

Täysistunto

Tiistai 20.11.2018 klo 14.00—19.35

8. Hallituksen esitys eduskunnalle laiksi ajoneuvoverolain liitteen muuttamisesta

Hallituksen esitys HE 170/2018 vp

Valiokunnan mietintö VaVM 17/2018 vp

Toinen käsittely

Toinen varapuhemies Tuula Haatainen: Toiseen käsittelyyn esitellään päiväjärjestyksen 8. asia. Nyt voidaan hyväksyä tai hylätä lakiehdotus, jonka sisällöstä päätettiin ensimmäisessä käsittelyssä.

Keskustelu

17.37 **Timo Heinonen kok:** Arvoisa rouva puhemies! Hyvät edustajakollegat ja muut paikalla olijat! Tässä esityksessä esitetään siis ajoneuvoveron kevennystä 50 miljoonalla. Tämä hallitushan teki aiemmin 100 miljoonan korotuksen ajoneuvoveroon verovuodelle 2017, ja nyt tuosta korotuksesta otetaan pois 50 miljoonaa, toki sillä erotuksella aiempaan verotukseen, että tässä painotetaan vähäpäästöisiä autoja. Vaikutus keskiarvona on noin 20 euroa.

Tällä hallituskaudellahan on myös autoveroa alennettu 200 miljoonalla euroalla, mikä on osittain vauhdittanut meidän autokauppaamme. Muistan, kuinka silloin, kun tämä veroesitys tuotiin hallitusohjelman osana eduskunnan käsittelyyn, salin vasemmalta reunalta autoveron alennusta arvosteltiin. Mutta nyt, kun on katsottu tuottoja, tässä on toiminut verotus juuri niin kuin se yleensä toimii, että kun veroa on kevennetty, sen dynaamiset vaikutukset ovat itse asiassa lisänneet kauppaa ja sitä kautta lisänneet myös verotuloja. Valiokunnassa on käyty keskustelua myös siitä, millainen ohjaus olisi itse asiassa liikenteen päästövähennystavoitteiden kannalta suotuisin, ja tästä pääsen itse lempiaiheeseeni eli autoveroon.

Meidän ihmisten aiheuttama osuus ilmastonmuutoksesta johtuu suurelta osin fossiilisten polttoaineiden käytöstä. Liikenne tuottaa noin viidenneksen maamme kasvihuonekaasupäästöistä, ja osuus on pysynyt melko samana jo pitkään. Samaan aikaan kuitenkin useimmat tieliikenteen päästöistä ovat vähentyneet selvästi jo 1980-luvun lopulta lähtien, vaikka liikennemäärät ovatkin Suomessa kasvaneet. Liikenteen päästöjä ovat hillinneet muun muassa puhtaammin palavat polttoaineet ja pakokaasuja puhdistavat katalysaattorit. Hiilidioksidipäästöt jatkoivat kuitenkin pitkään kasvuaan ollen suurimmillaan vuonna 2005, ja edelleen tehtävää riittää. EU on nimittäin asettanut juuri liikenteen hiilidioksidipäästöille erittäin kunnianhimoisia tavoitteita: vuonna 2050 päästöjen pitäisi olla 60 prosenttia pienemmät kuin vuoden 1990 taso oli, ja tähän on hyvin pitkä matka, sillä vielä tälle vuosikymmenelle tultaessa päästöt olivat yhä noin 4 prosenttia vuoden 1990 päästöjä suuremmat. Samaan aikaan kansallisen energia- ja ilmastostrategian mukaan kotimaan lii-

Pöytäkirjan asiakohta PTK 117/2018 vp

kenteen kasvihuonepäästöjä on vähennettävä 50 prosenttia jo vuoteen 2030 mennessä. Hallituksen ilmastopolitiikan tavoitteiden mukaan maamme tulee lisäksi olla hiilineutraali vuoteen 2045 mennessä.

Liikenteen hiilidioksidipäästöjen määrä on suorassa suhteessa käytetyn polttoaineen määrään ja laatuun. Fossiilisen polttoaineen kulutuksen vähentäminen onkin keskeisin keino liikenteen hiilidioksidipäästöjen vähentämiseksi. Tavoitteena onkin, että vuonna 2030 liikenteen biopolttoaineiden laskennallinen osuus kaikesta käytetystä polttoaineesta olisi 30 prosenttia.

Tässä kaikessa avainasemaan nousee se, että autokantamme täytyisi saada reippaasti uusiutumaan. Meillä kuitenkin autokanta vanhenee edelleen, on vanhentunut yhtäjaksoisesti jo lähes vuosikymmenen ajan. Keskimääräinen teillämme päivittäin kulkeva henkilöauto on jo lähes 12 vuotta vanha. Romutettavana rekisteristä poistettujen henkilöautojen keski-ikä on meillä nyt jo lähes 21 vuotta. Maamme autokanta on näin Euroopan vanhimpia ja itse asiassa Pohjoismaiden vanhin. Norjassa ja Ruotsissa henkilöautojen keski-ikä on noin 10 vuotta ja Tanskassa jopa alle 9 vuotta. 10 viime vuoden aikana olemme henkilöautoliikenteessä siirtyneetkin näin Itä-Euroopan maiden sarjaan pohjoismaisesta seurasta.

Vaikka kuluvalle hallituskaudella olemmekin alentaneet autoveroa, niin tästä vuodesta on tulossa lopulta kuitenkin kaikkien aikojen vanhojen autojen tuontivuosi. Veroteknisten muutosten myötä Saksasta ja erityisesti Ruotsista haetaan nyt isokokoisia, kuluttavampia ja enemmän päästäviä, pääasiassa dieselkäyttöisiä autoja. Auton ostajan kannalta järkevää, maamme kannalta järjetöntä. Tämä täytyy korjata nopeasti.

Jo 60-vuotisjuhliaankin viettänyt väliaikainen autovero olisi nyt siis minun mielestäni tämän korjausliikkeen jälkeen syytä haudata kokonaan. Näin autoverokertymään siirtyvä miljardin euron aukko paikattaisiin esimerkiksi ajoneuvoverolla ja osittain auton muulla käytöllä. Samaan aikaan autoveron poistuessa uuden auton hinta laskisi noin 7 500 euroa ja maamme autokanta alkaisi muuttua nuorempaan, ekologisempaan ja turvallisempaan suuntaan. Kovinkaan suurta korotusta ei muihin veroihin tarvittaisi, kun osa siirtyisi auton käyttämiseen, ja uusien autojen hinnan lasku tarkoittaisi myös lisääntyvää autokauppaa ja sitä kautta myös lisääntyviä verotuottoja. Tieliikenteen Tietokeskus TT on laskenut, että autoveron poisto laskisi liikenteen CO₂-päästöjä vuoteen 2030 mennessä noin 700 000 tonnia. Autoveron jättämä aukko olisi siis täytetty ja liikenteen verotuotto olisi itse asiassa nykyistä vakaampi riippumatta siitä, kuinka monta autoa minäkin vuonna myydään. Meidän autoilijan kustannuksia tämä lisäisi kolmisenkymppiä kuussa eli olisi paljon muita keskusteluissa olleita malleja edullisempi ja oikeudenmukaisempi, ja tämän myötä myös meidän ajoneuvovero edustaisi EU:n keskitasoa.

Nyt olisi minun mielestäni oikea aika tehdä päätös autoveron poistosta. Se voisi tapahtua yhden vaalikauden aikana esimerkiksi 4–6 vuodessa, ja niin kuin valtiovarainministeri Petteri Orpo on esittänyt, päästöttömien ja vähäpäästöisten autojen autoverosta luovutaisiin ensin. [Mika Kari: Teillä on ollut neljä vuotta aikaa!] Tämä olisi hyvä alkua ja kannustaisi hankkimaan ensisijaisesti tällaisia autoja. Autoveron painopiste siirtyisi saastuttamiseen ja auton käyttämiseen.

Uusien autojen [Puhemies koputtaa] CO₂-päästöistä katosi vuosikymmenessä kolmannes. Myös typen oksidi- ja hiukkaspäästöt ovat vähentyneet. Tätä kehitystä tulee nyt ennen muuta vauhdittaa eikä jarruttaa, ja siksi autoverosta olisi järkevää luopua. Se olisi myös ympäristöteko.

Pöytäkirjan asiakohta PTK 117/2018 vp

17.44 **Joona Räsänen sd:** Arvoisa puhemies! Liikenteen päästöjen vähentäminen on yksi kansallisen ilmastopolitiikan keskeisimpiä osa-alueita, sillä liikenne muodostaa noin viidenneksen Suomen kasvihuonekaasupäästöistä ja tieliikenne siitä valtaosan. Ilmastomuutos edellyttää, että Suomen on vähintään puolitettava liikenteen päästöt vuoden 2005 tasosta vuoteen 2030 mennessä. Päästöjen alentaminen edellyttää muun muassa julkisen liikenteen lisäämistä, liikenteen kattavaa sähköistämistä sekä henkilöautoliikenteen päästöjen alentamista.

Ajoneuvovero on keskeinen työkalu, jolla ohjataan valitsemaan vähäpäästöinen kulkuneuvo. Ilmastomuutos edellyttää, että ajoneuvoveron ohjausvaikutusta vahvistetaan entisestään. Tämä edellyttää, että pienempipäästöisten ajoneuvojen veroa leikataan ja vastaavasti suurempipäästöisten autojen veroa voidaan korottaa.

Nyt hallitus esittää ajoneuvoveron perusveron alentamista vuositasolla yhteensä 50 miljoonalla eurolla siten, että alennus kohdennetaan ajoneuvoille, joiden hiilidioksidipäästö on enintään noin 200 grammaa kilometriltä. Veronalennus koskee myös suurempipäästöisiä autoja, sillä liikennekäytössä olevien henkilöautojen keskimääräinen hiilidioksidipäästö on noin 159 grammaa kilometriltä. Uusien ajoneuvojen päästöt ovat vielä tätä alemmat, sillä vuonna 2018 rekisteröityjen henkilöautojen hiilidioksidipäästöjen arvioidaan olevan keskimäärin 116 grammaa kilometriltä.

Hallituksen esityksessä veronkevennyksen paino on siis lievästi vähäpäästöisissä ajoneuvoissa, mutta esitystä ei voi pitää Suomen ilmastotavoitteiden mukaisena. Sekä hallituksen esityksessä että ympäristöministeriön lausunnossa on todettu, että ajoneuvoveron muutosten ympäristövaikutus on kaikkiaan vähäinen.

On selvää, että liikenteen päästötavoitteiden saavuttaminen edellyttää verotuksen käyttöä päästöjen vähentämisessä. Siksi katsomme, että myös ajoneuvoveron päästöporrastusta tulisi kiristää siten, että se kannustaa erityisesti sähköautojen sekä sähköllä ladattavien hybridien hankintaan. Päästöjen vähentäminen onnistuu tehokkaimmin, kun lisätään pienipäästöisten uusien autojen hankintaa, sillä nyt hankittavat uudet autot ovat liikenteessä vielä vuosien jälkeen. Siksi ajoneuvoveron alennukset tulisi kohdistaa pelkästään niihin ajoneuvoihin, joiden päästöt ovat alemmat kuin ensirekisteröidyissä henkilöautoissa keskimäärin elikkä arviolta 116 grammaa kilometriltä. Samalla ajoneuvoveron päästöporrastusta tulisi kiristää vuoden 2017 tasosta siten, että sähköautojen ja kaikkien muiden pienempipäästöisten ajoneuvojen vero laskee enemmän kuin hallituksen esityksessä ja kaikkien suurempipäästöisten autojen ajoneuvoveroa taas vastaavasti korotetaan.

Edellä olevan perusteella ehdotan, että eduskunta hyväksyy vastalauseessa olevan lausuman, joka siis kuuluu: ”Eduskunta edellyttää, että hallitus toimeenpanee ajoneuvoverolain liitteen muutoksen seuraavasti: ajoneuvoveron perusvero pysyy vuoden 2017 tasolla niillä ajoneuvoilla, joiden hiilidioksidipäästö on 116 grammaa kilometriltä; laskee porrastetusti tätä pienempipäästöisillä ajoneuvoilla; ja nousee porrastetusti tätä suurempipäästöisillä ajoneuvoilla siten, että liikenteen päästöt laskevat ja ajoneuvoveron kokonaistuoton arvioidaan pysyvän nyt esitetyllä tasolla.”

17.48 **Kari Uotila vas:** Arvoisa rouva puhemies! Edustaja Heinonen käytti pitkän, perusteellisen puheenvuoron, jossa hän käsitteli erityisesti autoveroa, mutta nyt on ajoneuvoveron laskemisesta kysymys. Tämä on kyllä tosi erikoinen esitys siinä mielessä, että jos tarkoituksena on, että painopistettä siirretään auton ostamisesta ja omistamisesta sen käyttöön vuosittaisen ajoneuvoveron muodossa tai sitten kulutukseen, polttoaineeseen tai ehkä

Pöytäkirjan asiakohta PTK 117/2018 vp

jatkossa tietulleihin tai johonkin muuhun järjestelmään perustuvaan, käyttöön perustuvaan, niin tämä on täysin tämän kehityksen vastainen. Elikkä jos edustaja Heinonen tarkoitti, että ensi vaalikaudella jatkettaisiin sitä linjaa, että autoveroa kevennetään ja auton käyttöön perustuvaa verotusta vastaavasti kiristetään, niin hän todennäköisesti ollessaan jo todella tätä mieltä ei voi mitenkään hyväksyä tällaista vuonna 20 voimaan astuvaa esitystä, joka toimii täysin päinvastaiseen suuntaan.

Kaiken kaikkiaan, niin kuin tästä valiokunnan mietinnöstä käy ilmi, tämä on aika erikoinen ehdotus. Ensinnäkin se tuli hirveän kovalla kiireellä siten, että siitä ei voitu pyytää valmisteluvaiheessa lausuntoja. Ympäristöministeriö ja liikenne- ja viestintäministeriö ovat todenneet hyvin kriittisesti tämän valiokuntakuulemisessa, että tämä on täysin meidän ilmastotavoitteiden ja liikenteelle asetettujen päästötavoitteiden vastainen lakiehdotus.

Kiinnitän huomiota myös siihen, että valiokunta toteaa, suora lainaus: ”Valiokunta on valmis hyväksymään esityksen osana budjettisopua esitetystä kritiikistä huolimatta.” Elikkä tehdään tällaisia meidän ilmastomuutoksen torjunnan ja liikenteen ilmastopäästöjen vähentämisen kannalta hyvin ristiriitaisia esityksiä vain sen takia, että ne ovat jonkun mulle—sulle—budjettisopupaketin osa, ja vielä niin, että tämä ei koske ensi vuoden budjettia vaan siirtyy seuraavalle vaalikaudelle vuodelle 2020. Todella, todella, todella merkillistä. Ja niin kuin täällä todetaan, että vaikka tässä tällainen marginaalinen ohjausvaikutus on, niin kuten tässä mietinnössäkin todetaan, sekin todennäköisesti liikennesuorituksen kasvun myötä sitten poistuu.

Elikkä täytyy todeta, että jos edustaja Emma Kari tässä myöhemmin tulee esittämään tämän lakiehdotuksen hylkäämistä, niin saatan pyytää toisen puheenvuoron kannattaakseni häntä.

17.51 Mika Kari sd: Arvoisa rouva puhemies! Edustaja Joona Räsänen tuossa aikaisemmin luki vastalause-ehdotuksen, ja ennen kuin sitä ehdotusta kannatan, sanon muutaman sanan.

Olin eilen Heinolassa tämmöisessä valtatie 4:n, eurooppalaisittain E75-tien, linjauksen keskustelutilaisuudessa, jossa myös näitä ajoneuvoliikenteen ja ylipäättänsä suomalaisen liikenteen ilmastopäästöjä käytiin läpi. Siitä jäi mieleen mielenkiintoinen yksityiskohta, jonka kirjoitin ihan paperinkulmallekin, eli kotimaan liikenteen kasvihuonepäästöistä 93 prosenttia on tieliikenteestä kotoisin, 4 prosenttia on vesiliikenteen osuus, lentoliikenteen osuus on 2 prosenttia, ja vielä raideliikenteellekin jäi 1 prosenttia näistä kasvihuonepäästöistä.

Hallitus on itselleen ja Suomi on itselleen asettanut ilmastotavoitteita, joita kuitenkin nyt hallituksen esitys ei lähde seuraamaan vaan kulkee osaltaan toiseen suuntaan. Ajoneuvo on keskeinen työkalu ilmastotavoitteiden toteuttamiselle ja alentamiselle, ja olisi-kin toivottavaa, että tässä hallituksen esityksessä olisi vähän enemmän haastetta itselle, eduskunnalle ja kaikille tiellä liikkujille.

On tietenkin tärkeätä myös huomioida se, ettei ajoneuvokannan uudistamisessa aseteta kohtuuttoman paljon kannettavaa pienituloisille ihmisille, joilla usein voi olla käytössä ajoneuvo, jossa päästöt ovat korkeampia, vaan pystyttäisiin löytämään tasapaino etenemisen suunnassa ja nopeudessa, mutta myös niin, että ajoneuvokantaa voidaan uudistaa kestäväällä tavalla, ja silloin pitäisi pääpainon olla nimenomaan näissä ökymaastureissa ja jupiskoottereissa, niin kuin toisissa yhteyksissä puhutaan.

Näin ollen kannatan edustaja Räsäsen tekemää vastalauseen lausumaehdotusta.

Pöytäkirjan asiakohta PTK 117/2018 vp

17.53 Emma Kari vihr: Arvoisa puhemies! On helppo kyllä yhtyä edustaja Uotilan näkemyksiin siitä, että tämä on hyvin hyvin erikoinen esitys tuoda eduskuntaan tässä ajassa. Il-talehti uutisoi tämän esityksen otsikolla ”Eilen puhuttiin hurskaita ilmastosta, tänään Suomen hallitus jatkaa saastuttamista 50 miljoonalla eurolla”, koska tämä esitys tuotiin eduskuntaan vuorokausi sen jälkeen, kun me olimme saaneet IPCC:n ilmastoraportin, jossa hyvin selkeästi sanottiin, että meidän pitää tehdä paljon enemmän ja paljon nopeammin. Ja kaikkien puolueiden johdosta tunnuttiin sen jälkeen toteavan, että juuri näin pitää toimia, meidän pitää tehdä paljon enemmän, meidän pitää tehdä paljon nopeammin, ja sen jälkeen tuodaan massiivinen veronalennus, joka kohdistuu autoiluun.

Ja kun lukee tätä mietintöä, niin sieltä ei oikeastaan löydä mitään perusteita tämän esityksen kannattamiselle. Täällä itse asiassa todetaan: ”Valmistelussa ei ole voitu käyttää hyödyksi esimerkiksi ympäristö- tai liikenne- ja viestintäministeriön asiantuntemusta. Molemmat ministeriöt ovat tuoneet esiin kuulemisen yhteydessä liikenteelle asetetut vaativat päästövähennystavoitteet ja pitäneet tätä esitystä niille vastakkaisena.” Eli tämä esitys on jo olemassa olevien päästötavoitteiden vastainen, jotka ovat riittämättömiä.

Me emme missään nimessä voi olla tässä ajassa hyväksymässä tätä esitystä, ja koska tämä on aivan selvästi ilmastotavoitteiden vastainen, esitän tämän lakiesityksen hylkäämistä.

17.55 Timo Heinonen kok: Arvoisa rouva puhemies! Edustaja Uotila kiinnitti huomiota omaan puheenvuorooni. Se oli nimenomaan puheenvuoro, jossa halusin tarkastella tätä kokonaisuutta, isompaa kuvaa ja isompaa kokonaisuutta, ja silloin jos lähtisimme autoverosta luopumaan, niin se luonnollisesti tarkoittaisi ajoneuvoveron korotusta. Ja nyt, kun ei ole tehty päätöstä autoverosta luopumiseksi, tämäntyyppinen korjausliike ajoneuvoveron puolella on ehkä pitkien etäisyyksien maassa jollain tavalla myös perusteltu, varsinkin kun se nyt tehdään niin, että se kohdentuu vähäpäästöisempiin autoihin, tai se painopiste on siellä.

Mutta kaiken kaikkiaan omasta mielestäni meillä on liian pitkään ajateltu liikenteen verotusta, lähes kaikkea, tällä finanssiperusteisella lähestymisellä. Eli on korotettu polttoaineverotusta sen takia, että sillä kerätään rahaa valtion kirstuun, ja tehty erilaisia muutoksia lähinnä aina sen näkökulman mukaan, miten rahaa saataisiin kerättyä se määrä, mitä nyt kerätään, tai mielellään jopa vähän enempi.

Itse hahmottelin sitä, että me olemme tulossa tietyllä tavalla liikenteen ja autoilun verotuksessa tien päähän, ja se tarkoittaa sitä, että me tarvitsemme uusia verotuksen malleja. Meillä ei enää polttoaineverotus tulevaisuudessa tule tällä tavalla toimimaan kuin se toimii tällä hetkellä. Me olemme nähneet, mitä on tapahtunut dieselin hinnalle, ja dieselverokustelu tulee jonkin ajan kuluttua eduskuntaan, ja monta muuta. Silloin omasta mielestäni me tarvitsemme tällaisen laajemman keskustelun siitä, millä tavalla liikennettä tulevaisuudessa tullaan verottamaan, minkälaisia painotuksia siellä on, ja silloin minun mielestäni on ennen muuta tärkeintä etsiä ne keinot, jotka ohjaavat autokantaamme uusiutumaan. Painopiste siirtyy ei auton ostamiseen eli vähäpäästöisemmän auton hankkimiseen vaan mieluummin auton käyttämiseen ja niin poispäin. Eli etsitään aidosti niitä toimenpiteitä, joilla voidaan liikenteen päästöihin vaikuttaa. Niin kuin itse totesin, ihmisten aiheuttamasta ilmastomuutoksesta suurin osa johtuu nimenomaan fossiilisten polttoaineiden käytöstä, ja sen takia autokannan uusiutuminen ja sen vauhdittaminen on tässä ensiarvoisen tärkeää.

Pöytäkirjan asiakohta PTK 117/2018 vp

17.58 Markku Pakkanen kesk: Arvoisa rouva puhemies! Tässä SDP:n vastalauseessa kerrottiin, että perusvero pysyy samalla tasolla ja toisaalta ajoneuvoveroa lasketaan siellä, missä on alempia päästöjä, ja sitten nostetaan siellä, missä päästöt ovat korkeammat. Minusta tämäkin kuulostaa vähän sellaiselta sulle—mulle-politiikalta, kun verotuotto pidetään neutraalina. Jos lähdetään aidosti hakemaan ilmastotavoitteita, niin kuin pitää, koska liikenne on todellakin yksi aiheuttaja ilmaston epäpuhtauksissa, niin kyllä oma näkemykseni on, että jos nopeasti halutaan tuloksia, niin polttoaineiden sekoitevelvoite on asia, mihin pitää nopealla aikataululla puuttua. Näin saadaan tuloksia aikaiseksi ja kaikki suomalaiset pääsevät mukaan tähän, ja se on sen hintainen ratkaisu, että meillä kaikilla on myös varaa siihen.

Täällä on myös paljon puhuttu sähköautoista. Silloin meidän täytyy kysyä, mistä sähköautojen akkuteollisuuden raaka-aineet tulevat. Silloin tulee tietenkin keskusteluun Talviavaara ja Harjavallan kaivosteollisuus, ja jos näitä asioita sitten halutaan tukea, niin toki silloin sähköautojen tulevaisuus on lähempänä kuin itse tässä vaiheessa arvioin. Mutta nopeat toimenpiteet saadaan aikaiseksi polttoaineiden sekoitusvelvollisuudella.

Edustaja Mika Kari puhui täällä kasvihuonepäästöistä ja lentoliikenteestä, joka aiheuttaa sen 2 prosenttia. Nyt jos halutaan myös näissä asioissa isoja ratkaisuja aikaan, niin kovasti ihmettelen sitten, että täällä esimerkiksi vihreät ja vasemmistoliitto julkisuudessa ainakin kertovat, että lentoliikenteen maksuilla, veroilla, pystyttäisiin asioihin hakemaan hyvää ratkaisua. Ei se pelkästään niillä korjaannu. Kyllä meidän pitää puuttua tähän isoon kysymykseen, ja silloin meidän pitää puuttua biopolttoaineisiin.

18.00 Kari Uotila vas: Arvoisa rouva puhemies! Monet asiantuntijat ovat todenneet, että biopolttoaineisiin heittäytyminen aivan niin kuin suin päin voi olla aika kohtalokas valinta pitemmällä aikavälillä.

Mitä tulee lentoliikenteeseen, totta kai se meidän kotimaan päästöissä on pieni osa, mutta jos ajatellaan globaalilla tasolla, niin kyllä lentoliikenne on yksi pahimpia ilmastomuutoksen tekijöitä, ja on ihme, jos ei siihen marginaalisesti uskallettaisi myöskin Suomen tasolla Ruotsin tapaan puuttua.

Sitten edustaja Heinoselle: Olemme aivan samoilla linjoilla siitä, että liikenneteknologian, polttoaineteknologian, moottoriteknologian ja muiden muutosten takia tämä vanha veronkeräämistapa ei tuota sitä hyvinvointiyhteiskunnan tarvitsemää verotuottoa liikenteestä, ja varmaan molemmat olemme sitä mieltä, että sitä tuottoa tarvitaan jatkossakin. Täytyy pystyä siirtämään painopistettä omistamisesta kulutukseen, ja se varmasti tulee merkitsemään myös sitä, että täytyy ihan oikeasti lähteä puhumaan niin ruuhkamaksuista kuin tietulleistakin ja niin edelleen jatkossa.

12. joulukuuta liikenne- ja viestintäministeriön virkamiestyöryhmä tulee antamaan virkamiesraportin siitä, mitä on tehtävä, jotta päästään siihen tavoitteeseen puolittaa liikenteen päästöt vuoteen 30 mennessä ja tehdä liikenteestä vuoteen 45 mennessä päästötöntä, mitä se merkitsee, mitä täytyy tehdä, ja olen aivan varma, että siitä tulee aika paljon pohdittavaa meille ihan oikeasti. Ne ratkaisut eivät tule olemaan helppoja ja ne eivät tule olemaan kaikkia miellyttäviä, mutta se hinta meidän pitää valmistautua maksamaan, mikäli aiomme itse päättämistämme ilmastotavoitteista huolehtia.

Lopuksi, arvoisa puhemies: kannatan edustaja Emma Karin tekemää hylkäysesitystä.

Pöytäkirjan asiakohta PTK 117/2018 vp

18.02 Markku Pakkanen kesk: Arvoisa herra puhemies! Itsekin uskon, että se joulukuun 12. päivä tuleva raportti on haasteellinen ja edellyttää kyllä meiltä suuria päätöksiä. Nyt jos tuossa edustaja Uotilakin vähän peräänkuulutti, että mitä tehdään, voisin kuvitella, että yhtenä esityksenä sieltä tulee liikenteen voimakas sähköistytminen ja sähköautojen ja hybridien tulo. Kysynkin nyt edustaja Uotilalta: oletteko valmis maksamaan sen hinnan, mitä sähköautot tänä päivänä maksavat, ja esitättekö sitä omille äänestäjillenne, että se on se ratkaisu? Itse hakisin sellaista ratkaisua, mihin suomalaisilla itse asiassa tässä tilanteessa on varaa. Meillä ei keskivertosuomalainen pysty vielä sähköautoa ostamaan moneen vuoteen, jos uuden auton hankinnasta on kyse. Niiden hintakehitys pitää saada selvästi lähemmäs polttomoottoriautoja, jotta niistä tulee niin sanottuja kaiken kansan autoja.

18.03 Kari Uotila vas: Arvoisa puhemies! Kun edustaja Pakkanen suoraan kysyi: Kyllä se haaste on, ilman muuta. Sähköautoteknologia on vielä kallista, ja akkuteknologia on vielä haasteellinen, elikkä autojen käytettävyyden varsinkin meidän olosuhteissa on vielä haasteellista. Mutta joka tapauksessa uskon, että tämä virkamiestyöryhmä tulee kyllä esittämään, että meidän on päästävä nopeammin sähköistämisessä eteenpäin kuin mitä tähän mennessä on kaavailtu. Kyllä se varmaan sitten pistää miettimään, millä tavalla me kompensoimme, millä tavalla me huomioimme välttämätöntä liikennettä, millä tavalla me huomioimme pitkiä etäisyyksiä, millä tavalla me huomioimme tulotasoja ja sillä tavalla. Että haastetta seuraavalle vaalikaudelle kyllä riittää, ja paljon on tehtävä, jotta eteenpäin päästään.

18.04 Timo Heinonen kok: Arvoisa puhemies! Tämä keskustelu nyt jo menee vähän tämänöiseen tulevaisuushahmotteluun. Se on mielestäni enemmän kuin tervetullutta ja paikallaan, kun puhutaan liikenteestä ja autoilusta ja ennen muuta siitä, minkälaisia päästöjä liikenne aiheuttaa.

En välttämättä ihan kauhean kaukaisena kuitenkin näe sitä, että meillä sähköautoissakin tapahtuu aika isoja harppauksia siihen suuntaan, että ne tulevat yhä useampien saataviksi. Japanista on jo kantautunut tietoja muun muassa siitä, kuinka Toyota on tuomassa vuonna 2022 täysin uuden sähköauton, jonka akut perustuvat uudenlaiseen tekniikkaan ja latautuvat uudella tavalla, ja keskustelua on ollut paljon myös siitä, että näiden autojen hinnat tulevat laskemaan. Mutta on totta, että meillä ilmasto tekee ehkä jonkinlaisia haasteita tulevaisuudessakin edelleen eli kylmyys vaikuttaa esimerkiksi akkujen lataukseen ja akkujen kestävyys ja muuhun. Itse uskon, että tässä viiden seuraavan vuoden aikana tapahtuu kyllä aika isoja askelia tälläkin saralla.

18.05 Emma Kari vihr: Arvoisa puhemies! Olen hyvin iloinen siitä, että täällä nousi tämä sähköautokysymys esille. Siinähan nimenomaan ollaan tämän ongelman ytimessä.

Paljon mieluummin olisin täällä käsittelemässä esitystä siitä, miten me käyttäisimme 50 miljoonaa rahaa siihen, miten me voimme edistää sähköautoilua. Esimerkiksi vihreät ovat esittäneet määräaikaista vapautusta sähköautoille autoverotuksesta, mikä edistäisi sähköautojen markkinoille tuleamista ja saisi sähköautojen hintoja alaspäin. Sen sijaan me olemme käsittelemässä täällä esitystä siitä, miten bensiinikäyttöisten autojen verotusta madalletaan, mikä ei ole meidän ilmastotavoitteidemme mukaista eikä myöskään edistä sähköautoilua.

Pöytäkirjan asiakohta PTK 117/2018 vp

18.06 **Marisanna Jarva kesk:** Arvoisa puhemies! Käsillä olevassa aiheessa nousivat esille sähköautot, ja on suuri ilo kuulla, että yhteisesti viemme tätä eteenpäin, että sähköautojen käyttöä lisättäisiin Suomessakin. On tietysti hieno asia myöskin se, että pystymme tätä tuotannonalaa edistämään ja sähköautojen käyttöä maailmassa myös täällä Suomessa, kun aloitamme akkumineraalituotannon sähköautoihin Terrafamen monimetalliyhtiössä. Se on kyllä semmoinen uutinen, että jos ajatellaan sitä siltä kannalta, mitä tällä kaudella on tehty Terrafamen osalta päätöksiä meillä täällä eduskunnassa ja hallituksen toimesta on tehty, niin on ilo huomata nyt, että pystymme edistämään sähköautojen käyttöä myös sen osalta sitten, että akkuihin voidaan tuotantoa tehdä Suomessakin. Toivotaan, että pystytään akkuja, tuotantoa jatkossa sitten tekemään myöskin Suomessa. Ollaan tässä myös edistyksellisiä.

18.07 **Markku Pakkanen kesk:** Arvoisa herra puhemies! On hienoa tietysti ajatella näin, että sähköautot ja akkuteollisuus tulevat nopeasti markkinoille. Yhtä lailla silloin me tuemme vahvasti, niin kuin itse myös koen, että Kainuu ja Talvivaara tarvitsevat tuen, niin että sieltä voidaan louhia, mutta on pikkuisen ristiriitaista ajatella näin, että vastustetaan Talvivaaran kaivostoimintaa mutta sitten kuvitellaan, että sähköautot on kuitenkin nopeasti saatava edullisesti meidän markkinoille.

Henkilökohtaisesti en pidä siitä, että täällä selvästi verovaroin tuetaan kalliiden sähköautojen ostoa, vaan lähtisin siitä, että polttoaineen sekoitevelvoite on se, mihin meillä kaikilla suomalaisilla on varaa. Meillä on jo nyt autot semmoisia, missä voidaan käyttää tätä edullista polttoainetta. Tehdään sillä se ilmastoteko. Sitten kun tekniikka kehittyy ja sähköautot tulevat markkinoille ja ne ovat meidän kaikkien saatavilla, niin pitää muistaa, että jos Suomessa myydään semmoinen 120 000 autoa, niin meillä on kuitenkin 3 miljoonaa autoa, ja jos näihin 3 miljoonaan autoon saadaan ympäristöystävällinen polttoaine, niin se on paljon tehokkaampaa ilmastonsuojelua kuin tämä uusien autojen veroetu ja sitä kautta muutamien tuhansien autojen tukeminen.

Täällä on kovasti aina arvosteltu, että hyväosaisille annetaan verotukia. Uuden auton osto on nimenomaan hyväosaisten tukea, eli aika mielenkiintoinen linjaus on tämäkin.

Keskustelu päättyi ja asian käsittely keskeytettiin.