemänteen lisätalousarvioesitykseen.

Esityksessä ehdotetaan valtion varoista myönnettävää romutuspalkkiota yksityisille henkilöille uuden vähäpäästöisen henkilöauton, sähköavusteisen polkupyörän, joukkoliikenteen kausilipun tai joukkoliikenteen matkustusoikeutta sisältävän yhdistämispalvelun ostoja varten. Romutuspalkkiota haettaisiin aikavälillä 1. joulukuuta 2020 — 31. joulukuuta 2021. Romutuspalkkio myönnettäisiin, kun toimittaa yli kymmenen vuotta vanhan henkilöauton romutettavaksi ja hankkii romutettavan auton tilalle uuden henkilöauton, joka on kaasuauto tai etanoliauto, alle 95 grammaa kilometriltä -päästöinen ladattava hybridauto, täyssähköauto tai enintään 120 grammaa kilometriltä -päästöinen auto. Romutuspalkkion voisi hyödyntää myös uuden sähköavusteisen polkupyörän, joukkoliikennelipun tai joukkoliikenteen matkustusoikeutta sisältävän yhdistämispalvelun hankintaan.

Romutettavan auton tulisi olla ollut liikennekäytössä viimeisen kalenterivuoden aikana ja romutettavaksi vietäessä. Lisäksi vaadittaisiin, että romutuspalkkion saajan tulee olla omistanut romutettavaksi vietävä henkilöauto yhtäjaksoisesti 12 kuukautta ennen romutusta. Romutuspalkkiota maksettaisiin 2 000 euroa täyssähkö-, kaasu-, etanoliauton tai alle 95 grammaa kilometriltä -päästöisen ladattavan hybridin hankintaan. Romutuspalkkiota maksettaisiin hankintahinta tai enintään 1 000 euroa alle 120 grammaa kilometriltä -päästöisen

## Punkt i protokollet PR 138/2020 rd

henkilöauton, joukkoliikenteen kausilipun tai joukkoliikenteen matkustusoikeutta sisältävän yhdistämispalvelun hankinnassa. Täyssähköauton hankintaan voisi 2 000 euron romutuspalkkion lisäksi hyödyntää sähköautojen hankintatuen, eli yhteensä tukea voisi saada 4 000 euroa.

Arvoisa puhemies! Toivon, että hallituksen esitys saa myönteisen vastaanoton täällä eduskunnassa. — Kiitos.

**Puhemies Anu Vehviläinen:** Nyt pyydän niitä edustajia, jotka haluavat käyttää vastauspuheenvuoron, nousemaan ylös ja painamaan omalta, varsinaiselta paikaltaan V-painiketta.

**16.19 Suna Kymäläinen sd** (vastauspuheenvuoro): Arvoisa rouva puhemies! Haluan kiittää ministeri Harakkaa, että toitte tämän esityksen romutuspalkkioista tähän saliin ja eduskunnan käsiteltäväksi. Otamme tämän ripeästi käsittelyyn liikenne- ja viestintävaliokunnassa.

Suomessa on yksi Euroopan vanhimmissa autokannoista, ja pitkän aikavälin ilmastotavoitteiden ja päästöjenvähentämistavoitteiden osalta on kannatettavaa se, että pyritään etsimään erilaisia keinoja vauhdittaa ja nopeuttaa autokannan uusiutumista. Mielestäni vielä tässä ajassa, koska autokauppa on koronan vaikutuksesta ollut hieman laskusuhdanteista, on hyvä etsiä niitä keinoja, joilla myöskin autokauppaa pystytään vauhdittamaan. Tällä uudistuksella on pitkän aikajanan sisällä vaikutusta myös siihen, että myös käytettyjä vähäpäästöisempiä autoja tulee markkinoille sen myötä, kun saadaan uusia vähäpäästöisempiä autoja tämän kautta markkinoille. — Kiitos.

**16.20 Sheikki Laakso ps** (vastauspuheenvuoro): Arvoisa rouva puhemies! Olisi edustaja Kymäläiseltä kiva tietää, mihin perustuu se, että on vanhinta autokantaa meillä, koska meidän tilastot on täysin väärin laadittu, ne eivät näytä oikeaa kuvaa.

Ja ministeriltä haluaisin kyllä tietää, millä ministeri on mahdollisesti aikonut polkupyörän jobbauksen estää, koska nythän käy niin, että satasen romulla saa tonnin polkupyörän tai sitten tonnin joukkoliikennelipun, ja se olisi ihan fine, jos siinä olisi jonkunnäköistä omavastuuta, että joutuisi ostamaan kymmenen tonnin polkupyörän niin kuin näissä autoissa on, mutta nyt tällaisella satasen romulla saa sitten suoraan tonnin polkupyörän, ja mikäs sitäkään estää, että sitä myydään. Olen takuuvarma siitä, että aika paljon tulee olemaan uusia sähköpolkupyöriä myytävänä, jos ei tässä jonkunnäköinen ajatus ole, mitä minä en ymmärrä. — Kiitos.

**16.21 Kari Tolvanen kok** (vastauspuheenvuoro): Arvoisa rouva puhemies! Kiitos ministerille tästä esityksestä. On todella tärkeää tämän pandemian aikana vauhdittaa autokauppaa ja toki huolehtia ympäristötekijöistä mutta myös turvallisuudesta — liikenneturvallisushan on monien asioiden summa, ja ajoneuvot ovat yksi osuus siitä. Se on myös hyvä, että etenkin täällä pääkaupunkiseudulla, jos elämäntilanne sallii, voi sähköpyörän tai sitten joukkoliikennelipun hankkia, mutta sehän ei kaikkialla ole mahdollista valitettavasti eikä elämäntilanne sitä salli.

Minulla on muutamia huolenaiheita, joihin haluaisin vastauksen: Olisiko nyt mitenkään mahdollista — onneksi näitä päästörajoja nostettiin — vähän vielä nostaa näitä energiatehokkaampia bensiiniautoja, niin että tulisi vähän halvempia malleja muutama myyntiin,

## Punkt i protokollet PR 138/2020 rd

koska minä pelkään, että tässä tämmöiset, miten nyt sanoisi, vähävaraiset eivät pysty näitä autoja hankkimaan? Ja olisiko mahdollisuus myös käytettyjä autoja mahdollistaa tähän kohteeksi? Uusiutuuhan se autokanta silläkin tavalla pikkuhiljaa, että saataisiin käytettyjä vähäpäästöisempiä ja [Puhemies koputtaa] turvallisempia autoja liikenteeseen?

**16.22 Ari Torniainen kesk** (vastauspuheenvuoro): Arvoisa rouva puhemies! Kiitos ministerille esittelystä tärkeän ja hyvän hallituksen esityksen puolesta. Autoilun päästöjen vähentäminen vaatii erittäin monia keinoja, ja kaikki me puolueet olemme tietysti sitoutuneet näiden päästöjen vähentämiseen, se on huomionarvoinen teko kaikilta eduskuntapuolueilta. Tämä romutuspalkkioasia on yksi keino, tietysti ei isoimpia, mutta tärkeä keino tässä isossa valikoimassa.

Edustaja Tolvanen nosti hyviä asioita esille. Aikaisemmilla eduskuntakausillahan ovat olleet jo romutuspalkkiot myöskin käytössä, ja se ensimmäinen kokeilu, joka oli silloin, aikaansai sen, että siihen eivät oikeastaan riittäneetkään ne rahat, mitä oli budjettiin varattu, ja ne tuli käytettyä. Toinen oli vähän heikompi sitten, mutta tässä on hyviä asioita erittäin monta.

Itse haluaisin kysyä ministeriltä: kun auto on vähän yli kymmenen vuotta vanha, [Puhemies koputtaa] kuinka nyten varmistetaan, että niistä romutukseen menevistä autoista [Puhemies koputtaa] otetaan talteen niitä osia, mitkä ovat tarpeellisia myöskin tulevaisuudessa?

**16.24 Merja Kyllönen vas** (vastauspuheenvuoro): Arvoisa herra puhemies! Täytyy kiittää ministeriä ja sitten samaan hengenvetoon pyytää myös anteeksi, että kyttäsin teitä kuin kettu jäärän munia tämän kiertotalouskirjauksen kanssa, että saadaan oikeasti näitä tarpeellisia osia liikenteeseen. Ehkä joku voi sanoa, että kirottukin EU-direktiivi, mutta minun mielestäni erittäin hyvä romuajoneuvodirektiivi on tulossa ensi vuonna, ja se vaatii meiltä kierrätyspelisääntöjen tiukempaa noudattamista. Haluan nyt tässä julkisesti vielä varmistaa anteeksi pyydettyäni, että aikooohan ministeri pitää huolen siitä, että myös nämä kierrätyspelisäännöt lähtevät meillä liikenteeseen ja tätä kirjausta näiden tarvittavien valmistelujen suhteen noudatetaan sitten kirjaimellisesti. — Kiitos.

**16.25 Matias Marttinen kok** (vastauspuheenvuoro): Arvoisa rouva puhemies! Kiitoksia liikenneministerille asian esittelystä. Niin kuin täällä salissa hyvin tiedämme, niin suomalaiset ajavat keskimäärin aika vanhoilla autoilla, ja sekä turvallisuustekijöiden parantamiseksi että myös ilmastotoimien kannalta on tärkeää, että suomalaista autokantaa pystytään uudistamaan. Tämä esitys osaltaan pyrkii vastaamaan siihen.

Näen, että tässä tilanteessa, kun suomalainen autokauppa on hyvin vaikeassa tilanteessa, tämä toimii myös aika hyvänä piristyskeinona autokauppaan. Onko tällä elementillä sitten vaikutusta siihen, että autojen kysyntä kokonaisuudessaan tulevaisuudessa kasvaisi: tuskinpa näin on, mutta kuitenkin tähän tilanteeseen nähden tämä esitys sopii erittäin hyvin.

Kysyisin oikeastaan samaa, mitä täällä jo edustaja Tolvanen hyvin tavaili: miten ministeri näkee nämä päästörajat ja niiden käyttöönoton, olisiko niitä vielä mahdollisuus uudelleen tarkastella?

## Punkt i protokollet PR 138/2020 rd

**16.26 Seppo Eskelinen sd** (vastauspuheenvuoro): Arvoisa puhemies! Itse koen, että tämä on myös yksi hallituksen elvytystoimenpide. Tämä koskettaa nyt myös aika paljon taloutta, ja tietysti kun tätä on aiemmin jo 2015 ja 2018 kokeiltu, niin sieltä on selvästikin sitten näyttöjä. 2018 kierrätettyjen autojen ikä on ollut 17,3 vuotta ja 6 700 uutta autoa on hankittu ja noin 80 000 autoa on viety romutuksen piiriin. Verotulot ovat silloin olleet 16 miljoonaa euroa, ja nyttenkin ennustetaan, että tämä on noin 8 miljoonaa nettona positiivinen.

Minusta tämä on hyvä piristysruiske, niin kuin edustaja Marttinen totesi, koko autoalalle. Siellä on noin 50 000 työpaikkaa kumminkin, kun ottaa logistiikan ja huollon autokaupan lisäksi, joten on tärkeää, että piristetään sitä sitä kautta. Positiivisena näen myös tämän laajentamisen joukkoliikenteen ja pyöräilyn puolelle. Hyvä nähdä näitten kokeiluitten kautta, [Puhemies koputtaa] miten tämä rupeaa vetämään.

**16.27 Paula Risikko kok** (vastauspuheenvuoro): Arvoisa puhemies! Esityksen tavoitteena on tosiaan elvyttää taloutta covid-19-epidemian aiheuttamien taloudellisten vaikutusten vuoksi edistämällä uusien autojen myyntiä. Tavoitteena on myös edistää liikennesektorin päästövähennyksiä.

Haluan tässä yhteydessä nyt kiittää teitä, arvoisa ministeri, että te olette ottanut tämän yhdeksi työkaluksi tässä covid-epidemian vaikutusten hillitsemisessä ja nimenomaan negatiivisten vaikutusten hillitsemisessä. Miksi tämä laki on nyt niin tärkeä minullekin: koska olin ministerinä silloin, kun tämä romutuspalkkio ensi kertaa Suomessa otettiin, niin sen tähden minä koen, että minä olen ollut pikkuisen niin kuin kätilönä tässä aikoinansa. Sitähän kauan aikaa tarjoihtiin mutta siihen ei oikein otettu tulta, ja sitten kun se romutuspalkkio otettiin, niin totta kai siinä oli puolesta ja vastaan, niin kuin on vähän kaikissa asioissa, niin kuin ollaan nyt tänäänkin nähty. Tässä on kyllä enemmän hyötyjä kuin haittoja, ja siitä syystä tämä on hyvä. Kiitos teille.

**16.28 Ville Tavio ps** (vastauspuheenvuoro): Rouva puhemies! Romutuspalkkio on ihan ok, hyvä keino: subventoidaan vähän tätä Suomen korkeaa autoveroa ja ohjataan hankkimaan vähäpäästöisempi ajoneuvo. Sitä kuitenkin ihmettelen, että taloudellisesti tiukkana aikana valtio tarjoaa tonnin sähköpolkupyörään.

Hiljattain saimme tietää, että hallituspuolue vihreiden varapuheenjohtaja pyysi ja sai itselleen tuhansien eurojen arvoisen sähköpyörän. Tämä oli niin sanottua kaupallista yhteistyötä, jota ilmeisesti liikenne- ja viestintäministerikin piti ihan positiivisena asiana. Siksi kysyisinkin: pidätkö te tällaista päätöksenteon riippumattomuuden kannalta suotavana, että poliitikko tekee kaupallista yhteistyötä ja sen jälkeen hallitus subventoi rahaa juuri tähän kohteeseen? Kysyn myös: miksi ei nyt sitten vaikka sähköavusteiseen polkulautaan tai vaikka normaaliin polkupyörään, jonka polkeminen varmaan yhä on kansantaloudellisesti [Puhemies koputtaa] terveellisempää kuin tuon sähkökäyttöisen?

**16.29 Joonas Könttä kesk** (vastauspuheenvuoro): Kiitos, arvoisa rouva puhemies! Yhdyn edellä oleviin kiitoksiin ministerille ja hallitukselle tästä tärkeästä ja hyvästä, pienestä mutta minusta aivan oikeasuhtaisesta tuesta, ja tämä on nimenomaan tällainen positiivinen kannuste uusia suomalaista erittäin vanhaa autokantaa. Minusta tämä on täysin oikea askel siihen suuntaan, että saadaan Suomeen uudempiä autoja ja toisaalta, että vastataan myös tähän tavoitteeseen vähentää liikenteestä aiheutuvia päästöjä. Tässä esityksessä on hyvää myös se, että se on suhteellisen käyttövoimaneutraali eli siellä on määritelty tietyt raja-ar-

## Punkt i protokollet PR 138/2020 rd

vot, mutta muutoin, mikäli niihin raja-arvoihin pääsee, sitä käyttövoimaa ei olla liiaksi tässä ikään kuin ennalta määritelty.

Toivonkin, että seuraavaksi, kun tätä käsitellään liikenne- ja viestintävaliokunnassa, pystymme myös näihin minusta aivan erinomaisiin huomioihin, mitä edustaja Tolvanen täällä nosti esiin, ottamaan vielä kantaa ja niitä tarkastelemaan, jotta tämä varmasti saavuttaa myös sellaisia henkilöitä, joilla ei muuten ehkä ole varaa uusia sitä omaa autoa.

**16.30 Paula Werning sd** (vastauspuheenvuoro): Arvoisa rouva puhemies! Kiitos ministeri Harakalle hyvästä ja kannatettavasta esityksestä koskien määräaikaista henkilöauton romutuspalkkiota.

Yksityishenkilön olisi mahdollisuus saada romutuspalkkio vähintään 10 vuotta vanhan romutettavan auton korvaamiseksi uudella vähäpäästöisellä autolla, sähköpolkupyörällä tai joukkoliikenteellä. Tämän määräaikaisen lain tarkoitus olisi tosiaan tulla voimaan tämän vuoden joulukuun alusta ja olemaan voimassa sitten vuoden 2022 maaliskuun loppuun saakka. Suuruudeltaan romutuspalkkio olisi 2 000 euroa uuden vähäpäästöisen auton osalta, ja täyssähköauton hankintaan voisi vielä yhdistää täyssähköautojen 2 000 euron hankintatuen.

Suomessa autokannan uusiutuminen on varsin hidasta, ja autojen keski-ikä EU-maiden vanhimpien joukossa. Luotan tässä asiantuntijoiden tilastoihin, koska itse en ole sen alan ammattilainen. Tällä romutuspalkkiolla halutaankin nimenomaan nopeuttaa Suomen autokannan uusiutumista. Tätä kautta saadaan aikanaan myös käytettyjä vähäpäästöisiä autoja automarkkinoille. [Puhemies koputtaa] — Kiitos.

**16.32 Markku Eestilä kok** (vastauspuheenvuoro): Arvoisa puhemies! Tämä hallituksen esitys on yhdessä suhteessa erinomainen: se piristää uusien autojen kauppaa, ja niin kuin me tässä hallituksen esityksen taustapapereista kaikki voimme lukea, niin tammi—syyskuussa meillä on myyty 17 000 uutta autoa vähemmän. Mutta mikä on oireellista ja mihin kiinnitin itse ainakin heti huomiota: käytettyjen autojen kaupassa vähennystä ei ole tullut. Ja se kielii vähän isommasta ongelmasta, jonka tässä salissa aikaisemminkin olen ministerin kuullen täällä... — Anteeksi, arvoisa puhemies, täällä oli muuta asiaa — [Puhemies: No niin, anteeksi, ja edustaja jatkaa!] ...olen ministerin kuullen tämän aikaisemminkin sanonut, että pidän itse erittäin hälyttävänä, että meidän autokaupпамme rakenne painottuu koko ajan liian paljon käytettyihin autoihin ja nimenomaan tuontiautoihin, ja toivoisin, että ei kovin paljon uskota niitä tutkimuksia, joissa nämä muuttujat on lukittu.

**16.33 Raimo Piirainen sd** (vastauspuheenvuoro): Arvoisa rouva puhemies! Tämän lakiesityksen tavoitteena on liikennepäästöjen alentaminen, liikenneturvallisuus ja myös siten siinä sivussa vähän virkistää autokauppaa, ja kiitoksia tästä esityksestä ministerille.

Täällä on lueteltu paljon: on kaasuautot ja on korkeaseosetanoliautot, täyssähkö ja sitten muut hybridautot, mutta kun tuolta harvaan asutulta seudulta olen ja siellä ei vielä näitä latauspisteitä ole — ei ole sähköpisteitä eikä ole kaasua saatavilla, nesteytettyäkään, nestekaasua ja niin poispäin — niin tässä jääpi vähän orpopojan asemaan sitten harvaan asutulla seudulla tämmöinen, joka kumminkin, kun julkisia ei ole, joutuu omaa autoa käyttämään työmatkoissa ja sillä tavalla kumminkin sillä päästöllisellä autolla sitten ajelemaan. Mitenkä ministeri arvelee, [Puhemies koputtaa] löytyykö minkäänlaisia toimenpiteitä tälle väelle?

## Punkt i protokollet PR 138/2020 rd

**Puhemies Anu Vehviläinen:** Tässä debatissa myönnän vielä puheenvuorot edustajille Satonen ja Hoskonen, ja sen jälkeen ministeri.

**16.34 Arto Satonen kok** (vastauspuheenvuoro): Arvoisa puhemies! On hyvä jatkaa tuosta edustaja Piiraisen puheenvuorosta. Myös minä olen huolissani siitä, että vaikka tämä romutuspalkkio on hyvä idea, niin kuinka tämä rupeaa käytännössä nyt pelittämään. Jos tätä päästörajaa saataisiin hiukan vielä korkeammalle, niin sitten nämä pienet, myöskin vähäpäästöiset, diesel- ja bensiiniautot, perheautot, tulisivat tämän piiriin, jolloin tästä olisi mahdollista useampien ihmisten hyötyä.

Ja sitten toinen asia on se, jonka edustaja Tolvanen täällä nosti esille, ja kysyn sitä ministeriltä: onko tätä harkittu, että tämä voisi olla myöskin käytettyihin autoihin? Se viesti, minkä minä olen saanut autokauppailta, on se, että se on kyllä äärimmäisen harvinainen tilanne, että joku tuo sinne yli kymmenen vuotta vanhan auton ja ostaa tullessaan uuden auton, koska se vaatii aikamoisen erorahan silloin väliin, mutta sen sijaan sen voisi vaihtaa vaikka kolme vuotta vanhaan tai viisi vuotta vanhaan, mikä myös olisi merkittävä ekoteko.

**16.35 Hannu Hoskonen kesk** (vastauspuheenvuoro): Arvoisa rouva puhemies! Edustaja Eestilän huomio tästä käytettyjen autojen kaupasta ja sitten siitä, että autokannan tulee uusiutua, on aivan aiheellinen huomio. Tämä olisi äärimmäisen tärkeätä.

Kiitoksia arvoisalle ministerille hienosta teosta, että tämä esitys on tehty ja se on täällä nyt ja autokanta pääsee uusiutumaan. Ilmastopolitiikkaa se toki palvelee, mutta minä näen siinä myös tämän ihmisen turvallisuuteen liittyvän asian, koska nykyaikaisessa autossa on kaikki mahdolliset turvavälineet hyvistä airbageista, jarrujärjestelmistä ynnä muista lähtien, turvakorit sun muut, viimeisen päälle. Tämä on arvokas asia, ja toivon, että kun valiokunta tätä käsittelee, niin se osaisi suhteuttaa tämän: kun, sanotaanko, ehkä 20 000 eurolla saa jo aika hyvän auton tänä päivänä, niin suhteutetaan pikkuisen tätä avustusta sillä keinoin, että sähköllä varustetun polkupyörän tai vastaavan laitteen hankintaan saatu tuki on suurin piirtein oikeassa suhteessa siihen saadun auton hintaan verrattuna, että saadaan todella tuota autokantaa uusiutumaan. Se on minun mielestäni kaikista tärkeintä, että ihmiset pystyvät liikkumaan turvallisesti, ja sitten se turvallisuus tuo mukanaan myös sen, että ne ovat ilmaston kannalta hyviä autoja.

**Puhemies Anu Vehviläinen:** Ministeri Harakka, 3 minuuttia.

**16.36 Liikenne- ja viestintäministeri Timo Harakka:** Arvoisa puhemies! Hyvät edustajat, kiitoksia hyvästä ja mielenkiintoisesta debatista. Olen itsekkin samaa mieltä, että nämä aikaisemmat romutuspalkkiokokeilut ovat antaneet tähän ihan myönteisen lähtökohdan, ja tämä on ollut myöskin autoalan suuri toive jo jonkun aikaa, että voisimme tällä tavoin tuoda yhden keinon monista, jopa kymmenistä keinoista, joilla tavalliset ihmiset voivat kokea voivansa osallistua sekä liikenneturvallisuuden lisäämiseen että sitten myöskin näihin ilmastotalkoisiin.

Aika moni kyseli näistä päästörajoista. Niitähän nostettiin jo siitä luonnosversiosta vastaamaan sitä tilannetta, että myöskin nämä pienipäästöisimmät polttomoottoriautot tulisivat kysymykseen. Niitä on näissä rajoissa useampiakin, ja ne eivät ole niitä arvokkaimpia autoja ollenkaan, jolloin se on ihan realistinen vaihtoehto ei niin suurituloisellekin. Kan-

## Punkt i protokollet PR 138/2020 rd

nattaa muistaa myöskin se, että raja-arvot tässä EU-lainsäädännössä koko ajan kiristyvät, ja silloin tarjonta lisääntyy.

Käytettyjen autojen osalta minusta tuntuu, että edustaja Eestilä sanoi sen olennaisen seikan tästä autokaupparamme rakenteesta, mutta sanottakoon nyt vielä, että kyllä uusien autojen myynnin lisääntyminen nyt heijastuu sitten käytettyjen autojen myyntiin lähitulevaisuudessa, kun nämä nyt uutena ostetut kiertävät sinne vähän käytettyjen markkinoille. Siinä mielessä se kyllä siihenkin vaikuttaa.

Edustajat Laakso ja Tavio esittivät skeptisyyttä sähköpyörien osalta. Sanon vain edustaja Taviolle: teidän oletuksenne oli täysin väärä. Sähköpyörät tutkitusti korvaavat lyhyitä automatkoja. Eli kun meillä 25 prosenttia kaikista automatkoista on alle 3 kilometrin mittaisia — Helsingissä jopa kolmannes alle 3 kilometrin matkoista tehdään autolla — niin silloin se on monille aidosti, sanotaan, kakkosauton vaihtoehto tai sitten useitten lyhyitten matkojen vaihtoehto, nimenomaan sähköpolkupyörä. Tästä on olemassa tutkimustietoa.

Edustaja Kyllöselle ja muille tästä kiertotalouden ja romutuksen hyödyntämisestä vastaus on, että ehdottomasti tämä on tärkeä osa tätä kokonaisuutta.

Ja edustaja Piiraiselle ja muille, jotka ovat tietenkin aiheellisesti huolissaan haja-asutusalueen asukkaiden mahdollisuuksista: toki latausinfraa ja myöskin kaasuinfraa on tarkoitusta tässä samanaikaisesti näitten kymmenien muitten toimien joukossa kasvattaa, jolloin toivottavasti niitten käyttö leviää. Tietysti tässä on vielä jo olemassa olevina vaihtoehtoina etanoliautot ja sitten myöskin ladattavat hybridit, joilla kuitenkin voi pitkiä matkoja sitten myöskin ihan polttomoottorillakin kulkea, eli siinä mielessä ne ovat ihan täysiveroisia [Puhemies koputtaa] vaihtoehtoja. — Kiitoksia.

**Puhemies Anu Vehviläinen:** Siirrymme puhujalistaan.

**16.40 Merja Kyllönen vas:** Arvoisa rouva puhemies! Niin kiertotaloustoimien kuin ilmastotoimienkaan kanssa meillä ei ole varaa aikailla, vaikka osan mielestä sitäköön ongelmaa ei tietysti ole. Mutta väistämättä tuolla luonnossa me sen muutoksen näemme ihan päivittäin, jos jaksaa silmänsä avata.

Romutuspalkkioita on ollut meillä jo useamman kerran tässä yhteiskunnassa käytössä, ja sen takia nyt itse näenkin hirveän tärkeänä, että me vihdoinkin ja viimein saatamme myöskin näitä kiertotalousvelvoitteita sille tasalle kuin tarvitsee. Haluaisin tässä muistuttaa meitä siitä, että niin kansallisessa kuin EU-lainsäädännössäkin on tavoitteita uudelleenkäyttää vähintään 95 prosenttia romutettavan ajoneuvon painosta, ja Suomessa viime vuonna romutetuista ajoneuvoista vain 15—20 prosenttia kulki asianmukaisesti purkamojen kautta niin, että näitä osia sieltä hyödynnettiin, ja se on todella pieni määrä suhteessa siihen, mitä tarvitaan. Kun mietitään nyt tätä kokonaisuutta, niin siinä missä tehdään toimia autokannan elvyttämiseksi, meidän täytyy tehdä toimia myöskin sen suhteen, että me saamme kaikki kiertotalouskelpoiset osat uudelleen käyttöön. Nyt korona-aikana on ollut sellainenkin haaste ihan noitten käytettyjen tai kierrätettävien varaosien osalta, että siellä on ollut valtavasti puutteita, tarvetta saada osia, mutta myöskin näitten uusien varaosien osalta, mistä on tullut sitten palautetta, että myöskin näillä kierrätysosilla olisi voitu korvata niitä puutteita, mitä siellä uusien osien osalta on ollut. Eli tässä on meillä paljon työsarkaa kotimaassa, ja uskon nyt rohkeasti, että ministeri Harakka kiidättää ja lennättää tätä tärkeää asiaa yhdessä meidän kanssamme eteenpäin. — Kiitos.

## Punkt i protokollet PR 138/2020 rd

**16.42 Riitta Mäkinen sd:** Arvoisa rouva puhemies! Talousvaliokunnan jäsenenä tervehdin ilolla hallituksen esitystä, jolla säädetään uusi laki henkilöautojen romutuspalkkiosta ja sen saamisen edellytyksistä. Esitys liittyy valtion vuoden 2020 seitsemänteen lisätalousarvioesitykseen ja tulee käsiteltäväksi sen yhteydessä. Tässä vaiheessa lämpimät kiitokset liikenne- ja viestintäministeri Harakalle tämän hyvin odotetun esityksen erinomaisesta valmistelusta.

Tämä covid-pandemia on koetellut elinkeinoelämää poikkeuksellisen laaja-alaisesti, ja hallitus on pyrkinyt vastaamaan tähän hätään monella eri tavalla, mutta samaan aikaan tiedetään, että meillä on hyvin paljon vielä tehtävissä myös sen suhteen, miten tulevaisuudessa kestävä kasvua voidaan myös ekologisesti lisätä. Epidemia on luonnollisesti hidastanut myös autokauppaa, kuten olemme kuulleet: ensirekisteröintejä tehtiin vuoden 20 tammi—syyskuussa noin 17 000 vähemmän kuin vuosina 15—19 keskimäärin. Autoala kokonaisuudessaan on merkittävä suomalainen työllistäjä, ja huoli alan keskuudessa on ollut suuri, ja tiedän, että tämä uudistus otetaan myös siellä ilolla vastaan.

Ajoneuvojen energiatehokkuuden parantamisessa keskeistä on autokannan uusiutumisen vauhdittaminen, jolloin tieliikenteen päästöjä voidaan vähentää kasvattamalla nolla- ja vähäpäästöisten autojen osuutta kannasta. Tuki on myös erinomainen esimerkki positiivisesta kannustimesta suomalaisille kuluttajille kohti vähähiilisempää liikennettä. Valinnanvapauttahan tämä laki ei juuri rajoita, ja tuen saamisen edellytykset ovat kiitettävän löyhät.

Toivon, että tämän lain voimaan tultua sen vaikutuksia seurataan ja arvioidaan ja että mahdollisesti tarvittavat päivityksetkin sitten ajallaan voidaan toteuttaa. Henkilökohtaisesti kyllä toivon, että tämäntyypiset järjestelyt jäisivät tämän määräajan jälkeen myös pysyväksi käytännöksi ja lainsäädännöksi.

Kiitoksia ministerille erinomaisesta esityksestä.

**16.44 Lulu Ranne ps:** Arvoisa rouva puhemies! Romutuspalkkion tavoitteena lienee vähentää hiilidioksidipäästöjä rohkaisemalla autoilijoita siirtymään sähköön, korkeaseosetanoliiin tai metaaniin. Käsillä olevan lakiesityksen mukaan tällaisen uuden auton hankintaa vastaan saa kahden tonnin romutuspalkkion, kunhan romuttaa vanhan auton. Hiilidioksidipäästöjen vähentämistavoitteen kannalta onkin käsittämätöntä, että olemassa olevan auton muuntotuki kaasukäyttöiseksi saa vain 1 000 euroa. Jo käytössä olevan auton muuntamisella saavutetaan sama liikenteen päästövähennys kuin romuttamalla vanha auto ja ostamalla uusi mutta vältetään uuden auton valmistamisen aiheuttama merkittävä hiilijalanjälki.

Esimerkiksi Volvon tytärmerkki on selvittänyt, että sen Polestar 2 -täyssähköauton valmistaminen synnyttää 26 tonnia hiilidioksidipäästöjä, ja se vastaa noin 274 000 kilometrin pituista eli lähes seitsemän kertaa maapallon ympäri ulottuvaa ajoa päästörajat täyttävällä bensiiniautolla. Lisäksi Suomen vaihtotase pysyisi yhden auton tuontihintaa verran parempana. Voisiko hallitus nyt päättää, haluaako se ylläpitää kulutusta ostattamalla kansalla kalliita autoja vai oikeasti vähentää hiilidioksidipäästöjä? Jos hallitus haluaa oikeasti vähentää päästöjä, auton muuntamiselle kaasukäyttöiseksi tulee maksaa vähintään tuo sama kahden tonnin tuki.

**16.46 Sheikki Laakso ps:** Arvoisa rouva puhemies! Henkilökohtaisesti kannatan tätä romutuspalkkiohommaa lähinnä sen takia, että tämä on hyvä buusti autokauppaan, vaikka se pitkässä juoksussa nyt ei aikaisempienkaan kokemusten mukaan kauheasti paranna auton

## Punkt i protokollet PR 138/2020 rd

myyntiä, koska se vain tekee buustin nyt ja sitten se on tulevaisuudessa toista, mutta se saa pikku buustin päälle, ja sillä päästään sitten vähän eteenpäin.

Ilmaston paranemisesta tässä ei nyt ihan hirvittävästi ole kyse, mutta tietysti kun tulee sähköautoja ja ladattavia hybridejä tilalle, niin se näkyy jollain tavalla. Mutta tietysti tässä problematiikka on vähän siinä, että tässä ovat taas ne ehdot kuitenkin niin, että okei, sen pitää nyt olla, niin kuin viimeksikin, se 12 kuukautta omistuksessa, mutta tietysti ongelma on se, että se on omistuksessa mutta se ei ole liikenteessä — se on se problematiikka. Ja nyt-hän siinä on taas se sama homma, että se vain laitetaan liikennekäyttöön juuri vähän ennen luovuttamista ja sillä tämä homma hoituu.

Tämä homman toimii loppupelissä... Tämähän on maailmalta niin sanotusti apinoitu järjestelmä, ja tätähän käytetään todella paljon tietyissä maissa. Mutta kaikissa niissä, missä tästä on positiivisia juttuja, on oma autoteollisuus. Okei, on meilläkin Uudessakaupungissa auton kasaus, mutta kun me emme voi tätä oikeasti suunnata siihen, että me ostaisimme sieltä Udestakaupungista sen auton. Silloin minä taas liputtaisin ihan toisella tavalla. Tämä romutuspalkkio toimii aika hyvin niissä maissa, missä on omaa autoteollisuutta, mutta nythän me vähän niin kuin tuemme — niin kuin edustaja Ranne tässä vieressä äsken sanoi — meidän tuontia niin sanotusti. Siinä mielessä olen tästä kyllä samaa mieltä.

Mutta pakko on tähän ottaa tämä, kun edustaja Kyllönen otti tämän kierrättämisasian puheeksi: Nyt ovat kyllä autopurkaamoalan lobbarit saaneet hurmioon. Minä voin kertoa itse olevani kyseisen alan ihminen, ja minun pitäisi nyt oikeasti tässä tästä romutuspalkkiosta olla todella iloinen, koska tämä auttaa meidän perheyrittystä todella, todella paljon. Meillä alkaa taas vähän sesonki siellä, ja meillä kassavirta jatkuu aika hyvänä. Mutta on pakko vaan sanoa, että minun moraalinen käsitykseni vähän estää sen minun riehumiseni tässä, koska tilanne on se, että minä tiedän ihan tasan tarkkaan, minkälaista autoa sinne tulee ja ovatko ne tulleet oikeasti liikenteestä vai eivät, koska meidän yritys kerää yli 2 000 romuautoa vuosittain. Me olemme Etelä-Suomessa alamme suurin, ja minä tiedän ihan tasan tarkkaan, että purkaamoliitot ovat kyllä koko ajan puhuneet siitä, että kaikki ne autot pitäisi purkaamoiden kautta [Puhemies koputtaa] saada menemään, mutta totuudessa [Puhemies koputtaa] eivät ne pura [Puhemies koputtaa] itsekään niitä niistä vanhoista ritsoista niitä osia sieltä. [Puhemies koputtaa] Emme mekään pura. — Kiitos.

**16.49 Matias Marttinen kok:** Arvoisa rouva puhemies! Vielä tähän aivan lopuksi muutama ajatus tähän keskusteluun liittyen. Niin kuin täällä on tuotu hyvin esille aikaisemmin ja itsekin toin esille, eihän tämä nyt mikään ihmelääke ole, ja esityksessä on tuotu esille myös vaikutusarviointeja siitä, minkä verran tämänkaltaisen työkalu aidosti sitä kokonaiskysyntää sitten synnyttää. Mutta kun ajatellaan, missä tilanteessa tämä tuodaan käyttöön — tilanteessa, jossa meidän autokauppa kuitenkin on sukeltanut melkein 20 prosenttia — niin jos meillä on jokin keino auttaa sitä autokaupan elpymistä ja niitten suomalaisten työpaikkojen säilymistä, niin on minusta hyvinkin perusteltua, että tämä tuodaan nyt tässä tilanteessa käsittelyyn. Ja pääosin myös ne parametrit, mitä ministeri toi esille, ovat minusta oikeinkin kannatettavia, ja uskon kyllä, että tämänkaltaiselle esitykselle löytyy salista myös aika paljon kannatusta.

Totean vielä toisena huomiona sen, että kun olemme paljon puhuneet myös siitä, että meillä kuitenkin autokanta on hyvin vanhaa, ja kun itse olen aika paljon pohtinut sitä, että Suomeen tuodaan kymmeniätuhansia käytettyjä autoja Ruotsista ja Saksasta ja se samalla tarkoittaa sitä, että myös esimerkiksi arvonnalisäverotulot jäävät näiden osalta kokonaan saa-

## Punkt i protokollet PR 138/2020 rd

matta ja vastaavasti sitten suomalaiset tällä omalla kulutuksellaan ohjaavat rahaa taas muihin Euroopan maihin, niin olisihan se kovin hienoa, että me saisimme myös ohjattua tätä kulutusta omaan kotimaahamme. Se toki luonnollisesti tarkoittaa sitä, että autoverotukseen pitäisi tehdä aika paljon isompi remontti, jolla nimenomaan kannustettaisiin hankkimaan näitä uusia autoja ja nimenomaan siis täältä Suomesta, jolloin me sitten voisimme myös turvata kotimaisten työpaikkojen säilymistä ja vastaavasti ohjata niitä verotuloja taas Suomeen ja myös huolehtia siitä, että suomalaisilla on jatkossa entistä enemmän näitä vähän käytettyjä autoja markkinoilla, ja myös siitä, että Suomen autokanta lähtee aidosti uudistumaan. Tämähän ei millään yksittäisellä romutuspalkkioesityksellä tapahdu, vaan sitten siinä tarvitaan aidosti iso suunnanmuutos myös veropolitiikassa, jolloin ymmärretään se, että jos ilmastotoimia halutaan tehdä myös järkevällä ja kestäväällä tavalla, niin meidän autokannan iälle täytyy pystyä jotain tekemään.

Loppuun, rouva puhemies, totean vain sen, että kun täällä kollegat pohtivat hyvin myös tätä ikään kuin meidän kotimaisen, voiko sanoa, autoteollisuuden tilannetta — jos näin voi sanoa nyt raumalaisena kansanedustajana, kun kuitenkin raumalaisiakin aika paljon käy tuolla Uudenkaupungin autotehtaalla töissä — niin on se minusta aika hienoa, että meillä on kuitenkin tällainen 4 000 hengen keskittymä länsirannikolla ja he ovat pystyneet kuitenkin kilpailukykyisesti näitä autoja kokoamaan. Ja tietysti luonnollisesti ajattelemme näin, että mitä enemmän suomalaiset näitä automerkkejä päättävät ostaa, sitä enemmän taas vastaavasti sitten tehtaalta tullaan tilaamaan autoja. Sitä kautta kuitenkin, vaikka emme voi tietää, [Puhemies koputtaa] missä päin Eurooppaa tämä auto sitten tehdään, voimme kuitenkin [Puhemies koputtaa] tukea myös sitä suomalaisen teollisuuden menestystä.

**16.52 Joonas Könttä kesk:** Arvoisa rouva puhemies! Suomi on harvaan asuttu maa, ja auto tulee jatkossakin olemaan tärkein liikkumisväline isolle osalle meistä suomalaisista. Me emme missään nimessä saa syyllistää niitä suomalaisia, jotka ajavat autoa ja jotka ajavat vanhempaakin autoa tässä maassa. Kyllä sen niin täytyy olla, että he, joilla tarve on mutta joilla ei ole mahdollisuutta uuteen autoon, saavat ajaa myös sillä vanhemmalla autolla ja että siitä ei heitä syyllistetä. Aika ajoin keskustelu liikenteestä ja autoilusta saa Suomessa mielestäni hieman liikaa kierroksia.

Tämä esitys romutuspalkkiosta mahdollistaa ja kannustaa uuden ajoneuvon hankintaan. Tämä on pieni mutta konkreettinen teko, ja vaikka se ei ratkaisekaan tätä koko ongelmaa, kuten edeltävä puhuja tässä sanoi, niin tämä on kuitenkin askel oikeaan suuntaan. Minusta tässä ministeri Harakan ja hallituksen tapa toimia on nyt oikea, eli kannustetaan, annetaan porkkanaa, ei keppiä. Autoilla voi jatkossakin puhtaalla omallatunnolla ja tämän esityksen myötä ehkä myös hieman puhtaammilla päästöillä.

Arvoisa rouva puhemies! Tämän romutuspalkkioesityksen tarkoituksena on uusien autojen myynnin edistäminen ja vaihtoehtoisten käyttövoimien lisääminen. Tämä määräaikainen laki henkilöautojen romutuspalkkiosta mahdollistaa sen, että yksityishenkilö voi saada romutuspalkkion vanhan romutettavan auton korvaamiseksi uudella autolla. Kannustaminen ja mahdollistaminen on ehdottomasti ajoneuvon uusimisessa tärkeää ja se, että me tarkastelemme laajasti, minkälaisia erilaisia vaihtoehtoja, aivan kuten ministerikin jo aiemmin puhui, on esimerkiksi sille kakkosautolle.

On kuitenkin huomattava, että joillakin ihmisillä ei tämän tuenkaan jälkeen ole mahdollisuutta vaihtaa liikkumistapaansa tai autoansa, ja me emme saa heitä syyllistää. Siksi me

## Punkt i protokollet PR 138/2020 rd

tarvitsemme myös muita keinoja, kuten tiestön parantamista ja liikkumisen pitämistä edullisena heille, joilla ei ole muuta mahdollisuutta kuin oma yksityisauto. Tämä on todellisuutta lähes koko Suomessa.

Joka tapauksessa esitys romutuspalkkioista on hyvä, ja siitä kiitos hallitukselle. Se on kädenojennus myös tässä koronatilanteessa kärsivälle autokaupalle, ja tämä mahdollistaa nyt uudempia autoja muutoin niin vanhakantaisessa automaassa kuin Suomi.

**16.55 Suna Kymäläinen sd:** Arvoisa rouva puhemies! Minusta edellä edustaja Könttä hyvin totesi, että tarvitsemme sellaisia toimenpiteitä, joilla kannustetaan ihmisiä tekemään ilmaston kannalta hyviä valintoja, ja se, että tuodaan esille yksi tapa, ei vie pois muiden tapojen mahdollisuutta. Me tarvitsemme monipuolista keinovalikoimaa, ja tämä romutuspalkkio on yksi osa sitä keinovalikoimaa kuten myöskin käytettyjen autojen muunto kaasuautoiksi, jota kompensoidaan hallituksen päätösten mukaiseksi. Miksi ylikompensatioon emme ole valmiita: tuo autojen kompensointi kaasukäyttöiseksi tai hybridivehkeeksi ei kovinkaan paljon yli tuhatta euroa maksa, joten kannustaminen siihen isommalla summalla ei olisi valtiontalouden kannalta järkevää.

Suomessa on yksi Euroopan vanhimista autokannoista, joten on erinomaista, että romutuspalkkiokampanjoiden kaltaisilla toimilla autokantaa pyritään uudistamaan. Tämä on tietenkin tärkeää liikenteen päästöjen vähentämisen kannalta, sillä me tiedämme, että kun liikumme maaseudulla tai niissä elinympäristöissämme, joissa olemme tottuneet liikkumaan, niin ei meidän tarvitse katsoa kovinkaan kauas ympärillemme, kun me voimme tehdä johtopäätöksiä siitä, onko Suomessa uusi autokanta vai onko meillä vanhaa autokantaa. Se, että tilastot eivät ole sataprosenttisen varmoja, koska siellä on museoautoja ja muita tilastoissa mukana, ei sulje pois sitä tosiasiaa, että meillä on Euroopan vanhinta autokantaa koko ajan käytössä joka tapauksessa.

Arvoisa puhemies! Pitkän tähtäimen päästövähennystavoitteemme huomioiden on merkityksellistä, että tässä annetussa esityksessä romutuspalkkioista vuosille 2020 ja 2021 on asetettu tiukat ehdot romutettavan auton korvaavalle uudelle ajoneuvolle sekä mahdollistettu auton korvaaminen myös sähköpyörällä tai joukkoliikennelipulla. Romutuspalkkion määrä riippuu siitä, millä ja millaisella liikennevälineellä tai kuljetuspalvelulla romutettavan auton korvaa. Näin ollen esitys sekä lisää vähäpäästöisten autojen määrää että edistää pyöräilyä sekä joukkoliikennevälineiden ja kuljetuspalveluiden hyödyntämistä.

Arvoisa puhemies! Tässä keskustelussa tuli esille, että kaikilla ei ole varaa ostaa uutta autoa. Se on täysin totta. Mielestäni on kuitenkin harkittu tarkoin, että tätä romutuspalkkiota ei voi hyödyntää käytetyn vähäpäästöisen auton ostoon, sillä [Puhemies koputtaa] esityksen tarkoituksena on nopeuttaa Suomen autokannan uudistumista, joten tuki on kohdistettu nimenomaan uusille autoille. Huomioimme toki [Puhemies koputtaa] tämän lähetekeskustelussa käydyn keskustelun myös valiokunnan työskentelyssä.

**16.58 Liikenne- ja viestintäministeri Timo Harakka:** Arvoisa puhemies! Edelleen kiitän hyvistä näkökohdista, joita tässä on tuotu esiin, ja varmastikin valiokunnassa niitä vahvasti pohditaan.

Menen ehkä vähän yleisemmälle tasolle tässä todetessani, että näitten päästövähennysten osalta todellakin lähtökohta on se, että keinovalikoiman on pakko olla hyvin monipuolinen. Se tulee koostumaan hyvin pienistä puroista, hyvin pienistä keinoista. Ei ole olemassa mitään yksittäistä nerokasta ratkaisua siihen. Tämä romutuspalkkio on yksi näistä lukui-

## Punkt i protokollet PR 138/2020 rd

sista keinoista, joitten suora päästövähennysvaikutus ei ole merkittävä, mutta joka kuitenkin luo erilaisia, kuten sanottu, kannustimia siihen, että ihmiset voivat pohtia itsekseen, olisiko tässä se vaihtoehto. Ja aivan totta on se, että tämä ei tietenkään ratkaise sitä, että ei kerta kaikkiaan ole taloudellisesti edellytyksiä tällaiseen ratkaisuun. Sitä emme voi tällä taata.

Edustaja Ranne toi aivan oikein esille sen, että kaasukonversio on hyvin tärkeä vaihtoehto nimenomaan olemassa olevan autokannan osalta. Kun tämä vaihtoehto oli keskustelussa edellisellä eduskuntakaudella, niin olin iloinen saadessani olla mukana tuomassa myös tätä keinovalikoimaan mukaan silloin, kun tämä konversiomahdollisuus ja sen korvaaminen tuli tähän niin sanotusti tavallisten ihmisten tavallisen autokannan uudistamiseen. Todellakin se on siitä muunnoksen hinnasta kuitenkin ihan kohtuullinen kädenojennus valtioltakin.

Totean, että aikaisemmat kokemukset romutuspalkkiosta ovat olleet positiivisia. Se on ollut haluttu ja kysytty, ja se on johtanut pienipäästöisempien autojen hankintaan, [Puhemies koputtaa] ja näin toivomme tälläkin kertaa käyvän. — Kiitos.

**Talman Anu Vehviläinen:** Debatten och behandlingen av ärendet avbryts. Behandlingen av ärendet fortsätter under detta plenum efter att de övriga ärendena på dagordningen blivit behandlade.

Riksdagen avbröt behandlingen av ärendet klockan 17.01.

---

Riksdagen fortsatte behandlingen av ärendet klockan 20.56.

**Talman Anu Vehviläinen:** Nu fortsätter behandlingen av ärende 8 som avbröts tidigare under detta plenum.

**20.56 Marko Kilpi kok:** Arvoisa rouva puhemies! Tässä ollaan hyvällä asialla kerta kaikkiaan. Olen pitänyt meteliä romutuspalkkiosta, ja tein tuossa elokuussa asiasta vielä kirjallisen kysymyksenkin, joten minun reaktioni tähän asiaan voi hyvinkin arvata.

Autokauppahan on todellakin kipristellyt tukalassa paikassa. Autoalan Keskusliiton mukaan tilanne on hiljalleen palautumassa, mutta kuluvan vuoden automarkkinat ovat kuitenkin jäämässä 20—25 prosenttia viime vuoden lukemista. Automyyntihän reagoi nopeasti erilaisiin ailahteluihin, ja juuri nyt mennään taas alaspäin. Autoala on arvioinut, että romutuspalkkiolla automarkkinoita voidaan kasvattaa noin 10 000 autolla ja tästä pääosa tulisi ensi vuoden rekisteröinteihin. Nämä molemmat toimet ovat kysyntää elvyttäviä, ja ne kohdistuvat auton ostajille. Näin ollen niillä on nopea automarkkinaa tervehdyttävä vaikutus. Se on erittäin tervetullut asia.

Romutuspalkkio on valtiontalouden kannalta erinomaisen suotuisa elvytystoimi, sillä se tuottaa autoverotulona palkkion vaatiman valtion tuen. Kaikki siis voittavat tässä mittelyssä.

Suomen autokanta on huomattavasti vanhempaa kuin Euroopan unionin alueella keskimääräisesti. Romutuspalkkion päästöjä vähentävää vaikutusta lisää se, että jokainen romutuspalkkiolla hankittu auto poistaa autokannasta suuripäästöisen auton. Sen avulla hankit-

## **Punkt i protokollet PR 138/2020 rd**

tujen autojen kilometrikohtaiset hiilidioksidipäästöt olivat vuoden 2018 kokeilussa 18 grammaa alemmat kuin muiden samaan aikaan ensirekisteröityjen uusien henkilöautojen.

Romutuspalkkiolla toisin sanoen vastataan moneen autoalan haasteeseen. Se uudistaa autokantaa, vähentää päästöjä, lisää verotuloja, ennen kaikkea parantaa liikenneturvallisuutta. Yhtälö on erinomaisen positiivinen. Erinomaista olisi ollut tietenkin se, jos romutuspalkkio olisi ulotettu myös uudehkoihin, vähäpäästöisiin käytettyihin autoihin. Tämä olisi entisestään kiihdyttänyt autokauppaa ja kaluston uudistumista Suomen teillä. Mutta kehittämisen varaa pitää jättää sitten seuraavaankin kertaan.

Arvoisa rouva puhemies! Hyvää on vaikea vastustaa, ja tässä asiassa me sen saamme konkreettisesti huomata. Voitaisiin useammin kokeilla tällaista yhteistuumallisuutta ja varsinkin tällaisena haasteellisena aikana. Yhteistyössä ja ymmärryksessä on voimaa. — Kiitos.

Riksdagen avslutade debatten.

Riksdagen remitterade ärendet till kommunikationsutskottet.