

Täysistunto

Torstai 8.10.2020 klo 10.00—22.01

19.1. Suullinen kysymys autoilun kustannuksista (Riikka Slunga-Poutsalo ps)

Suullinen kysymys SKT 124/2020 vp

Suullinen kyselytunti

Toinen varapuhemies Juho Eerola: Edustaja Slunga-Poutsalo.

Keskustelu

16.00 Riikka Slunga-Poutsalo ps: Arvoisa puhemies! Me perussuomalaiset olemme pönnäneet hallitukselta konkreettisia toimia työllisyyden parantamiseksi ja työnteon kannattavuuden nostamiseksi. Se on nimittäin hallituksen tehtävä. Te vastaatte tähän huutoon kyllä merkillisellä tavalla: tietulleilla. Suunnitelmat tietulleista eli ruuhkamaksuista näytävät julkisuudessa olleen tiedon mukaan olevan jo pitkällä, samaan aikaan kun te olette tehneet historiallisen suuren polttoaineveronkorotuksen, ja varmaan suunnittelette jo seuraavaa. Arvoisa hallitus, luuletteko te todella, että ihmiset ajelevat huvikseen töihin ja heitä tästä rankaisemalla päästöt vähenevät ja työpaikat lisääntyvät?

16.01 Valtiovarainministeri Matti Vanhanen (vastauspuheenvuoro): Arvoisa puhemies! Ainakin osittain tämä koski verotusta. Siis hallitus ei luule, että ihmiset ajelevat huvikseen töihin. Suomessa pitää pystyä liikkumaan, ja näin on jatkossakin.

16.02 Liikenne- ja viestintäministeri Timo Harakka (vastauspuheenvuoro): Arvoisa puhemies! Meillä on tällä viikolla saatu aivan ainutlaatuista — voisi sanoa, että jopa kansainvälisesti merkittävää — tutkimustietoa siitä, mitkä ovat todella niitä keinoja, joilla päästövähennyksiä saadaan aikaan, kun tavoitteena sekä Marinin, Rinteen että Sipilän hallituksilla on ollut liikenteen päästöjen puolittaminen vuodesta 05 vuoteen 30. Ja tästä aiheistosta VTT ja Aalto-yliopisto ovat saaneet tiedon, että jos ruuhkamaksut otettaisiin käyttöön — sitä valmistelua ei vielä ole, ja se olisi joka tapauksessa kaupunkien oma ratkaisu — niitten vaikutus näyttäisi tämän ainutlaatuisen tietoaineiston valossa olevan varsin vaatimaton.

Toinen varapuhemies Juho Eerola: Ja nyt pyydän niitä edustajia, jotka tästä aiheesta haluavat esittää lisäkysymyksiä, ilmoittautumaan painamalla V-painiketta ja nousemalla seisomaan. — Edustaja Slunga-Poutsalo jatkaa.

16.02 Riikka Slunga-Poutsalo ps (vastauspuheenvuoro): Arvoisa puhemies! Nyt on pakko tarttua ministeri Harakan kommenttiin siitä, että valmistelua ei ole vielä käynnissä. 2.6. Suomen valtio pääsi neuvottelutulokseen kuntien kanssa muun muassa siitä, että HSL:n

Pöytäkirjan asiakohta PTK 126/2020 vp

kanssa Helsingin seudulla lähdetään kehittämään tietulleja. Rakkaalla lapsella on monta nimeä: päästömaksu, ruuhkamaksu, tiemaksu, tietulli tai kilometrivero. Ette kai te yritä sumuttaa tätä läpi nimeä vaihtamalla?

Uutissuomalaisen tuore gallup kertoo, että kansa tyrmää tällaiset suunnitelmat. Duunarin ja pienen yrittäjän selkänahasta yritetään taas repiä lisää. Arvoisa hallitus, jätetäänkö tällainen mahdollistavakin lainsäädäntö tässä tilanteessa tekemättä, koska tämä on täyttä veropohjan laajennusta eli työssäkäyntiveroa?

16.03 Liikenne- ja viestintäministeri Timo Harakka (vastauspuheenvuoro): Arvoisa puhemies! Tämä on aikamoista varjonyrkkeilyä. MAL-sopimukset allekirjoitettiin tänään Suomen neljän suurimman kaupunkiseudun kanssa. Ne ovat merkittävä satsaus kestäväan ja saavutettavaan liikenteeseen. Sen sijaan mitä tulee ruuhkamaksuihin, tiemaksuihin ja niin edelleen, niistä on hallitusohjelman kirjaus edelleen voimassa. Niitä ei suinkaan MAL-sopimuksissa yliviivattu, vaan ne ovat edelleenkin valtiovarainministeriön valmistelussa siltä osin kuin se etenee, ei yhtään sen nopeammin. Ja kuten sanoin, viime kädessä yksikään kunta ei joudu tällaista ruuhkamaksua ottamaan käyttöön, jos se niin päättää.

16.04 Valtiovarainministeri Matti Vanhanen (vastauspuheenvuoro): Arvoisa puhemies! Kysymyksessä väitettiin, että valmistelu on käynnissä. Ei ole käynnissä. Valmisteluaikataulu on sovittu hallitusohjelmassa vaalikauden lopulle. Valtiovarainministeriössä valmistelun voimavarat näillä sektoreilla tällä hetkellä keskittyvät tulevaisuuden liikenneverotuksen kokonaisuudistukseen, josta esitykset valmistuvat ensi keväänä. Seuraaviin valmisteluihin voidaan mennä vasta tämän lainsäädännön jälkeen.

16.05 Leena Meri ps (vastauspuheenvuoro): Arvoisa puhemies! Kunnat ovat olleet mukana tässä MAL-sopimuksessa. Monet kunnat ovat antaneet Uudellamaalla selkeän viestin: ”ei” tietulleille. Hyvinkäällä käsitelimme tätä muutama viikko sitten valtuustossa. Perussuomalaiset esittivät, että Hyvinkään tahtotilan on oltava, että ruuhkamaksuja ei tule ottaa käyttöön. Hävisimme muuten äänestyksen niukasti. Ymmärrän, että vihervasemmisto kannatti tietulleja ja veroja, mutta että keskusta [Perussuomalaisten ryhmästä: Ohhoh!] — keskusta, joka haluaa pitää koko Suomen asuttuna, kannatti Hyvinkäällä näitä tietulleja. Täällä on äänestystulos. [Puhuja näyttää paperia] Kysyn ministeri Vanhaselta, aikooko hän valtion kirstunvartijana peruuttaa tämän rahankeräyshankkeen. Ilmoittakaa tämä nyt kaikelle kansalle ja kaikille kunnille: peruutetaan tämä.

16.06 Valtiovarainministeri Matti Vanhanen (vastauspuheenvuoro): Arvoisa puhemies! MAL-sopimuksen yhteydessä ei ole päätetty tietulleista eikä ruuhkamaksuista, niistä on todettu se, mikä on hallitusohjelmassa. Hallitusohjelmassa on ilmoitettu, että ruuhkamaksut mahdollistava lainsäädäntö säädetään tällä vaalikaudella, mitään muuta ei ole... [Välihuutoja perussuomalaisten ryhmästä] Tietysti hallitusohjelmasta pidetään kiinni. Sen valmistelu ei ole vielä käynnissä. Siihen palataan myöhemmin tämän vaalikauden aikana, ja silloin on aihetta keskustella sen sisällöstä. Jos valmistelu etenee, olen aivan varma, että ne kunnat, joita se mahdollisesti koskisi, varmasti tulevat olemaan tiiviisti osallisina siinä valmisteluvaiheessa. [Leena Meri: No kun heidän on pakko olla!]

Pöytäkirjan asiakohta PTK 126/2020 vp

16.07 **Jussi Halla-aho ps** (vastauspuheenvuoro): Arvoisa puhemies! Pienituloinen työssäkäyvä suomalainen on varsinkin pääkaupunkiseudulla ajettu vähän kummalliseen tilanteeseen. Vuokrataso on niin korkea, että palkasta ei usein jää mitään käteen. Tämä johtuu suureksi osaksi siitä, että tänne muuttaa koko ajan ulkomailta ihmisiä, joiden asumisen maksaa yhteiskunta. [Paavo Arhinmäki: Niinpä tietysti!] Kiinteistösijoittajilla on kissanpäivät, mutta kaikki muut häviävät. Työssäkäyvä ihminen joutuu usein siis asumaan kauempana ja tarvitsee autoa työmatkoihin. [Paavo Arhinmäki: Patologista!] Sitten häntä sakotetaan työssäkäynnistä nostamalla autoilun kustannuksia erilaisilla tavoilla. Jos autoilua halutaan vähentää, eikö olisi järkevämpää huolehtia siitä, että ihmisillä on varaa myös asua lähellä työpaikkojaan, kuin rangaista sakkoverolla niitä, joiden on pakko ajaa autoa?

16.08 **Valtiovarainministeri Matti Vanhanen** (vastauspuheenvuoro): Arvoisa puhemies! Liikenteen kokonaisverotus, kun arvonlisäverotus lasketaan mukaan, on noin 8 miljardia euroa. Se on ollut sillä tasolla tavattoman pitkän aikaa — kaikki puolueet ovat ehtineet olemaan hallituksissa sinä aikana. Merkittävä osa meidän yhteiskuntamme rahoituksesta perustuu liikenteen erimuotoiseen verottamiseen.

Viimeiset veroratkaisut, joita hallitus on esittänyt eduskunnalle, eivät ole suinkaan kiristämässä vaan keventämässä. Työsuhde-etujen verotusta ollaan pikemminkin keventämässä eikä kiristämässä.

16.08 **Ritva Elomaa ps** (vastauspuheenvuoro): Arvoisa puhemies! Autoilun kustannukset ovat Suomessa todella korkeat. Talousarvioesityksessä liikenne- ja viestintäministeriön hallinnonalan kohdalla ympäristöasiat hurauttavat tärkeyslistan kärkeen, ohi toimivan ja edullisen liikkumisen edistämisen. Suomessa ja erityisesti maaseudulla välimatkat ovat pitkät ja julkinen liikenne on paikoin heikko. Korona on ajanut todella monen suomalaisen talouden tiukille. Nyt kaikki helpotukset arjen menoihin ovat enemmän kuin tarpeen. Hallitus pyrkii verotuksella tukemaan sähköautoilua ja pyöräilyä, mutta kalliit sähkömoottorit eivät ole kaikkien kukkaroille vaihtoehto. Tässä tilanteessa pitäisikin miettiä kevennyksiä autoilun verotukseen eikä mitään tietulleja. Kun autoilun kustannukset laskisivat, jäisi enemmän käyttöön muuhun kulutukseen. Sitä yrityksemme nyt kaipaavat kipeästi. Kysynkin asianomaiselta ministeriltä: mitä hallitus aikoo tehdä, jotta autoilun kustannuksia saadaan laskettua kaikkien suomalaisten kohdalla — myös niiden, joilla ei ole lähiostaria sähköauton latauspisteineen tai rahaa näihin kalliimpiin kulkupeleihin? Perussuomalaisten mielestä olisi tärkeää [Puhemies koputtaa] päästä omalla autolla töihin, jos se työpaikka vielä on.

16.09 **Valtiovarainministeri Matti Vanhanen** (vastauspuheenvuoro): Arvoisa puhemies! Valtiolla ei ole varaa nytten verotusta keventää. [Leena Meri: Kiristää vaan!] Tässä alkuviikolla budjetin keskustelussa on esitetty, nimenomaan siltä laidalta, mitä erilaisimpien verojen keventämistä. Kuuntelin eräänkin puheenvuoron, jossa oli yhteen menoon yhdeksän erilaista verovähennystä, joita esitettiin. Nyt tämän päivän teema on se, että liikenteeseen liittyvää verotusta pitää keventää. Meillä ei ole valitettavasti sellaista etuoikeutta ja mahdollisuutta, että voisimme mitenkään olennaisesti [Välihuutoja perussuomalaisten ryhmästä] liikenteen verotusta keventää.

Pöytäkirjan asiakohta PTK 126/2020 vp

16.10 Liikenne- ja viestintäministeri Timo Harakka (vastauspuheenvuoro): Arvoisa puhemies! Kiitos kysyjälle tärkeästä kysymyksestä. Liikenne- ja viestintäministeriön sydämenasiana on sujuva liikkuminen Suomessa ja myöskin se, että tiet ja raiteet ovat hyvässä kunnossa. Ja kuten ehkä tiedätte, liikenne- ja viestintäministeriön hallinnonalalla perusväylänpitoon on tämä hallitus päättänyt lisätä 300 miljoonaa euroa lisää joka vuosi, eli perusväylänpitoon pannaan 1,2 miljardia euroa tämän hallituskauden aikana. Lisäksi auttaaksemme ihmisiä myöskin siihen, että olisi varaa käyttää julkista liikennettä, olemme jo tähän mennessä lisätalousarviossa lisänneet julkisen liikenteen tukea 100 miljoonalla eurola, jotta olisi saatavilla enemmän vaihtoehtoja myöskin maaseudulla, myöskin syrjäseudulla, missä ely-yhteydet huolehtivat siitä, että kaikkialta pääsee eteenpäin. Tämä on meidän sydämenasiamme, ja yritämme huolehtia parhaamme mukaan näissä vaikeissakin olosuhteissa siitä, että liikkuminen sujuu Suomessa.

16.11 Markku Eestilä kok (vastauspuheenvuoro): Arvoisa puhemies! Vaikuttaa kyllä siltä, että hallituksen suhtautuminen liikenteen verotukseen on nurinkurinen. Te meinaatte lisätä veroja, ja olivatpa ne ruuhkamaksuja tai tietulleja tai mitä tahansa, niin se lisää autoilun kustannuksia ja työssäkäynnin kustannuksia, ja kokoomus ehdottomasti vastustaa sitä.

Minä toivon, että hallituksen ministerit tutustuvat eurooppalaiseen tilanteeseen. Saksa lisää tukea sähköautoille. Se meinaa niitä ottaa käyttöön niin, että 2030 on 10 miljoonaa. Se tarkoittaa sitä, että Suomeenkin tällä autoverorakenteella vyöryy merkittävä määrä käytettyjä isopäästöisiä autoja. Ja jos te, arvoisa hallitus ja arvoisa valtiovarainministeri, ette tee mitään, niin me tulemme näkemään ennennäkemättömän vanhojen autojen vyöryn Suomeen, ja silloin kaikki nämä liikenteen päästötavoitteet karkaavat käsistä. Ettehan te tee tätä virhettä?

16.12 Valtiovarainministeri Matti Vanhanen (vastauspuheenvuoro): Arvoisa puhemies! Niin kuin kerroin, valtiovarainministeriössä on liikenteen kokonaisverotuksen uudistus työryhmässä käynnissä. Se työryhmän esitys valmistuu ensi keväänä. Ja kun katsotaan tulevaisuuden liikenteen verotusta, niin meillä on erittäin suurena haasteena se, että kun vähitellen siirrytään fossiilittomaan liikenteeseen, niin merkittävä osa siitä veropohjasta, jolla yhteiskunta kerää tärkeän osan verotuloistaan, samalla katoaa ja meidän on liikenteen verotuksen rakenteita muutettava. Mutta se ei tarkoita sitä, että nyt muuttaisimme rakennetta kiristääksemme liikenteen verotusta ja vaikeuttaaksemme ihmisten asemaa varsinkaan pitkien matkojen osalla. Sellaista suunnitelmaa ei ole.

16.13 Ari Torniainen kesk (vastauspuheenvuoro): Arvoisa herra puhemies! Suomi on pitkien etäisyyksien maa, ja tarvitsemme todellakin yksityisautoilua nytten ja tulevaisuudessa. Keskusta ei tule hyväksymään sellaisia ratkaisuja, jotka asettavat alueet ja ihmiset eriarvoiseen asemaan eri puolilla Suomea. Ja tosiasiassa on, että ilmasto ei pelastu pelkästään sillä, että autoilusta tehdään liian kallista. Se olisi ainoastaan tulonsiirtoa rikkaille. Liikenneministeri Harakan mainitsemat tutkijat ovat mielestäni katsoneet liikenteen päästöjen puolittamista ainoastaan yhdestä tietystä näkökulmasta ja tietystä suunnasta. Arvoisa valtiovarainministeri, voisimmeko me katsoa täällä eduskunnassa ja myöskin kehittää autoilua luonnollisena oikeutena ihmisille [Puhemies koputtaa] ja kokonaisuutena, ei pelkästään verosampona?

Pöytäkirjan asiakohta PTK 126/2020 vp

16.14 Valtiovarainministeri Matti Vanhanen (vastauspuheenvuoro): Arvoisa puhemies! En kutsuisi tätä verosammoksi, mutta se on tärkeä osa meidän verojärjestelmäämme, siitä me emme pääse mihinkään. 8 miljardia euroa on tavattoman suuri summa valtion budjetissa, ja en halua olla luomassa katteettomia odotuksia siitä, että sieltä voitaisiin noin vaan isoja erä ottaa.

Liikenteen osalta oikeastaan viimeisen vuoden aikana merkittävin asia, mikä on tapahtunut, liittyy etätyön nopeaan lisääntymiseen tunnetuista syistä. Se on sujuvoittanut valtavasti liikennettä, alentanut ihmisten kustannuksia, ja muun muassa tämä on yksi sellainen asia, jota eduskunta voisi pohtia, se, mitä tulevaisuuden mahdollisuuksia on siihen, että jatkossa pysyvästikin etätyötä tehtäisiin enemmän.

Ja muutoin ilman muuta liikenteen rakenteita pitää pyrkiä muuttamaan niin, että autoilu on mahdollista mutta se tapahtuu vähäisillä tai olemattomilla päästöillä. Se olisi toivottavasti edullista, se olisi toivottavasti turvallista. [Puhemies koputtaa] Kaikkeen tähän kyllä tekninen kehitys antaa mahdollisuuksia.

16.15 Liikenne- ja viestintäministeri Timo Harakka (vastauspuheenvuoro): Arvoisa puhemies! Kiitän kysyjä erinomaisista kysymyksistä.

Meillä on juuri nyt todellakin ainutlaatuinen mahdollisuus katsoa niitä erilaisia vaihtoehtoja, joilla saavutetaan tämän salin jakama tavoite siitä, että liikenteen päästöt puolittuvat vuodesta 05 vuoteen 30, eli sitä, mitkä ovat ne fiksuimmat, oikeudenmukaisimmat keinot siihen. Ja tässä meillä on monta tärkeää keinoa. Hallitus ei ole vielä aloittanut päätöksentekoa. Ratkaisusta en voi muuta sanoa kuin että siellä on hyvin laaja kirjo keinoja, jotka edesauttavat myöskin autoilua: biopolttoaineiden, biokaasun lisääminen myöskin raskaaseen liikenteeseen, autokannan uusiminen päästöttömään, vähäpäästöiseen, autovalmistajien omat normit niin Suomessa kuin Euroopassa ja — kuten mainitsin jo — suuret investoinnit teiden kunnossapitoon, raiteiden kunnossapitoon ja lisäksi viimeksi kesäkuussa lisäbudjetissa tehdyt useitten satojen miljoonien eurojen satsaukset nimenomaan teihin ja raiteisiin.

16.16 Sheikki Laakso ps (vastauspuheenvuoro): Arvoisa puhemies! Kun arvoisa ministeri mainitsi tuossa äsken, että tulee uusi verouudistus, niin aikooko nyt sitten todellakin hallitus maksattaa tietullimaksuilla sähköautot? Eli ne, joilla ei ole varaa ostaa uutta autoa ja ajavat vanhalla Ford Mondeolla tai Opel Astralla tai vastaavalla, maksavat tämän hankehumpan.

16.17 Valtiovarainministeri Matti Vanhanen (vastauspuheenvuoro): Arvoisa puhemies! Tämmöistä toimeksiantoa ei ole annettu. Minä en kutsuisi sähköautoilua miksikään humpaksi. Se on maailmalla ilman muuta erittäin vahvasti vahvistuva trendi. Norjassa näyttää siltä, että siellä jo 80 prosenttia autoista on osittain sähkökäyttöisiä. Se tulee olemaan tulevaisuutta Suomessakin, mutta niiden hankintahinnat ovat edelleen suurimmalle osalle suomalaisia liian kalliita. Mutta asteittain, kun niitä käytettynä tulee, niitä tulee siirtymään myös käytettyjen autojen kauppaan. Se kehitys on verraten hidas, mutta se on vääjäämätön, ja sen rinnalla on sitten nämä ministeri Harakan mainitsevat biokaasut, etanolit, biodieselit, muitakin käyttövoimia, joiden avulla me pystymme autoilemaan, mutta teemme sen päästöttömästi.

Pöytäkirjan asiakohta PTK 126/2020 vp

16.18 Heikki Vestman kok (vastauspuheenvuoro): Arvoisa puhemies! Hallituksen aikomus sallia tietullit eli uusi työssäkäyntivero on täysin järjetön. Cityvihreät ovat selvästi saaneet tahtonsa läpi, kun demareita, keskustaa ja RKP:tä ei ilmeisesti tarpeeksi kiinnostanut työssäkäyvien ja yrittäjien etu. Sanoitte, että valmistelua ei ole käynnissä, mutta kyllä seudulla, Uudellamaalla, asiaa on valmisteltu. Helsingin seudun esittämän suunnitelman mukaan tietulli olisi jopa 1 500 euroa vuodessa Kehä kolmosen ulkopuolelta pendelöivälle työssäkäyvälle. [Välihuutoja] Jos tämä maksu sallitaan Uudellamaalla, tämä järjettömyys leviää. Kysyn teiltä, uusmaalaiset ministerit Vanhanen ja Harakka: onko teistä oikeudenmukaista, että mäntsäläläinen hoitaja, tuusulalainen pienurakoitsija, raaseporilainen opettaja tai sipoolainen insinööri maksaisi 130 euroa kuukaudessa siitä hyvästä, että hän nousee aamulla ja lähtee töihin?

16.19 Valtiovarainministeri Matti Vanhanen (vastauspuheenvuoro): Arvoisa puhemies! Kuten sanoin, tämä valmistelu ei vielä ole käynnissä, mutta se on aika lailla varmaa, että Helsingin seudun kunnilla — siellähän toiveita tietysti on tästä maksusta — ei ole kyllä oikeutta päättää esimerkiksi siitä, miten vaikka Kehä kolmosella, valtion rakentamalla ja maksamalla tiellä, joitain maksuja perittäisiin. Se vaatii lainsäädäntöä, ja siihen tämä sali pääsee osallistumaan.

16.19 Liikenne- ja viestintäministeri Timo Harakka (vastauspuheenvuoro): Arvoisa puhemies! Erittäin lyhyt kommenttini on se, että toistamallakaan tämä väite ei muutu todeksi. Tämä pelottelu, jota tässä pyöritätte, on puolitoista vuotta vanhaa tekstiä. Edelleenkin mitään valmistelua ei ole olemassa, [Välihuutoja] voisitte kyllä siirtyä tosiasioiden pariin, ainakin valtiovarainministeriön ja liikenne- ja viestintäministeriön osalta.

16.20 Sari Essayah kd (vastauspuheenvuoro): Arvoisa puhemies! Ministeri Harakka, täällä peräänkuulutitte niitä fiksuja keinoja, millä liikenteen päästöjä saadaan alennettua. Entä jos ensimmäiseksi peruisitte sen verotuen poiston, jonka teitte heti tämän hallituskauden alussa, mikä koski parafiinista dieseliä eli sitä kotimaassa valmistettua dieseliä, joka vähentää 90 prosenttia päästöjä? Sen sijaan te korotitte verotusta, ja tällä kaudella te olette korottaneet sekä bensiinin että dieselin verotusta enemmän kuin yksikään aiempi hallitus 2000-luvulla. Jos ajatellaan Suomea pitkien etäisyyksien maana, harvan asutuksen maana, niin tämä on myrkyä kansalaisten ostovoimalle. Ja siinä mielessä me todellakin ihmettelemme tässä salissa, kuinka on mahdollista, että niitä fiksuja keinoja, mitä olisi käytössä, te tarvitte ja sitten toisaalta olette valmiita koko ajan tulemaan sinne autoilijan kukkarolle ja sitä kautta keräämään lisää veroja ja viemään kansalaisten ostovoimaa. Eikö tähän ole tulossa muutosta?

16.21 Valtiovarainministeri Matti Vanhanen (vastauspuheenvuoro): Puhemies! Tämän vaalikauden korotus bensiinin ja dieselin verotukseen astui kesällä voimaan. Se vastaa kohtuullisen tarkasti sitä, mikä on yleinen kustannusten nousu. Tarkistin asian vielä tänään muun muassa dieselin hinnan kohdalla. Tämän taakse jääneen vuosikymmenen osalta olemme samalla tasolla dieselin reaali hinnassa kuin olimme esimerkiksi vuonna 2011. Tässä luodaan vahvoja mielikuvia siitä, että se olisi nousemassa, mutta minä luulen, että he ja me, jotka käytämme autoa, tuolla bensapumpulla kyllä tiedämme sen, mikä on dieselin ja bensiinin hinta. Onko se nyt jotenkin poikkeuksellisen korkealla?

Pöytäkirjan asiakohta PTK 126/2020 vp

16.22 Liikenne- ja viestintäministeri Timo Harakka (vastauspuheenvuoro): Arvoisa puhemies! Hyvä, että tämä tuli esille, koska siis tekniikkahan kehittyy kymmenessäkin vuodessa niin, että tämä päästöhyöty, joka tästä parafiinisesta dieselistä saavutettiin, ei uusissa ajoneuvoissa, uudessa moottoritekniikassa, enää toteudu. Tämän toteavat myöskin parafiinisen dieselin valmistajat. Mutta sen lisäksi, minkä itse kukin meistä kuluttajina päättää tankatessaan, itseni mukaan lukien, esitetään usein se kysymys, miksi biodiesel ei voisi olla halvempaa. Mielestäni tämä systeemitasoinen ratkaisu, johon ollaan nyt Suomessa menty ja jota pyritään laajentamaan, on se, että jokainen meistä osallistuu: kun meillä on tämä 20 prosentin jakeluvollisuus eli sekoitetaan kaikkeen polttoaineeseen bio-osaa ja se kasvatetaan 30 prosenttiin, toivottavasti enemmänkin, niin jokainen meistä pystyy siis osallistumaan siihen, että liikenne on entistä päästöttömämpää ilman, että oikeastaan huomammekaan sitä. Nämä ovat kaikkein tärkeimpiä tapoja päästä näihin yhteisiin [Puhemies koputtaa] ilmastotavoitteisiin.

16.23 Jenni Pitko vihr (vastauspuheenvuoro): Arvoisa puhemies! Näistä liikenne- ja viestintäministeriön raporteista kävi selkeästi ilmi se, että ei riitä pelkästään, että me muutamme meidän autokantaamme tai muutamme polttoaineita vähäpäästöisemmiksi, vaan meidän täytyy myös vähentää henkilöautoliikenteen suoritteita. Autoliikenteen vähentäminen on luonnollisesti helpointa siellä, missä on muitakin vaihtoehtoja — joukkoliikennettä, kävelyä ja pyöräilyä — ja siksi moni myös on kokenut nämä tietullit itse asiassa aika reiluksi tavaksi vähentää autoilua. [Välihuutoja oikealta] Jos vähentämällä autoilua, ei siis lopettamalla, kaupunkien keskustoissa ja taajamissa me samalla raivaamme tilaa ihmisille ja asunnoille, me teemme myös parempaa liikenneturvallisuutta ja ilmanlaatua ja kannustamme ihmisiä liikkumaan lihasvoimin ja edistämään terveyttä. Kysynkin ministeri Harakalta: kuinka autoliikennettä voidaan vähentää kaupungeissa ja samalla raivata tilaa uusille asunnoille ja ihmisille joukkoliikenteen ääreen?

16.24 Liikenne- ja viestintäministeri Timo Harakka (vastauspuheenvuoro): Arvoisa puhemies! Todellakin meillä on tässä ainutlaatuista tutkimusaineistoa, jolla voimme verrata erilaisia keinoja, joita ovat Aalto-yliopiston ja VTT:n parhaat tutkijat kuukausikaupalla valmistaneet. Tässä on kymmenittäin erilaisia päästövaikutuksia, ja tästä vertailusta ilmenee aika yllättäviä ja mielenkiintoisia seikkoja. Ruuhkamaksujen käyttöönotto Helsingin seudulla käytännössä johtaisi äärimmäisen vähäiseen päästövähennykseen. Tämä täytyy ottaa nyt huomioon, kun pohditaan näitä erilaisia keinoja. Meillä ei ole vielä suunnitelmaa, me emme ole vielä hallituksessa aloittaneet päätöksentekoa, mutta meillä on tässä erinomainen, kansainvälisestikin verrattuna mainio aineisto sille, miten voimme tehdä vastuullista päätöksentekoa asiassa. Sen lisäksi tämä hallitus toki lisää kävelyn ja pyöräilyn määrärahoja, 30 miljoonaa tänäkin vuonna, aivan ennätysmäisiin summiin, ja olemme muuten päässeet ykkösiksi Euroopassa siinä, minkä verran koronan ansiosta olemme lisänneet pyöräilyn määrärahoja [Puhemies koputtaa] — ykkösiksi Euroopassa.

Toinen varapuhemies Juho Eerola: Ja vielä edustaja Purra, ja sen jälkeen vaihdetaan aihetta.

16.25 Riikka Purra ps (vastauspuheenvuoro): Arvoisa puhemies! Todellakin, tämä hanke on hallitusohjelmassa, turha sitä on kieltää. Tässä kuulumme edellä, että vihreät tietysti

Pöytäkirjan asiakohta PTK 126/2020 vp

kannattavat tätä hanketta. Puolueen mielestä ihmisten ei pitäisi asua kauempana kuin pyörämatkan päässä kaupungista. Mutta keskusta, tosiaankin — luulen, että keskustalla on halu lyödä Uuttamaata aina kun mahdollista. Valitettavasti samaan aikaan he eivät tee toimia, jotka helpottaisivat elämää syrjäseuduilla. Kyseessä on tosiaan regressiivinen maksu, joka vähentää ihmisten käytössä olevia rahoja, ja kuten täällä jo kuultiin, ihmiset harvoin ajelevat huvikseen, joten tällä ei tule olemaan vaikutusta myöskään päästöihin.

Mutta tässä kun olemme kuulleet sekä keskustan että vihreiden linjan, [Kimmo Kiljunen: Ei demareiden!] niin kysyn hallitukselta: kumpi teidän mielestänne on tehokkaampi tapa vaikeuttaa autoilua, lisäverot vai Kaisaniemessä kadulla istuminen? [Naurua]

16.26 Valtiovarainministeri Matti Vanhanen (vastauspuheenvuoro): Arvoisa puhemies! Verot oli mainittu, silloin minä vastaan.

Kuten sanoin, verotuksella, myös liikenteen kohdalla, on ensi sijassa tarkoituksena rahoittaa meidän hyvinvointijärjestelmäämme. Sitä on vuosikymmeniä kerätty. Sen merkitys on noin 8 miljardia euroa valtion budjetissa. Tiedän, että ihmiset eivät siitä pidä, mutta se on noin puolitoista kertaa niin paljon kuin me saamme valtion tuloverolla, eli se on valtavan tärkeä, ja sen takia sitä ei myöskään pidä käsitellä kevyesti. Mutta se on tehty pitkäjänteisesti niin, että ihmisten pitää voida liikkua. Suurimmassa osassa Suomea ei ole vaihtoehtona joukkoliikennettä olemassa. Tästä tulemme huolehtimaan, että jatkossakin Suomessa voi kaikkialla asua ja tehdä työtä, ja siihen liittyy myös sellainen liikkuminen, jota tapahtuu muutoinkin kuin joukkoliikenteellä.

Kysymyksen käsittely päättyi.