

Täysistunto

Tiistai 19.6.2018 klo 14.10—18.52

12. Hallituksen esitys eduskunnalle laeiksi autoverolain sekä ajoneuvoverolain 10 §:n ja liitteen muuttamisesta

Hallituksen esitys HE 74/2018 vp
Lakialoite LA 10-11, 99/2016 vp, 52-53, 59, 86/2017 vp
Toimenpidealoite TPA 14/2015 vp
Valiokunnan mietintö VaVM 7/2018 vp

Ensimmäinen käsittely

Puhemies Paula Risikko: Ensimmäiseen käsittelyyn esitellään päiväjärjestyksen 12. asia. Käsittelyn pohjana on valtiovarainvaliokunnan mietintö VaVM 7/2018 vp. Nyt päätetään lakiehdotusten sisällöstä.

Keskustelu

17.53 **Esko Kiviranta kesk** (esittelypuheenvuoro): Arvoisa puhemies! Nyt ensimmäisessä käsittelyssä oleva auto- ja ajoneuvoverolain muutos liittyy EU-lainsäädäntöön sisällytettyyn uuteen henkilöautoja ja kevyitä hyötyajoneuvoja koskevaan mittaustapaan, jolla arvioidaan aiempaa tarkemmin ajoneuvon polttoaineenkulutusta ja hiilidioksidipäästöjä. Uuden mittaustavan käyttöönotto kasvattaa ajoneuvojen mitattuja päästöarvoja. Jotta auto- ja ajoneuvoverotuksen keskimääräinen taso Suomessa ei nousisi, uudella mittaustavalla mitattujen autojen auto- ja ajoneuvoverotasot sopeutetaan uuden mittaustavan mukaisiin hiilidioksidipäästöarvoihin siten, että verotasot säilyisivät hallituksen esityksen mukaan keskimäärin ennallaan. Autoverolain muutos on tarkoitettu tulemaan voimaan 1. syyskuuta tänä vuonna. Sen sijaan uuden verotaulukon mukaista ajoneuvon perusveroa sovellettaisiin vasta 1. tammikuuta 2020 ja sen jälkeisiltä päiviltä kannettavaan ajoneuvoveron perusveroon.

Arvoisa puhemies! Hallituksen esityksessä verotaulukoiden sopeutus on pyritty toteuttamaan mahdollisimman tarkoin eri päästötasoilla. Autoalan edustajat ovat kuitenkin oman selvityksensä perusteella tulleet siihen tulokseen, että uusi autoveroasteikko kiristää keski- ja suuripäästöisten autojen verotusta. Valtiovarainministeriö on suhtautunut varauksellisesti autoalan esittämään selvitykseen. Autoverolain muutos on perusteltua tehdä heti 1. syyskuuta tänä vuonna, siis 1.9.2018 alkaen, jolloin ensirekisteröinnin vaatimuksia koskeva mittaustavan muutos tulee voimaan. Tämä on myös autoalan näkemys voimaantulon ajankohdasta.

Valiokunta toteaa mietinnössään, että uuteen mittaustapaan perustuvaa tietoa alkaa kertyä enenevästi tämän vuoden aikana. Tämän vuoksi valiokunta ehdottaa eduskunnan hyväksyttäväksi seuraavan lausuman:

Pöytäkirjan asiakohta PTK 69/2018 vp

”Eduskunta edellyttää, että valtiovarainministeriö seuraa verotaulukoihin tehtävien muutosten vaikutuksia ja esittää eduskunnalle asiantuntijaselvityksen muutosten vaikutuksista verotuksen tasoon autojen eri CO₂-päästötasoilla vuoden 2018 loppuun mennessä. Jos selvitys antaa aihetta korjaaviin lainsäädäntötoimenpiteisiin, ministeriön tulee valmistella tarvittavat hallituksen esitykset viivytyksettä ja saattaa ne eduskunnan käsiteltäviksi.”

Arvoisa puhemies! Lisäksi valiokunta esittää tarkistusta voimaantulosäännökseen. Uusia verotaulukoita on tarkoitus soveltaa vain niihin ajoneuvoihin, joiden päästöt on mitattu uudella, 1. syyskuuta 2018 voimaan tulevalla WLTP-mittaustavalla. On kuitenkin mahdollista, että elokuun 2018 loppuun mennessä kertyneessä tilauskannassa on autoja, joiden vero määräytyy uuden mittaustavan pohjalta. Kun tätä ei ole voitu ennakoida ostopäätöksen teossa, verotason muutos voi muodostua yksittäistapauksessa kohtuuttomaksi. Tämän estämiseksi valiokunta ehdottaa voimaantulosäännöstä muutettavaksi siten, että ostajalla olisi oikeus valita sovellettava veroasteikko tilanteessa, jossa ajoneuvo on tilattu ennen 1.9.2018 ja sen autoveron määräytymispäivä on 1.9.2018 tai sen jälkeen. Verotuksessa voidaan valiokunnan ehdotuksen mukaan soveltaa verovelvollisen tai verosta vastuussa olevan vaatimuksesta näissä tapauksissa autoverolain liitteen verotaulukkoa 1. Vaatimus tästä on esitettävä veroilmoituksella. Kysymys on kuluttajan kannalta kohtuullisen lopputuloksen varmistamisesta rajatussa siirtymätilanteessa, ei veropoliittisesta ratkaisusta.

Arvoisa puhemies! Valiokunnan mietintö on yksimielinen.

17.57 Markku Eestilä kok: Arvoisa puhemies! Olen hyvilläni siitä, että valtiovarainvaliokunta otti huomioon niitä asioita, mitä täällä lähetekeskustelussa silloin nousi esille. Kyllähän tässä on se hyvä puoli, että tässä nyt ostajien oikeusturva on sillä tavalla turvattu, että ne, jotka tilaavat auton ennen kuin tämä laki tulee voimaan, pystyvät valitsemaan joko tämän uuden tai vanhan perusteella, sen mukaan, kumpi on sitten ostajalle edullisempi. Se selkeyttää markkinatilannetta ja aiheuttaa vähemmän markkinahäiriöitä kuin se hallituksen esitys, joka täällä lähetekeskustelussa oli. Siinä mielessä täytyy kiittää, että valiokunta ja sen verojaosto ovat ottaneet vakavasti lähetekeskustelussa esiin nostetut asiat.

Kuitenkin itse haluan tämän puheenvuoron käyttää vähän periaatteellisista syistä. Täytyy omana mielipiteenä edelleen sanoa, että sekini on hyvä, että siellä on varovaisuusperiaatteella edetty valtiovarainvaliokunnassa ja verojaostossa ja on kirjattu lausuma sinne, että valiokunta seuraa tilannetta ja mikäli kohtuuttomuuksia markkinoilla esiintyy ja tapahtuu sellaisia ilmiöitä, mitä esimerkiksi autoala on ottanut esille, niin silloin voidaan uudestaan arvioida tämä tilanne.

Itse ajattelen kyllä hieman samalla tavalla kuin autoalan edustajat, että tässä on ilmeinen riski, koska tämä taulukko nyt sitten kuitenkin jää sellaisena voimaan syyskuun alusta lähtien, että kyllä siellä vaan keskipäästöisillä ja ehkä vähän enempipäästöisilläkin autoilla, mitä jotkut isot perheet joutuvat ostamaan, autovero nousee. Siitä saattaa myös seurata eri mekanismien kautta sen ikävän ilmiön voimistuminen, mikä jo nyt Suomessa on nähtävissä, että tätä maata käytetään vanhojen, isopäästöisten autojen loppusijoituspaikkana. Siitä varmaan saksalaiset ja ruotsalaiset kiittävät, koska meillä nyt käy niin, että uuden auton ostaminen on tunnetusti kallista, ja nyt se on tämän hallituksen esityksen ja eduskunnan hyväksymisen jälkeen vielä hieman kalliimpaa. Ja kun me tiedämme, missä alennusmyynnisissä nämä vanhat dieselit nyt ovat sitten eri maissa tehtyjen eri linjausten takia — Saksassa korkein hallinto-oikeus on antanut kunnille luvan kieltää tiettyjen autojen liikennöinti — niin se väistämättä johtaa siihen, että näiden autojen hinnat halpenevat. Henkilöautoja tuli

Pöytäkirjan asiakohta PTK 69/2018 vp

jo viime vuonna 29 500 Suomeen, ja siihen pakettiautot päälle, niin tuli joku 32 500 Suomeen. Nyt on arvioitu, että niitä tänä vuonna tulee 40 000, ja kun ne ovat keskimäärin 8,9 vuotta vanhoja ja ne ovat väärää moottoritekniikkaa, jossa tulee sekä hiilidioksidia että haitallisia typen oksideja, niin sen takia kannan huolta, että jos kerran Suomi on sitoutunut kansainvälisiin sopimuksiin ja meinaa liikenteen päästöjä puolittaa, niin minä en oikein usko, että se päämäärä lähenee, jos tänne tulee noin 40 000 vanhan teknologian autoa. Pitäisi kuitenkin menetellä niin — se on oma näkemykseni — että autovero poistuu ja ihmiset pystyvät ostamaan halvempia ja turvallisempia autoja. Sen pitäisi olla meidän suunta. Ja silloin se myös vie Suomea lähemmäksi noudattamaan niitä kansainvälisiä sopimuksia, mitä me olemme tehneet. Sen autoveron voi kyllä poistaa niin, että siitä ei tule markkina-häiriötä, kun se tehdään hallitusti 4—5 vuoden aikana, mutta se on toinen asia.

Miksi pidän puheita täältä pöntöstä autoista? Koska minua autoverotus kiinnostaa ja olen seurannut autoverotuksen pitkää historiaa Suomessa ja minun täytyy valittaen täältä pöntöstä sanoa, että se on sisältänyt laittomuuksia ja mielivaltaisuuksia koko sen ajan, mitä se on ollut olemassa. Ei siitä kovin suurta rintamerkkiä voi kenellekään antaa. Ja edelleen se sisältää mielivaltaisuuksia, ja vaikka valtiovarainministeriön vero-osaston asiantuntijat väittävät, että asia on kunnossa, niin ei todella ole. Se on eri asia, mutta sen takia tämä autoilu ja siihen liittyvä verotus on tärkeää, koska näen, että viime aikoina me sote-keskustelujen yhteydessä joka päivä törmäämme enemmän tai vähemmän perustuslakivaliokunnan tulkintoihin ja näkemyksiin. Toivoisinkin, että tämän puheenvuoron joskus lukisi joku niistä perustuslakiasiantuntijoista, jotka pohtivat nykyjärjestelmän perustuslainmukaisuutta, sillä tilannehan on — jokainen kansanedustaja, joka tulee Itä-Suomesta tai Pohjois-Suomesta tai kauempaa, tietää tasan tarkkaan — se, että täällä me emme tarvitse omaa autoa. Täällä sen voi vapaasti valita, kulkeeko julkisilla liikenneneuvoilla vai kulkeeko omalla autolla. Itse en ole täällä tarvinnut seitsemän vuoden aikana kertaakaan omaa autoa käytännössä. Olen kyllä sitä käyttänyt täällä, mutta en ole sitä tarvinnut. Mutta kun minä asun Itä-Suomessa, niin ainakaan meidän perhe ei tule toimeen ilman kahta autoa, ja se on pakollista. Siellä eivät kulje linja-autot eivätkä muut, eikä siellä pysty asioita toimittamaan julkisten kulkuneuvojen varassa. Eli käytännössä me olemmekin yhtäkkiä tilanteessa, että ihmiset ovat eriarvoisessa asemassa, vaikka pitäisi yhdenvertaisuuteen pyrkiä.

Olen täysin vakuuttunut, että jos tämä autoverotus ja kaikki siihen liittyvät verot, arvonlisäverot ja muut — ne ovat yhteensä 8,3 miljardia — tänä päivänä keksittäisiin ja se olisi hallituksen esitys ja se menisi perustuslakivaliokuntaan, niin se ei missään nimessä läpäisisi perustuslakivaliokunnan käsittelyä. Ja se johtuu juuri tästä, että osa ihmisistä Suomessa on pakotettu käyttämään omaa autoa, heidät on pakotettu maksamaan isoja veroja sekä autoa ostettaessa että autoa käytettäessä, mutta täällä, missä julkinen liikenne toimii, lähinnä suurimmissa kaupungeissa, ihmiset voivat vapaasti valita, tukeutuvatko he julkisiin kulkuneuvoihin vai ostavatko he oman auton ja käyttävät molempia tai jompaakumpaa. Suurimmassa osassa maata tämä valinnanvapaus ei ole mahdollista. Sen takia tämä on tärkeä asia. En minä sen takia sitä autoveron poistoa, enkä ole huolissani tästä liikenteen korkeasta verotuksesta, etteikö valtio tarvitsisi rahaa sosiaali- ja terveydenhuoltoon ja koulutukseen, vaan minä en toista näin eriarvoistavaa verotusjärjestelmää tiedä kuin liikenteen verotus, minkä äsken perustelin.

Tätä puheenvuoroa pitäessäni kyllä ymmärrän ja tiedän, että se ei välttämättä muuta valtiovarainministeriön virkamiesten näkemystä siitä, että autovero pitäisi poistaa, mutta puhun sen takia, että minä luulen, että joku pikkuhiljaa alkaa kiinnittämään huomiota siihen,

Pöytäkirjan asiakohta PTK 69/2018 vp

että kun veroja kerätään, niin verotuksen pitää olla yhdenvertaista ja tasapuolista ja sen pitää kohdella kansalaisia samanarvoisella tavalla, ja jos on jollakin mahdollisuus välttää veroja mutta toisille ne ovat pakollisia, niin sellainen verojärjestelmä ei ole kovin järkevä.

18.05 Markku Pakkanen kesk: Arvoisa rouva puhemies! Nyt täytyy kyllä kehua erityisesti edustaja Eestilän asiantuntevaa puheenvuoroa liittyen autoverotukseen, kuinka eriarvoistava se on ja toteutuvatko valinnanvapaus ynnä muut. Täytyy toivoa tosiaan, että tämä puheenvuoro jää historiaan siltä osin. Se oli hyvä analyysi.

Autovero on intohimoja herättävä asia, niin kuin tässäkin tapauksessa. Heti täytyy antaa tietysti valtiovarainvaliokunnan jaostolle kiitoksia tästä varsinaisesta esityksestä, mutta itse esittäisin kysymyksen, pitäisikö jollain muulla systeemillä tätä autoverouudistusta kaiken kaikkiaan pohtia kuin jollakin päästöihin perustuvalla — hiilidioksidipäästöt tai typen oksidit — koska nämä ovat just näitä asioita, että se lisää sitten tätä tuontiautotilannetta, jos nämä ovat ne perusteet. Meillä on paljon muita vaihtoehtoja, on kenties ruuhkamaksuja ja tällomaisia. Äsken oli hauska tilanne, kun puhemiehen korokkeellakin oli jonkun verran ruuhkaa havaittavissa. Tämänäköisiä asioita olisi aina mukava pohtia, ja autoverouudistuksen pitäisi lähteä kokonaan siltä linjalta, että poistettaisiin autovero ja sitten mietittäisiin ne tavat, millä perustuslaillistenkin näkökulmien mukaan oikeudenmukaisesti ihmisiä sitten verotettaisiin ja sillä lailla kerättäisiin nämä rahat sosiaali- ja terveydenhuoltoon ja koulutukseen, mikä tietenkin on välttämätöntä.

Mutta tämän autoveron kautta kerätty raha on sellainen helppo ratkaisu ollut aikanaan, ja itse näkisin ainakin, että nämä päästöt eivät ole se kaikkein oikeudenmukaisin. Se on toki silloin oikeudenmukainen, jos vain pohditaan ympäristönäkökulmaa ja autokauppaa. Silloin voi olla, että päästö on kriteeri. Mutta meillä on havaittavissa tässä viime vuosina ollut, että siinä päästömittauksessakin on vähän tällainen fuskaamisen mahdollisuus, niin että ei kovin luotettava sekään järjestelmä ole. Siksi näkisin, että tämä autoverouudistus pitäisi nostaa niin kuin kissa pöydälle ja pohtia siltä kannalta, että poistettaisiin autovero ja sitten mietittäisiin perustellusti hyvät ratkaisut, millä ne vastaavat veroeurot sitten ihmisiltä oikeudenmukaisemmin perittäisiin kuin tällä hetkellä tehdään.

18.07 Hannu Hoskonen kesk: Arvoisa rouva puhemies! Autoverotus on varmasti yksi Suomen mielenkiintoisimpia keskustelunaiheita, vaikka tässä nyt ei porukkaa, edustajia, paikalla olekaan tätä enempää. Mutta tuolla erilaisissa kahvipöydissä autoverotuksesta varmasti keskustellaan paljon, ja tämän esityksen jälkeen uskon, että keskustelu ei ainaakaan ole laantumaan päin. Syyskuun alusta tuleva muutos on mielestäni varmasti ihan perusteltu, kuten edustaja Kiviranta omassa puheenvuorossaan kuvasi, mutta kun ottaa huomioon sen, miten suomalainen autoverojärjestelmä on aikanaan rakennettu — sitä on niin kuin entistä tilkkutäkkiä korjattu, korjattu ja vielä kerran korjattu — niin tänä päivänä ei taida oikein kukaan saada selvää, miten suomalaista autoilua verotetaan.

Ymmärrän näin ilmastopäästöjä seuranneena, että pitää pyrkiä päästöttömään liikenteeseen mahdollisimman tehokkaasti. Se on hyvä tavoite, ja siihen pitää mennä. Mutta edustaja Eestilä kuvasi hyvin tilannetta Suomessa, että meillä on alueita, kuten Helsinki ja pääkaupunkiseutu ja suuret kaupungit, joissa henkilöautoja ei juuri tarvitse, mutta maaseudulla, maaseutukaupungeissa ja muualla Suomessa auto on välttämättömyys — ilman sitä ei kerta kaikkiaan pärjää. Kun sitten tehdään tällainen uusi mittaustapa, niin kuin tässä on syyskuun alusta tulossa, niin se todellakin voi pahimmillaan johtaa siihen, että kun vaikka

Pöytäkirjan asiakohta PTK 69/2018 vp

joku perhe, jolla on useampi lapsi, tarvitsee isomman auton, jossa on uuden mittaustavan mukaan paljon isompi autovero, kuten edustaja Markku Eestilä hyvin kuvasi, niin sitten tulee Saksasta ja muualta Keski-Euroopasta tänne halvempia autoja, jotka eivät päästöiltään ole sitä, mihin tällä uudistuksella pyritään — eli vähempiin päästöihin. Tämä tekee surulliseksi, kun tämä on tällaista tilkkutäkin paikkaamista koko ajan.

Toivoisin, arvoisa rouva puhemies, että päästäisiin autojen päästöjen laskennassa tekemään oikeasti jotakin hyvää ilmastopolitiikan suhteen, ja se olisi sitä, että me estoitta ja kaikin käytettävissä olevin keinoin pyrkisimme siihen, että suomalaiset liikennepolttoaineet sisältäisivät yhä enemmän uusiutuvaa osiota. Tänä päivänä se on noin 10 prosentin tasolla, mikä meillä liikennepolttoaineissa on biojauetta, mutta en jaksa ymmärtää sitä, kun esimerkiksi Brasiliassa ajetaan henkilöautoilla, jotka lähes kokonaan toimivat etanolilla, joka on paikallisesta ruokosokerista tehtyä. Eli siellä päästöt ovat takuulla paljon pienemmät, koska siellä käytetään uusiutuvaa jauetta lähes kokonaan. Tässä olisi minun mielestäni iso tulevaisuuden tie.

Ymmärrän toki sen, että valtion kassaan pitää saada verotuloja, ja autohan on yksi parhaita verotusmuotoja tässä maassa. Se vanha vitsihän pitää edelleen paikkansa, että A:sta aloitetaan aina: alkoholi, auto ja asunnot. Niistähän sitä veroa kerätään tavalla tai toisella. Mutta joka tapauksessa tässä asiassa pitäisi tässä maassa nyt vihdoinkin päästä siihen ajattelutapaan — seuraava hallitus, kuka se sitten onkaan tai millainen se sitten onkaan — ja päästä keskusteluun siitä, miten me tämän autoverotuksen laitamme kestäväälle pohjalle, tai tehdä päätös siitä, että kotimaisilla aineilla ajetaan yhä enemmän [Puhemies koputtaa], ja sitä kautta tehtäisiin ilmastopolitiikkaa eikä tällä tavalla kuin nyt tehdään.

18.11 Jari Myllykoski vas: Arvoisa rouva puhemies! Tartun nyt tuohon edustaja Hoskonen puheenvuoroon siltä osin, että toivottavasti ette tarkoita puheenvuorollanne sitä, että mäntyöljyä aina enemmän poltettaisiin männän päällä. Päinvastoin korkeajalosteisia tuotteita pitäisi enemmän edistää, ja jos me sitten saamme aikaan uusia teknologioita, millä me pystymme biokaasua ja muita uudistuvia energiamuotoja tuottamaan liikenteen käyttöön, niin se on varmasti tervehtyttävää ja oikeasuuntaista. Mutta sellaista raaka-ainetta, mikä on oman tulkintani mukaan virheellisesti jätteenä ja tähteenä luokiteltu, vaikka sitä on jo 80 vuotta jalosteena tullut sellutehtailta, ei pidä sotkea tähän biopolttoaineiden joukkoon.

Mutta kuten edustaja Hoskonenkin tässä edellä kehui, kyllä edustaja Eestilän puheenvuoro oli, jos ei nyt liikennettä pysäyttävä, ainakin se oli hyvin sitä edistävä. Eli kyllä autoverotuksen kohtuullistamisen ja kaikkien autoilusta kannettujen verojen pitäisi mahdollistaa kaikille tulevaa hyvinvointia ja varsinkin niille, jotka joutuvat käyttämään yksityisautoilua. Viime eduskunnan aikana ministeri Kyllönen toi liikenneministerinä toimiessaan uskaliaan ehdotuksen siitä, että meillä voisi olla liikenteen seurannan mukaista verotusta, joka totta kai sitten tyrmättiin urkintana ja valvontana yksityisyyteen vedoten. Pitäisin kuitenkin aika tärkeänä, että me voisimme uskaltaa uudistaa sitä omaa ajatteluamme, kun me kaikki olemme jo jääkaappiemme ja leivänpaahtimiemme kautta kyllä tietynlaisessa valvonnassa. Jos työmatkaliikenteeseen ja siellä liikkuville meillä on nyt tällaiseen veronpalautusjärjestelmään perustuva toimimalli, niin kyllä meillä pitäisi olla tavallaan muuhunkin kuin työmatkaliikkuvuuteen perustuvaa verotusta autoiluun. Niillä haja-asutusalueilla olevilla ihmisillä, joilla ainoa mahdollisuus saada palveluita on ajaa omalla henkilöautolla palveluiden piiriin, pitäisi olla kohtuullisempi autoverotus kuin silloin kun asut

Pöytäkirjan asiakohta PTK 69/2018 vp

täällä pääkaupunkiseudulla ja sinulla on ne palvelut saatavilla joukkoliikenteen puitteissa. Ihmisiä pitäisi sitä kautta tasa-arvoistaa. [Puhuja siirtyy puhujakorokkeelle]

Arvoisa rouva puhemies! Palaan vielä siihen, kun oikeastaan edustaja Eestilä avasi tämän minun puheenvuoroni sisällön juuri siihen suuntaan, että kuinka se ihmisten tasa-arvoinen kohtelu verotuksen myötä mahdollistetaan. Se on se varmasti, että ihmisiä tasa-arvoistetaan heidän asuinpaikkakuntansa perusteella ja niin edelleen.

Mitä tulee sitten verotukseen ja vaikkapa työpaikkaliikkumiseen liikennepäästöjen osalta, missä meillä on aika haasteelliset tavoitteet, meillä pitäisi olla positiivista ajattelua sen suuntaan, että mitä enemmän autoilusta luovutaan, sitä enemmän voit voittaa verotuksessa. Eli voitaisiin tehdä vaikka kimppekyydeistä — mitä nyt käytetään, mutta ihmiset silti ilmoittavat, että he käyvät omalla autolla komennusmatkoilla, vaikka neljä ihmistä saattaa-kin sitten kulkea siinä samassa autossa ja vuorotellaan sitä — sellainen houkutin, että jos et käytäkään omaa autoa, saat verotuksessa tietynlaisia etuisuuksia, kun menet jonkun toisen autolla sinne komennustyöpaikalle. Eli käännettäisiin tämä järjestelmä niin, että se houkuttelee siihen, että oman auton käyttöä vähennetään.

Mutta edelleen kyllä meidän pitää pyrkiä sellaiseen yhtenäisyyteen, ja en nyt vielä aivan allekirjoita, kuinka tässä kävisi, jos perustuslakivaliokunta tätä nyt miettisi, mutta olen taipuvainen uskomaan, että aika monen mutkan päässä olisi, jos tämä nykyinen verotusjärjestelmä nyt tuotaisiin voimaan. Ehkä siellä perustuslakivaliokunnassa pohdittaisiin vielä seuraavakin vuosi sotien jälkeen sitä, kuinkas tämän asian laita on.

Mitä tulee autoverotukseen niin sanottujen Saksasta tuotujen isojen tai yleensä tuontiautojen kannalta, niin se on kyllä ihan terve huomio, että meillä tulee olemaan autokanta, joka tuodaan Keski-Euroopasta, koska niitten hinnat halpenevat siellä enemmän kuin täällä uusien autojen hinta, ja se tulee olemaan todellinen haaste. Eikä tarvitse ajatella niin, että sieltä tuodaan kymmenen vuotta vanhoja autoja, vaan sieltä ruvetaan tuomaan huomattavasti nuorempia autoja, jotka ovat dieselkäyttöisiä autoja. Tähän tulee aika nopea rytminmuutos sen vuoksi, mitä vaatimuksia esimerkiksi Saksassa päästöjen osalta dieselautoihin tulee. Me tulemme kohtaamaan sen tuontiautojen tulvan tänne. No, onko kolme vuotta vanha auto, voisiko sanoa päästöteknologialtaan juurikaan huonompi kuin se aivan uusi samanlainen, siinä en näe kyllä suuria uhkia, mutta näin tulee varmasti käymään, että niitten ostoryntäys tulee olemaan erittäin voimakas sen myötä kun ylitarjontaa tulee olemaan, kun meidän naapurit ja nimenomaan keskeiset kilpailijamaat, niin kuin teollisuudessa muutenkin, tätä toimintaa omalla lainsäädännöllään tekevät meille houkuttelevaksi ja tarjonta sitä myötä lisääntyy.

Rouva puhemies! Näillä sanoilla kiitos keskustelusta omalta osaltani. Autoillaan vielä huomennakin.

18.18 Esko Kiviranta kesk: Arvoisa puhemies! Täällä edustaja Eestilä ja muutkin edustajakollegat ovat käyttäneet ansiokkaita puheenvuoroja autoverosta yleisesti ja sivunneet myöskin, ainakin edustaja Eestilä, käytettynä maahan tuotujen autojen verotuksen osin synkkää historiaa.

Mutta jos puhutaan tästä esityksestä, mikä meillä nyt on käsiteltävänä, niin valtiovarainvaliokunnan verojaosto paneutui huolellisesti tähän esitykseen ja ehti siihen paneutua huolellisesti siitä huolimatta, että se annettiin eduskunnalle vasta toukokuun viimeisenä päivänä eli vajaat kolme viikkoa sitten. Kuulimme kaksi kertaa laajasti sillä tavalla, että paikalla olivat valtiovarainministeriön edustajat ja autoalan edustajat samanaikaisesti, ja siinä pääs-

Pöytäkirjan asiakohta PTK 69/2018 vp

tiin hyvään vuorovaikutuskeskusteluun. Mutta tässä aikataulussa, kun myös autoala oli siis sitä mieltä, että tämä muutos on kuitenkin alan edun mukaisesti saatava voimaan 1. syyskuuta, emme pystyneet tämän parempaan kuin tämä lausuma, joka kuitenkin velvoittaa valtiovarainministeriön seuraamaan ja esittämään nimenomaan asiantuntijaselvityksen näitten verotaulukkojen vaikutuksesta, kun se paremmin nyt sitten selviää. Ja asetimme aika tiukan aikataulunkin, eli vuoden 2018 loppuun mennessä.

18.19 Markku Eestilä kok: Arvoisa puhemies! Jottei tule väärää käsitystä, niin minun mielestäni valtiovarainvaliokunnan verojaosto, puheenjohtaja Kivirannan johdolla, on tehnyt hyvää työtä siinä aikataulussa, mitä on heille annettu. On täysin mahdotonta lähteä hakemaan referaattia ja luotettavia tutkimuksia siitä, miten kunkin automerkin kohdalla pitäisi menetellä, ja sen ymmärtää. Te olette lyhyessä ajassa kuitenkin tehneet sinne oikeusturvaa parantavia muutoksia ja lähteneet siitä, että tilannetta seurataan ja katsotaan, ovatko valtiovarainministeriön näkemykset sitten oikeita. Katsotaan sitten vuoden lopussa ja kenties ensi vuoden alussa ja varmaan siitä eteenpäin — keitä täällä sitten mahtaa tässä talossa ollakaan.

Mutta tekisi mieli sanoa, kun on vanha sanonta, että ”kun väki vähenee, niin pidot paranevat”, että ilmeisesti kansanedustajien lukumäärällä täysistunnossa on sama vaikutus, sillä tänä iltana pidetyt puheenvuorot ovat olleet erinomaisia. Kysymys ei ole siitä, kuka saa olla oikeassa tai väärässä, mutta näitä pitää pohtia, koska tilanne maailmalla muuttuu oleellisesti. Jos minun tietoni ovat oikeita, enää 10 prosenttia Tukholmassa olevista 18-vuotiaista ajaa ajokortin. Että se muuttuu eri alueilla täydellisesti, ja silloin voidaan kysyä, onko semmoinen verotusmuoto, jonka perusteet tulevat 30 vuoden takaisesta yhteiskunnasta... Minä ymmärrän, että aikanaan, kun autovero ja autoiluun liittyvä verotus on tullut, kaikilla oli pakonomaisesti autoja ja ihmiset liikkui omalla autolla. Sitten yhteiskunta alkoi muuttua ja julkinen liikenne alkoi kehittyä erityisesti siellä, missä on ihmisiä. Silloin pitää kysyä, pitäisikö ajantasaisesti tämä veron muoto, jonka perusteet ovat jostakin historiasta.

Minun tekisi mieli esittää, että kun tämä yksi sote saadaan listalta pois, mikäli se on mahdollista, niin seuraavaksi aloitamme liikenne-soten, mutta en esitä, koska se hän kestää 15 vuotta ennen kuin muutoksia saadaan aikaan. Jotakin tälle pitää tehdä, mutta katsotaan, mitä se jokin on.

Olisin kyllä toivonut, että niin merkittävä asia kuin autoiluun liittyvä verotus, jonka kokonaispaketti on 8,3 miljardia, olisi kiinnostanut hieman enemmän kansanedustajia kuin mitä tänä iltana salissa istuu.

18.22 Hannu Hoskonen kesk: Arvoisa rouva puhemies! Edustaja Eestilä oli aivan oikeassa siinä. Olisin toivonut itsekkin, että täällä olisi ollut enemmän edustajia paikalla. Mutta tämä kuvanee tilannetta, että kuitenkin keskimäärin ollaan tyytyväisiä verotuksen määrään — sitten kun mennään jonnekin vaalitulaisuuksiin, yleensä tyytyväisyys vähenee koko ajan.

Mutta on kuitenkin niin, että kun uusia autoja verotetaan, niin tämä ympäristöperustelu on tietysti aivan kestävä. Sitä ei käy kieltäminen, mutta kun luomme tällaisia rajoja, niin kuin nyt 1. syyskuuta tulee näille uusille autoille se uusi laskentatapa ja sitten lasketaan sitä vanhemmille autoille veroja vanhemmalla tavalla, niin sitten — kuten edustaja Markku Eestilä hyvin kuvasi — tänne rupeaa tulemaan Saksasta niitä käytettyjä, hyviä autoja sinänsä, ja ne ovat sitten olevinaan niitä autoja, jotka tämän ilmastonmuutoksen pelastavat.

Pöytäkirjan asiakohta PTK 69/2018 vp

Siitä voisi vähän sarkasmilla sanoa, että nythän Saksassa on tapahtunut näitä peukaloiteja tietokonejärjestelmiin niin, että autojen päästöt ovatkin enemmän kuin miltä sitten mitauksessa näyttää, ja tässä juuri saimme lukea lehdistä, että muutaman suuren autotalon johtaja oli pistetty telkien taakse sen takia, että ilmeisesti oli aktiivisesti osallistunut tähän päästötulosten peukalointiin niin, että auto näyttää mittauksessa vähemmän päästöjä kuin mitä ne oikeasti ovatkaan.

Siitä tuli mieleen väkisin, että kun tämä uudistus nyt menee läpi — ja hyvä, että menee — niin kuten äsken sanoin edellisessä puheenvuorossani, se todellinen muutos Suomessa tulee siitä, että alamme vihdoinkin käyttää niitä kotimaisia raaka-aineita liikennepolttoaineiden valmistukseen. Edustaja Myllykoski oli huolissaan, riittääkö Suomessa puu. Siihen nykyiseen järjestelmään, joka meillä on, Fischer—Tropsch-menetelmään, kuten tiedämme, ei kukaan järkevä ihminen väitä, etteikö sitä roskapuuta olisi niin paljon. Se riittäisi meille vallan hyvin. Se, mitä Metsäteollisuus puhuu, on puhtaasti heidän propagandaansa, koska eiväthän he halua, että monopoli murtuu, eivät tietenkään. Metsäteollisuus ottaa tänä päivänä joka tapauksessa metsästä runkopuuta, ja sitä se tulee saamaan, ja tätähän, mistä minä nyt puhun, uusiutuvien energioiden käyttöä biopolttoaineiden valmistuksessa, se ei häiritse. Kysymys on puhtaasti markkinoiden valvonnasta. Katsokaapa vaikka tänä päivänä puun hinnoittelua, tukki- ja kuitupuun hintasuhdetta. Kilpailuvirasto tässä maassa valvoo markkinatilannetta, mutta tuommoisen markkinavääryyden se antaa mennä sormiensa läpi huomaamatta, vaikka vallan hyvin tietää, että siinä on markkinoiden manipuloinnista kysymys eikä mistään muusta. Sen takia näitten uusiutuvien raaka-aineiden, ei ruokatutannosta otettavien raaka-aineiden vaan puun ja vaikka turpeen, käyttö kotimaisten polttoaineiden valmistukseen olisi tietenkin äärimmäisen hieno juttu Suomelle.

Tiedän, että turve on kriminalisoitu ja tässä kaupungissa nousee valtava meteli, jos turvetta puolustaa, mutta olen kysynyt sen perään, että kun turvetta vastustetaan vaikka nyt kotimaisten liikennepolttoaineiden raaka-aineena — jos jonain päivänä se päivä koittaisi — niin tässä kaupungissa tehtiin viime talvena, Suomen itsenäisyyden juhluvuonna, uusi ennätys kivihiilen poltossa. On aika paradoksi, että kun ratapölkkyjä kyllästetään kreosootilla eli kivihiilitervalla, vihreät ovat siitä tavattoman huolissaan, kun se on myrkkyä — hyi, kauheaa myrkkyä — mutta sitä samaa ainetta poltetaan satojatuhansia tonneja tuolla voimalaitoksissa, savu levitetään savupiipeistä pitkin Helsinkiä ja pitkin pääkaupunkiseutua, ja se ei huolestuta vihreitä ollenkaan. Tätä olen joskus yön hiljaisina hetkinä miettinyt, onko tässä mitään järkeä. Eihän siinä ole mitään järkeä, polttaa nyt kivihiiltä, kun itse asiassa omassa maassa on raaka-aineita vaikka liikennepolttoaineeksi. Sillä keinoin saisimme nämä päästöt kuriin.

Ymmärrän edustaja Kivirannan erinomaisesti esittelemää mietintöä — se on hyvä mietintö ja asiantuntevasti tehty, täydellinen suoritus — mutta niin kauan kuin me puliveivaamme näillä erilaisilla veroilla... Sanonpa lopuksi, arvoisa puhemies, että parasta ilmastopolitiikkaa vaikka Ilomantsissa asuvalle eläkeläiselle on se, kun hän ajaa sillä vanhalla Toyota Corollalla, jota hän on 20 vuotta pitänyt kunnossa. Se on ilmaston ja ympäristön kannalta aina paras vaihtoehto, kun hän ajaa sillä autolla: siinä ei synny mitään ylimääräisiä päästöjä, ja toisekseen kun käyttää luonnonvarat tarkasti hyödyksi ja sitten vanhoilla päivillä romutetaan se auto ja ostetaan sitten tulevaisuudessa vähän verotettu vähäpäästöinen auto, silloin maailma pelastuu. Mutta tällä tavalla, että me pikkusen muutamme sitä tai vähän tuota veroa, tällä tavalla kuin nyt tehdään, ei mikään pelastu, vaan avaamme vain

Pöytäkirjan asiakohta PTK 69/2018 vp

portin Saksasta tuotaville jo valmiiksi manipuloiduille autoille, joista ilmastopäästöjä on pienennetty tietokoneohjelmilla, ei oikeasti.

18.27 **Jari Myllykoski vas:** Arvoisa rouva puhemies! Ihan korjauksena: En puheenvuorossani kyseenalaistanut ollenkaan Suomen metsien tai puuvarojen riittävyyttä. En viitanut siihen sanallakaan.

Yleiskeskustelu päättyi.

Eduskunta hyväksyi hallituksen esitykseen HE 74/2018 vp sisältyvien 1. ja 2. lakiehdotuksen sisällön mietinnön mukaisena. Eduskunta yhtyi valiokunnan ehdotukseen lakialoitteisiin LA 10—11, 99/2016 vp, 52—53, 59, 86/2017 vp sisältyvien lakiehdotusten hylkäämisestä. Lakiehdotusten ensimmäinen käsittely päättyi.