

Täysistunto

Keskiviikko 4.12.2019 klo 14.00—22.45

8. Hallituksen esitys eduskunnalle laeiksi nestemäisten polttoaineiden valmisteverosta annetun lain liitteen ja valmisteverotuslain 5 §:n muuttamisesta

Hallituksen esitys HE 66/2019 vp

Toimenpidealoite TPA 34/2019 vp

Valiokunnan mietintö VaVM 13/2019 vp

Ensimmäinen käsittely

Toinen varapuhemies Juho Eerola: Ensimmäiseen käsittelyyn esitellään päiväjärjestyksen 8. asia. Käsittelyn pohjana on valtiovarainvaliokunnan mietintö VaVM 13/2019 vp. Nyt päätetään lakiehdotusten sisällöstä.

Keskustelu

19.46 **Pia Viitanen sd** (esittelypuheenvuoro): Arvoisa puhemies! Jälleen verojaoston puheenjohtajana esittelen valtiovarainvaliokunnan mietinnön tästä asiasta. Eli kysymys on siis nestemäisten polttoaineiden valmisteverosta. Esityksen tavoitteena on korottaa polttoaineiden verotusta kuluttajahintojen ennustetun nousun mukaisesti. Yhteensä tämä summa on 250 miljoonaa. Korostan nimenomaan täälläkin jo aiemmassa verokeskustelussa esiin tuotua näkemystä, että tämä on kuluttajahintojen ennustetun nousun mukainen korotusesitys. Niin ikään tässä myös ihan puhtaasti tavoitellaan tietyllä tavalla verotuottojen kasvua ja myöskin sitten tätä, että liikenteen polttoaineverotuksen ympäristöohjaavuuden taso säilyisi sellaisena kuin se on tänä päivänä.

Tämän esityksen vaikutuksista: Veronkorotukset painottuvat fossiilisiin polttoaineisiin. Kun jaosto käsitteli tätä, meille tuotiin asiantuntijakuulemisissa esiin huolta muun muassa korotuksen vaikutuksista esimerkiksi ammattiliikenteeseen. Tämän seurauksena tässä mietinnössä jonkin verran kirjoitetaan auki sitä, miten tällä hetkellä tätä ammattiliikennettä verotetaan. Tässä todetaan siitä, että tällä hetkellä ammattiliikenteen dieselöljyä ei veroteta täysimääräisesti ja esimerkiksi dieselöljyn alemman verokannan muodossa suoraan saama vuotuinen verotuki on kaiken kaikkiaan noin 770 miljoonaa. Kun tästä vähennetään verosanktioksi laskettava henkilö- ja pakettiautojen käyttövoimavero, jää dieselöljyn nettotueksi 420 miljoonaa. Kuorma-autoliikenteen osuus tästä verotuesta on noin 370 miljoonaa. Eli tässä tuomme esiin, että jo nyt tähän kohdistuu tietynlaista verotukea.

Johtopäätöksensä valiokunta sitten toteaa, että sinänsä ympäristölle haitalliselle tuelle ja varsinkaan sen kasvattamiselle ei tällä hetkellä ole perusteita, koska meidän on tietenkin otettava huomioon nämä energia- ja ilmastostrategiassa asetetut tavoitteet, 50 prosentin päästövähennystavoite, ja kaiken kaikkiaan pyrkimys tähän hiilineutraalisuuteen 2036 mennessä. Eli tästä syystä näin kirjoitamme, tavoitteet ovat nämä, ja sinne suuntaan meidän on kuljettava.

Pöytäkirjan asiakohta PTK 75/2019 vp

Toteamme myös jatkotyöstä. Eli tässähän on tapahtumassa niin, että sekä koko polttoaine- ja energiaverotusta että liikenteen verotusjärjestelmiä tullaan lähitulevaisuudessa, tällä kaudella, katsomaan kokonaisuutena. Tämä on varmasti osa sitä kokonaisuutta, missä kiinnitämme huomiota, millainen kokonaispaletti tässä verouudistuksessa sitten muotoutuu tulevaisuudessa.

Tässä suhteessa, puhemies, lähetämme terveisiä. Eli pidämme tärkeänä tätä selvitystyötä, jota nyt parhaillaan työryhmässä tehdään uudistuksen puolesta. Siinä tulee mielestämme huomioida yritysten kilpailukyky sekä sosiaaliset ja aluepoliittiset näkökohdat. On tärkeää löytää ratkaisuja, [Puhemies koputtaa] jotka edistävät ilmastotavoitteita mutta myös samaan aikaan ottavat huomioon sosiaalisen oikeudenmukaisuuden ja alueellisen tasa-arvon.

Saanko, puhemies, tästä vielä todeta ihan lyhyen pätkän, joka sisältyy mietintöömme? Kertaamme tässä myös sen verran tätä bensaveron noston historiaa, että tällaisia korotuksia on tehty vuosina 2012, 2014, 2015 ja 2017.

19.50 Jaana Pelkonen kok: Arvoisa herra puhemies! Hyvin harva ihminen, ainakaan harva niistä, jotka itse tunnen, ajelee autolla huvikseen. Se, että polttoaineverotusta korotetaan, ei autoilua tule vähentämään. Sen sijaan ihmisten arjessa jää vähemmän rahaa erilaisiin kuluihin ja menoihin. Itse toivoisin, että polttoaineverotuksen korotusta vielä voitaisiin harkita, ja varsinkin kun maahamme tässä jossain vaiheessa hallitusta ollaan muodostamassa, niin tätä asiaa vielä tarkisteltaisiin.

Kokoomushan on jättänyt eriävän mielipiteen tähän aihepiiriin liittyen. Toivottavaa olisi myös, että Suomen autokanta saataisiin uusiutumaan huomattavasti nopeammin. Tästä on myös jo vuosikausia puhuttu. Uudet autot olisivat huomattavasti ilmastoystävällisempiä ja turvallisempia.

19.51 Johanna Ojala-Niemelä sd: Arvoisa herra puhemies! Polttoaineen veronkorotuksen tarkoittaa, että polttoaineen hinta nousee hallituskaudella tuon 6—7 senttiä litralta. Kuten edellä kuultiin, tämä vastaa normaalia kuluttajahintojen nousua, mutta täytyy sanoa, että kun tulee tuolta harvaan asutulta alueelta, niin kyllä tämä pikkusen hiertää kivenä kengässä. Ongelmallisena voidaan pitää juurikin sitä, että veronkorotus kohdistuu raskaammin pienituloisiin ja syrjäseudulla asuviin autoilijoihin. Hyvää on se, että tätä vaikutusta kyllä kompensoidaan osin tuloveron alennuksilla sekä etuuksien korotuksilla. Tällä esityksellä on tarkoitus kerätä rahaa 254 miljoonaa euroa vuositasolla laskettuna ensimmäisenä vuotena.

On hyvä juurikin se, minkä edustaja Viitanen otti tuossa edellä esille, että autoilun verotushan koostuu useista veromuodoista — on auto-, ajoneuvo-, käyttövoima- ja polttoainevero, työsuhde-edut, kilometrikorvauksia — sekä myös tuista, esimerkiksi konversiotuet. Siksi verotuksen suurempia uudistuksia onkin syytä katsoa kokonaisuutena. Hallitus on käynnistänyt työryhmän, jonka tehtävänä on arvioida liikenteen verotusta niin harvaan asuttujen alueiden ympäristön, yritysten kuin talouden näkökulmasta, ja tämän työryhmän on tarkoitus julkistaa väliraportti ensi vuonna ja loppuraportti sitten 2021.

Toivon vielä muistettavan sen, että on selvää, että suuressa osassa Suomea ei ole vaihtoehtoa henkilöautolle, [Toimi Kankaanniemi: Nimenomaan!] joten polttoaineen verotus-takaan ei voi korottaa kohtuuttomasti. Lisäksi tässä hallitusohjelmassa sovittiin myös kaupunkiseutujen tienkäyttömaksujen edistämisestä, jolloin autoiluun kohdistuvat maksut

Pöytäkirjan asiakohta PTK 75/2019 vp

voidaan suunnata sinne, missä on aidosti julkista joukkoliikennettä, niin junia, busseja, raitioita kuin kevyttä liikennettä, ja se on aito vaihtoehto autoilulle. Kaikkiällä Suomessa näin ei ole.

19.53 Kimmo Kiljunen sd: Arvoisa puhemies! Onko aivan väärin sanoa se, että jos ja kun autoilua verotetaan moninaisesti, niin ehkä nimenomaan polttoainevero on se luontevin tapa sitä verotusta kohdentaa, koska se kohdistuu silloin suoraan siihen auton käyttöön?

Tässä edustaja Ojala-Niemelä luetteli tuon pitkän listan, ja kun siihen ottaa sitten lisäksi vielä nämä erilaiset autoilun rangaistusmuodot tai sanktiomuodot alkaen kameravalvon-
nasta, sakoista ja pysäköinninvalvonnasta, niin tämä on kyllä uskomattoman laaja viidakko. Koska tässä nimenomaan auton käytöstä joko rangaistetaan tai sitä joka tapauksessa verotetaan kovin monissa muodoissa, niin siinä mielessä olisi järkevää ehkä jopa harkita, kuinka pitkälle tätä nyt viedään, ja sitä olisi järkevämpää koordinoita. Tämä polttoainevero itsestäni tuntuu selkeimmältä ja ehkä järkevimmältä.

Jäin ihmettelemään edustaja Pelkosen toteamusta siitä, että kokoomus on esittänyt tähän vastalauseensa, vastustaa tätä polttoaineveron korotusta. Minulla on se käsitys, että kokoomus on ollut tässä viimeisten vuosikymmenten aikana hallituksessa ehkä useampaankin kertaan aika monina vuosina, ja tässä edustaja Viitanen jo luetteli muutamia vuosia, joista jäi mielikuva, että polttoaineveroa on lähes joka toinen vuosi korotettu, ainakin joka kolmas vuosi, melkein joka toinen vuosi. Olen aivan vakuuttunut, että viimeisen 20 vuoden aikana kokoomus on istunut monta kertaa hallituksessa ja tehnyt näitä polttoaineveron korotuksia useimmissa tapauksissa samasta perusteesta kuin nyt: kuluttajahintojen nousun vuoksi. Polttoaineveron kautta se laitetaan vain vastaamaan sitä inflaatiota, mikä yhteiskunnassa on ollut, eli tavallaan reaalisesti polttoaineveroa ei olla kiristetty. Siellä on ollut myöskin aitoja kiristyksiä matkan varrella. Siinä mielessähän jää vähän semmoinen maku nyt tästä vastalauseesta, onko tämä vähän niin kuin äänestäjien kosiskelua, tehdäänkö tästä nyt myrsky vesilasiin, kiihdytetään tarkoituksella mieliä ja tehdään tästä elämää suurempi asia, kun tämä ei nyt aidosti ole elämää suurempi asia, jos me teemme vain sen verran korotusta tuohon polttoaineveroon, että se pysyy prosentuaalisesti siinä reaalisella tasolla, missä se on ollut aikaisemmin. Siinä mielessä toivoisin, että edustaja Pelkonen puhuisi omassa ryhmässään vähän järkeä tähän asiaan ja olisitte tässä pidättyväisempiä ja tunnistaistitte tämän ihan luontevan liikkeen, mitä me kaikki olemme yhdessä aikaisemminkin tehneet tässä asiassa.

19.55 Toimi Kankaanniemi ps: Arvoisa puhemies! Perussuomalaiset esittävät tämän ensimmäisen lain hylkäämistä eli tämän veronkiristyksen hylkäämistä, sitten toisessa käsittelyssä. Aiemmista, esimerkiksi nimenomaan viime vaalikaudella tehdyistä, polttoaineveron korotuksista on todettava, että ne perustuvat siihen, että keväällä 2015 valtiontalous oli aivan kuilun partaalla. Askelkin eteenpäin, niin olisimme olleet holhouksessa, IMF:n ja EU-komission holhouksessa. Oli pakko tehdä toimenpiteitä. Ne tehtiin puhtaasti fiskaalisista syistä valtion tulojen lisäämiseksi, ei kansan rankaisemiseksi siitä, että se autoa käyttää.

Te rankaisette nyt ilmastopolitiikan takia, ilmastopolitiikan, [Välihuutoja sosiaalidemokraattien ryhmästä — Puhemies koputtaa] jonka hallitus on asettanut aivan järjettömälle tasolle. Edustaja Kiljunen, ei tämä tule olemaan teille [Kimmo Kiljunen: Kumpi Kiljunen, on epäselvää?] — Kimmo Kiljunen — ei tule olemaan teille tämän hallituskauden viimei-

Pöytäkirjan asiakohta PTK 75/2019 vp

nen korotus, jos hallituksessa olette, vaan jatkuva korotus, kun teillä on aivan mahdottomat ilmastopoliittiset tavoitteet. Niihin ei päästä muilla kuin kovilla toimenpiteillä, ja tämä on niistä yksi, niin kuin te sanoitte.

Eli perussuomalaiset eivät hyväksy sitä, että järjestöjen ilmastopoliittikan takia — globaalien päästöjen leikkaamiseksi 0,14 prosentilla eli runsaalla promillella — suomalainen autoilija, suomalainen asuja kylmässä maassa, yrittäjä tai ruoka pannaan maksettavaksi näillä perusteilla, ilmastopoliittikan perusteilla. Se on täysin vastuutonta politiikkaa. Meidän täytyy painaa niin, että ne, jotka saastuttavat, maksavat. Saastuttaja maksaa -periaate globaalisti täytyy saada, ja Suomi ei ole saastuttaja. Meillä on korkea elintaso, meillä on paljon teollisuutta, ja siksi meidän osuutemme on suhteessa suuri, mutta me tuotamme maailmalle tuotteita, joiden päästöt ovat Suomessa mutta kuluttajat muualla. Eli laskenta pitää ottaa myös rehelliseksi.

Arvoisa puhemies! Tämä on tasavero, tasaveronkorotus, ja se iskee kaikkein voimakaimmin maaseudulla. Ihmettelinkin, että keskusta on tähän suostunut. Maaseudulla, jossa ei ole julkista liikennettä, ei mitään vaihtoehtoa, on pakko käyttää omaa autoa asioimisessa, työssä käymisessä, eli maaseudun duunarikin tästä kärsii, yrittäjien lisäksi. Tämä on täysin väärää politiikkaa ilmastopoliittikan näkökulmasta. Jos te haluatte kerätä valtiolle lisää rahaa, niin sitten minä ymmärrän tämän, mutta kun te perustelette tätä ilmastopoliittikalla. Ei tämä johda mihinkään oikeudenmukaisuuteen. Edustaja Ojala-Niemelä oli oikeassa siinä, kun hän katseli tätä sydänverellä, miten tämä kohtelee Lapissa ja muualla maaseudun ihmisiä. [Puhemies koputtaa] Tehkää viisaasti ja hylätkää tämä meidän esityksestämme.

19.59 Sami Savio ps: Arvoisa puhemies! Edustaja Kankaanniemen tavoin ihmettelen tätä lakiesitystä Suomen kaltaisessa pitkien etäisyyksien harvaan asutussa maassa, jonka useimmissa osissa joukkoliikenne toimii joko varsin huonosti tai ei ollenkaan. Tämä hallituksen esitys polttoaineverotuksen korotuksesta peräti 250 miljoonalla eurolla vuodessa on kyllä erittäin huonosti harkittu.

Tämän esityksen myötä muun muassa työssäkäynnin kannattavuus etenkin kaukana kotoa laskee merkittävästi, ja tietenkin myös muu asiointi vaikeutuu. Tämä siis pienentää varsinkin niiden ihmisten käteenjääviä tuloja, jotka käyvät töissä pitkien etäisyyksien päässä. Ei olekaan mikään suuri yllätys, että tämä esitys on saanut kritiikkiä myös hallituspuolueiden edustajien riveistä, varsinkin hieman pohjoisemman Suomen edustajilta.

Arvoisa puhemies! Paitsi yksityisautoilijoille niin myös ammattiliikenteelle tämä esitys on hyvinkin haitallinen. Kuljetuskustannusten vääjäämätön nousu siirtyy myös lopputuotteiden hintoihin ja vaikeuttaa osaltaan myös vientiteollisuutemme kilpailukykyä. Perussuomalaiset pitävät tätä kehitystä vahingollisena, ja esitämmeikin aikanaan toisessa käsittelyssä tämän polttoaineveron korotukseen liittyvän lakiehdotuksen hylkäämistä, kuten edustaja Kankaanniemi tässä edellä jo totesi.

Perussuomalaiset ehdottavat lisäksi, että hallituksen tulee käynnistää selvitys ammattidieselin ja vähäpäästöisen ammattibiodieselin laajasta käyttöönotosta. Lisäksi katsomme, että hallituksen tulee selvittää tienkäyttömaksujen käyttöönottoa ulkomaiselle raskaalle liikenteelle. Toivon, että tuleva hallitus, mikä se sitten onkin, ottaa nämä esityksemme huomioon.

Pöytäkirjan asiakohta PTK 75/2019 vp

20.01 Esko Kiviranta kesk: Arvoisa puhemies! Liikennepolttoaineiden veronkorotukset ovat varmaan yleisimpiä veronkorotuksia, ja en muista sellaista hallitusta, joka olisi vähänkään pidempään istunut ja joka ei olisi tehnyt liikennepolttoaineiden veronkorotuksia. Tässä on yritetty minimoida tätä korotusta sillä tavalla, että se tehdään vain kerran tällä vaalikaudella ja se vastaa kuluttajahintojen korotusta.

Tilannehan on se, että tämä merkitsee vain noin 6—7 sentin litrakorotusta arvonlisäveroineen. Kun me käymme tuolla tankkauspaikoilla, niin viikonvaihteessahan jo polttoaineen hinta tämän verran vaihtelee. Siinä mielessä se kuvastaa sitä, että tässä on kuitenkin aika vaatimattomasta toimesta kysymys.

Tässä kokoomus ja perussuomalaiset kovasti arvostelevat, mutta totta on, että kokoomus ehti — jos nyt viimeaikaiset teot muistellaan tässä — tekemään liikennepolttoaine- ja valmisteveron korotukset vuosina 2012, 2014, 2015 ja 2017. Perussuomalaiset olivat sen verran lyhyen aikaa hallituksessa, että he tekivät sen vain sitten yhden kerran eli 2017, mutta lyhyessä ajassa perussuomalaisetkin ehtivät jo kunnostautumaan.

Kannattaa myöskin muistaa, että meillä ensi vuonna pääministeri Sipilän hallituksen tekemän lain takia pienenee ajoneuvovero. Se jonkin verran helpottaa liikenteen verotusta ensi vuonna.

20.03 Pia Viitanen sd: Arvoisa herra puhemies! Olen täsmälleen samaa mieltä siitä, että kaikkialla ei ole vaihtoehtoja autoilulle — se on totta — ja olen samaa mieltä siitä, että ihan oikeasti tämä pitää ottaa vakavasti myös siksi, että kaikilla ihmisillä ei ole varaa tuosta vain sitten ostaa sitä uudempaa, vähäpäästöistä autoa, ja on myös totta, että varmasti ei kovin moni ainakaan tänä päivänä ihan huvikseenkaan ajele. Nämä ovat ihan seikkoja, jotka meidän pitää ottaa huomioon, ja siksi olen sinänsä, vaikka huolta kannan, tyytyväinen siitä, että tämä esitys on kuvastusti hyvin maltillinen, eli hinnat nousevat sen saman verran kuin muukin eläminen niin sanotusti, siihen tasoon mennään, ja jatkossa katsotaan sitten kokonaisuudistus.

Siksi, puhemies, pidän erittäin tärkeänä, että me nyt sitten jatkoa varten tässä valiokuntana olemme kirjanneet sen, että ei riitä, että pelkästään katsomme tätä vaikkapa ympäristöpoliittisesta näkökulmasta, vaan tässä valmistelussa on otettava huomioon myös alueelliset näkökulmat ja sosiaalisen oikeudenmukaisuuden näkökulmat. Minusta se on hyvin tärkeä terveinen tästä eteenpäin, mikä valiokunnalta lähtee.

Tässä hyvin edustaja Kiviranta edellä kuvasi esimerkiksi kokoomuksen toimia tässä bensaveron korottamisessa, ja kyllä minä muistan hyvin elävästi sen silloin neljä vuotta sitten näihin aikoihin. Kun perussuomalaiset menivät hallitukseen, kyllä me ihmettelimme kovasti, että vastoin kaikkia niitä puheita, mitä perussuomalaiset ennen vaaleja kertoivat myös siellä Tammelan torilla ja muuallapäin Suomea, että ei saa nostaa bensaveroa, että kyllä se on pumpulla tasavero ja huono homma — näin sanoivat perussuomalaiset — te itse ensi töiksenne nostitte bensaveroa, kuinka ollakaan — no, tuli tietenkin ensi töiksi ehkä Kreikan tukipaketti, mutta ainakin toisena työnä. Eli kiitän sinänsä edustaja Kankaanniemeä hyvin aiheellisesta huolesta, koska hän toi aika analyttisesti ja hyvin esille niitä näkökulmia, mitä ikäviä puolia näissä korotuksissa aina on, mutta siihen nähden ihmettelen kovasti, miksi te sitten itse nostitte bensaveroa tuolloin. Tietenkin voisin sanoa kauniisti, että puheillanne olisi hieman enemmän ehkä kantavuutta, mikäli ette olisi toimineet täysin toisinpäin kuin nyt puhutte.

Pöytäkirjan asiakohta PTK 75/2019 vp

20.05 Heikki Vestman kok: Arvoisa puhemies! Auto on valtaosalle suomalaisista välttämätön. Se on väline, jolla käydään töissä, yritetään, käydään kaupassa ja viedään lapsia päivähoitoon, harrastuksiin, eletään aktiivista ja liikkuvaa elämää. Auto edustaa juuri sitä, mihin Suomessa pitää kannustaa enemmän: työhön, yrittämiseen, liikkeeseen. Autoilu on myös tasa-arvoa meidän pitkien välimatkojen maassamme. Se mahdollistaa asumisen myös keskustojen ulkopuolella, suurten kaupunkien ulkopuolella. Nyt ihmettelenkin, miksi keskusta haluaa heikentää näitä edellytyksiä tällä historiallisella polttoaineveron kertakorotuksella, joka meillä on käsittelyssä. [Pia Viitanen: Mikäs historiallinen se on?] — Se on historiallinen kertakorotuksena. Näin se on. — [Pia Viitanen: Se on koko vaalikaudelle! Kokoomus—suomi-sanakirja!] Auto mahdollistaa valtaosalle perheistä sen, että kummankin pienten lasten vanhemmista kannattaa käydä töissä. Auto on siis todella tasa-arvoisen väline. Miksiköhän SDP ja vihreät haluavat heikentää perheiden tasa-arvoa heikentämällä näitä autoilun edellytyksiä?

No, Rinteen hallitusohjelma tarjoaa työssäkäyvälle, yrittävälle ja tasa-arvoiselle suomalaiselle autoilijalle todella kylmää kyytiä. Kurimus alkaa tällä historiallisella polttoaineveron 250 miljoonan euron kertakorotuksella. Kokoomus ei tätä hyväksy ja vastalauseessaan esittää korotuksen peruuttamiselle vankat perustelut. Me emme hyväksy aktiivisten ihmisten kurittamista.

Katsotaanpa korotuksen vaikutuksia ihmisille ja yrityksille.

Otan esimerkiksi kauempana Uudenmaan kehysalueella, Sipoossa, Porvoossa, Tuusulassa, Nurmijärvellä tai Vihdissä asuvan perheen, jossa kaksi vanhempaa käy autollaan töissä. Tämä perhe autoilee keskimääräistä enemmän, kuskaa lapsia sinne harrastuksiin. Lasku tälle perheelle tästä korotuksesta on vuositasolla 300 euroa. Se on määrä, jolla on todellakin merkitystä. Keskituloliselle perheelle hallitus ei tätä korotusta kompensoi, vaikka muutakin täällä väitetään. Päinvastoin, lähes jokaisen suomalaisen verotus kiristyy.

Suomen yritykset ja suomalainen elinkeinoelämä ovat riippuvaisia kumipyöräliikenteestä. Kuljetusalalle tämän on arvioitu tarkoittavan kaikkiaan noin 70 miljoonan euron kustannuksia. Yksittäiselle kuljetusyrittäjälle se tarkoittaa, että kuorma-auton vuotuiset polttoainekustannukset nousevat yli 2000 euroa, kuten valtiovarainvaliokunnan mietinnönsäkin on todettu. Yhdistelmäajoneuvon kuljettajalle, yrittäjälle, puhutaan jopa 5 000 euron kustannuksista.

Mittava korotus polttoaineveroon heikentää myös Suomen vientiteollisuuden kilpailuedellytyksiä. Esimerkiksi UPM:n tiedotteen mukaan 6,5 sentin korotus dieselin litrahintaan tarkoittaa UPM:lle 4 miljoonan euron vuotuista lisälaskua. Se on suurin piirtein sama kuin Suomessa toimivan paperikoneen liikevoitto. Siis tämä todella heikentää vientiteollisuuden kilpailukykyä.

Me olemme kaukana isoista markkinoista sijaitseva maa, ja logistiikkakustannuksilla on oleellista merkitystä siinä, että suomalaiset tuotteet ovat kilpailukykyisiä ja ne saadaan kaupaksi. Tätä kautta tällä korotuksella heikennetään myöskin työllisyyttä, puhumattaakaan siitä, että nämä kustannukset täällä kotimaan markkinoilla vyöryvät lopulta kuluttajien maksettavaksi eli verot nousevat, arki kallistuu.

Ilmastosityt eivät perustele tätä valittua kurituslinjaa. Liikennesektorin päästöt vähenevät vain marginaalisesti tämän polttoaineveron korotuksen johdosta. Korotusten peruste onkin fiskaalinen. Vaalilupaukset maksatetaan autoilijalla.

Autoilijan seuraava kurimus on jo nurkan takana. Hallitus aikoo sallia ruuhkamaksun perimisen kaupunkiseuduilla hallitusohjelman mukaan. Ruuhkamaksun salliva laki tar-

Pöytäkirjan asiakohta PTK 75/2019 vp

koittaa käytännössä, että ruuhkamaksu myös tulee Uudellemaalle. Helsingin seudun MAL-suunnitelman mukaan Kehä kolmosen ulkopuolelta Helsingin keskustaan pendelöivän ruuhkamaksu tietäisi jopa 1 500 euron lisälaskua vuodessa. Keskimäärin kustannus olisi noin 800 euroa vuodessa. Ja tämä maksu, ruuhkamaksu, rokottaa suhteessa eniten pienituloisia. Se on regressiivinen vero. Se ei kohdistu päästöihin, vaan se kohdistuu työhön, ahkeruuteen, aktiivisuuteen. Aiotaanko Suomessa siis sallia uuden regressiivisen superveron periminen, jonka johdosta 2 600 euroa kuukaudessa ansaitsevan hoitajan tai varastomiehen työhön kohdistuva verotaakka ankaroituu noin 5 prosenttiyksiköllä? Onko tämä sitä hallitusohjelman mukaista sosiaalista oikeudenmukaisuutta?

Ei ole siis mikään ihme, että ruuhkamaksun on MAL-suunnitelman vaikutusarvioinnissa todettu suoraan heikentävän työvoiman saavutettavuutta. Tässä rakennetaan siis maksumuureja, joiden vuoksi ihmisten ei kannata enää samalla tavalla ottaa työtä vastaan. Ruuhkamaksu siis heikentää työllisyyttä. Ei näin. Järkeä on edesauttaa ihmisten aktiivisuutta ja liikettä. Kannustetaan, ei lannisteta.

Toivon, että tuleva uusi hallitus peruu nämä järjettömät suunnitelmat.

20.12 Ari Koponen ps: Arvoisa herra puhemies! Esityksen vastalauseessa on nostettu esiin tärkeä asia, se, etteivät kuljetusyrittäjät saa tätä korotusta hintoihinsa vaan tähän täytyy löytyä kompensointia. Muuten tämä kaikki jää kuljetusyrittäjien maksettavaksi, ja se ei Suomen kilpailukykyä nosta.

20.12 Anna Kontula vas: Arvoisa puhemies! Tarvitseeko Suomi ilmastotoimia? Tarvitseeko se raskaita ilmastotoimia? Kyllä. Me emme ole vielä lähelläkään sitä tilannetta, että me kantaisimme edes oman osuutemme siitä, että ilmaston lämpeneminen saataisiin pysäytettyä 1,5 asteeseen. Tämä on vasta alkua. Meillä on vielä pitkä pitkä matka edessämme.

No, tarvitaanko juuri tätä toimenpidettä ilmaston vuoksi? No ei, ei tarvita. On olemassa muitakin vaihtoehtoja. Me voimme tiettyyn rajaan asti tehdä valintoja, mutta tämä on kyllä kivuttomimmasta päästä niistä vaihtoehtoista, joita meillä on käytettävissä. Kysymyksessä on nyt kuluttajahintojen nousuun suhteutettu korotus eli verraten pieni ja maltillinen korotus, joka ei riitä yksinään pelastamaan mitään mutta joka säästää meidät ehkä joltakin ankarammalta toimelta, joka muuten olisi toteutettava.

En kerta kaikkiaan ymmärrä tässä tilanteessa, kun tutkimusyhteisö on jo vuosia ollut yksimielinen siitä, että tilanne on äärimmäisen akuutti ja että poliitikkojen pitäisi tiedostaa oma vastuunsa ylipäätään sivilisaation säilymisestä sen muotoisena kuin me suurin piirtein sen ymmärrämme, että ihmiset vielä pistävät kädet korville ja silmät kiinni ja toivovat, että paha menee pois, kun ei sitä vain kuulla eikä nähdä. En ymmärrä, miten tänä päivänä jollakin poliitikolla on otsaa väittää, että Suomen ei tulisi kantaa vastuutaan tässä asiassa, ja ihmettelen tätä kitinää tällaisesta pikkumuutoksesta, kun tiedetään, että jos emme me mitään ilmastotoimia tee, niin kyllä kilpailukyky siinä sitten vasta menee, koska ne muutokset, joita sieltä sitten on tulossa, mikäli ilmasto lämpenee niin paljon kuin se lämpenee, jos mitään ei tehdä, tekevät todella pahaa taloudelle. Silloin puhutaan todella isoista muutoksista. Ja tiedetään, että jos tehdään vain ne muut toimet, niin pääsääntöisesti ne ovat kovempia toimia.

Tämä hallitus on aloittanut nyt helpoimmasta päästä. Se, mitä tässä tulee tämän jälkeen, tämän hallituksen ja muiden hallitusten jälkeen, jos me aiomme ylipäätään säilyttää sem-

Pöytäkirjan asiakohta PTK 75/2019 vp

moiset asiat kuin parlamentarismi tai sivistys, on huomattavasti kovempia toimia, ja jos kestokynnys menee nyt jo tässä ylitse, niin kyllä me olemme ihan hirveässä pulassa sitten tulevaisuudessa, kun mietitään oikeasti, mitä tehdään, jotta sivilisaatio säilyisi.

20.15 Mika Kari sd: Arvoisa herra puhemies! Innostuin pitämään puheenvuoron edustaja Kankaanniemen puheenvuoron jälkeen. Kuulosti aivan, edustaja Kankaanniemi, puheenvuoronne sosiaalidemokraattien puheenvuorolta vuonna 2015, jolloin te olitte itse korottamassa polttoaineveroja. Sanoitte, että syyt sille, että olitte valmiit korottamaan pitkien etäisyyksien Suomessa polttoaineveroja, olivat fiskaalisia. ”Valtio oli kuilun partaalla”, [Toimi Kankaanniemi: Kyllä!] näin kirjoitin paperin kulmaan. Onko kysymys esitettävissä edustaja Kankaanniemelle niin, että jos hallitus perustelisi tätä esitystä kuilun partaalla olemisella, niin tekin olisitte mukana tekemässä näitä kuluttajahintakompensaatioita, [Toimi Kankaanniemi: Kun ei ole!] vai onko tämä ilmastoasia teille se suurin myrkyn aihe? Jos se on ilmastopolitiikka — niin kuin sanoitte, järjetön ilmastopolitiikka — niin mikä teidän esityksenne on näihin ilmastoasioihin? Onko teidän esityksenne se, että mikään ei muutu? Kuitenkin ilmasto ympärillämme muuttuu, ja olen ollut useamman kerran huomaavinani, että perussuomalaisten edustajista moni muu kolleganne on tämän todellisuuden kyllä jo aikaa sitten huomannut.

Jaan kyllä yhdessä huolen siitä, että Suomessa, pitkien etäisyyksien maassa, polttoaineverojen hinnan kehityksen pitää pysyä siellä kuluttajan kukkarolla sellaisena, että kuluttaja — palkansaaja tai muu autonkäyttäjä — asuinpaikasta riippumatta pystyy käyttämään autoansa työmatkoihin, opiskeluun ja muuhun matkantekemiseen. Minä olen itse saanut perustaa eduskuntaan eduskunnan autokerhon pitkälti myös tämän ajatuksen kannalta, että joukkoliikennekeskustelussa tai ilmastopolitiikan keskustelussa ei unohdeta sitä yksityistä autonkäyttäjää, tavallista suomalaista ahkeraa ihmistä, joka autoa päivittäin tarvitsee. Meillä on yli kaksi ja puoli miljoonaa yksityisautoa Suomessa, joten pelkkä verokeskustelu tämä ei ole, tämä ei ole pelkkä ilmastokeskustelu, vaan tähän kuuluu myös suomalaisten ihmisten auton käyttö ihan päivittäiseen elämään.

20.17 Johanna Ojala-Niemelä sd: Arvoisa herra puhemies! Edustaja Kari puhui tässä viisaita sanoja. Suomi on pitkä maa, ja erityisolosuhteet ovat erilaiset eri puolilla Suomea. Tässä esityksessä nyt polttoaineen hinta nousee hallituskaudella 6—7 senttiä litralta, ja kuten edustaja Kiviranta tässä aiemmin totesi, tällä pyritään myös minimoimaan niitä vahinkoja. Tässä on kyse siitä, että vain tämän verran on päätetty korottaa korkeintaan tällä kaudella. Kotitaloudet käyttävät liikenteeseen arviolta 19 miljardia euroa. Se on toiseksi suurin kotitalouksien kustannuserä, nämä liikenteeseen käytettävät varat. Liikenteestä samalla kerätään 8 miljardia euroa ja palautetaan teiden hoitoon ja kunnossapitoon 1,6—1,8 miljardia euroa. Nämä ovat valtavia summia, ja sen vuoksi on hyvä, että hallitus nyt arvioi tätä liikenteen verotusta kokonaisuutena.

Täällä on muisteltu vanhoja, ja teenpä minäkin tässä kohtaa niin. Muistan hyvin tuon vaalien alusajan vuonna 2015, kun Soini lupasi 900 miljoonan euron autoveroalen. No, miten siinä sitten kävikään? Se kutistui kosmeettiseksi alennukseksi niille, joilla oli varaa ostaa uusi auto, mutta samalla se kerättiin sitten maaseudulla autoa tarvitsevilta ajoneuvoveroina, ja tällöin kyllä täytyy todeta, että kärsijöinä olivat juurikin nämä pieni- ja keskituloi-

Pöytäkirjan asiakohta PTK 75/2019 vp

20.19 Toimi Kankaanniemi ps: Arvoisa puhemies! Edustaja Ojala-Niemelältä unohtui sanoa, että se autoveron alennus toi valtiolle lisää verotuloja merkittävästi, koska auto-kauppa lähti vahvaan kasvuun ja sitä kautta pystyttiin pitämään myöhemmin muun muassa polttoainevero matalammalla tasolla. Ja vasta nyt te sitten korotatte sitä ihan reippaasti ennakoiden tulevaa hintakehitystä. Se on aika mielenkiintoista, että te ennustatte, paljonko inflaatio on tulevina lähivuosina, ja sen mukaan nyt korotatte etukäteen, varmuuden vuoksi. Mutta epäilen, että korotatte vielä tällä kaudella myös toisen ja kolmannenkin kerran, kun teidän ilmastopolitiikkanne on näin hysteeristä. Se erityisesti nousi esille, kun puhuttiin parlamentarismista ja sivistyksen vaarantumisesta ilmastopolitiikan takia. Ei nyt näin. Suunta vain on meillä nyt väärä, ja tässä suhteessa pitäisi panna todellakin saastuttajat maksamaan. Eli miksette te esitä kauppasaartoa Kiinalle, Intialle, Puolalle ja niin edelleen, jos te olette tosissanne huolissanne tästä ilmaston tuhoutumisesta? Vaikka me painamme nollaan Suomen päästöt, niin Suomen osuus on vain runsas promille eikä se muuta mitään. Nämä muut maat tekevät päivittäin päästölisäyksiä valtavan määrän joka ainut vuosi.

Arvoisa puhemies! Toteanpa tässä, mitä itse olen tehnyt ilmastopolitiikan hyväksi omassa elämässäni: Muutin puutaloon, jossa on maalämpö. [Mika Karin välihuuto] Vaihdoinkin auton sellaiseen, joka kuluttaa hyvin vähän, mahdollisimman vähän. Hankin polkupyörän, käytän sitä. Lajittelen jätteeni entistä tarkemmin. Syön kasviksia enemmän kuin aikaisemmin [Mika Kari: Hyvä!] — tekee hyvää tällekin. [Puhuja osoittaa vatsaansa] Käytän junaa työmatkoihin ja kävelen varsin paljon, en käytä näitä tämmöisiä laitteita, mitä nyt olisi tarjolla. Tämmöisiä toimenpiteitä ihmiset voivat ihan vapaaehtoisesti tehdä niin kuin minäkin. Minä myönnän, että minulla oli varaa tehdä nämä asuntoasiat ja muut, mutta sillä naapurilla, jonka työ on siinä autossa kiinni ja elämä muutoinkin ahtaalla, ei ole sellaista varaa, ja te aiheutatte tälle sosiaalisesti heikoimmassa asemassa olevalle ihmiselle vaikeuksia lisäämällä polttoaineveroa.

Silloin vuonna 15 oli valtiontalous todella huonossa kunnossa. [Pia Viitanen: Vain sinä vuonna!] Minä olen sen tänään jo sanonut pari kertaa: se oli niin huonossa kunnossa, että oli pakko keksiä keinoja ja ottaa käyttöön. Soini oli varmaan erehtynyt siinä. Hän ei tiennyt, kuinka huonossa kunnossa tuo edellinen hallitus jätti seuraajalleen silloin vuonna 15 julkisen talouden. [Puhemies koputtaa] Näin ollen nyt te teette epäsosiaalista ja työllisyyden kannalta huonoa politiikkaa, yrittäjyyden kannalta huonoa politiikkaa. Muuttakaa suunta.

20.22 Heikki Vestman kok: Arvoisa puhemies! Tuossa edustaja Kontula peräänkuulutti ilmastotoimia, ja tämä keskustelu on kieltämättä hämmentävää, kun hallituspuolueiden edustajat vuoroin perustelevat tätä polttoaineveron korotusta ilmastosyillä ja vuoroin fisikaalisilla perusteilla. Koettakaa nyt päättää, kummasta tässä korotuksessa on kysymys.

Kun puhutaan päästöjen hinnoittelusta ja ylipäätään autoilun ja liikennesektorin päästöistä, niin haluan nostaa esille sen, että meidän monesti kiinnitämme helposti huomiota vain näihin negatiivisiin ulkoisvaikutuksiin eli päästöihin, mutta autoilulla on myös positiivisia ulkoisvaikutuksia. Se vaikuttaa nimenomaan ihmisten mahdollisuuteen liikkua, päästä töihin, ja sillä on tällä tavalla yhteiskunnalle suuri myönteinen vaikutus. Sitten jos katsotaan päästöjen hinnoittelun oikeudenmukaisuutta, niin vuonna 2018 liikennesektorilla hiilidioksidipäästötonnin hinta oli noin 250 euroa, ja tässä on mukana myös sen energiasisältöön kohdistuvan veron vaikutus. Teollisuudessa hiilidioksidipäästötonnin hinta oli enimmillään noin neljäsosa tästä. Siis liikenteen päästövähennyksiä ei olla saatu tehok-

Pöytäkirjan asiakohta PTK 75/2019 vp

kaasti aikaan, vaikka hiilidioksiditonni on liikennesektorilla hinnoiteltu moninkertaisesti verrattuna teollisuuteen. Eli autoilija todella on laitettu maksamaan Suomessa, ja se on laitettu maksamaan raskaasti.

Liikenteeltähän kerätään Suomessa vuosittain veroja noin 8,4 miljardia euroa. Autoilun veroja ovat muun muassa polttoaineveron lisäksi ajoneuvovero, autovero, vakuutusmaksujen verot, arvonlisävero ja niin edelleen, ja noin 3 miljardia tästä kokonaispotista siis kerätään jo nykyisellään polttoaineveroina. Ja todella tämä kurituslinja ei niihin päästöihin vaikuta käytännössä. Asiantuntijat ovat arvioineet, että tämän polttoaineveron korotuksen vaikutus tieliikenteen päästöihin on 0,7 prosenttia, eli tällä ei ole käytännössä mitään päästöjä vähentävää vaikutusta.

Sen sijaan, jos liikennesektorin päästöjä halutaan aidosti vähentää, niin tulee kohdistaa toimia, joilla autokanta saadaan uusiutumaan. Tämähän on aivan suoraan todettu myöskin tuossa ilmastovuosisikertomuksessa, joka täällä oli aiemmin syksyllä käsittelyssä. Eli autojen keski-ikä on saatava laskemaan, jos päästöjä halutaan vähentää, ja tähän tehokkain keino on se, että autoveroa edelleen määrätietoisesti alennettaisiin, kuten edellinen hallitus teki, ja tähän kokoomus on esittänyt omassa vastalauseessaan toteuttamiskelpoisen mallin. Kehotankin nyttien hallituspuolueita ottamaan tästä neuvosta vaarin ja kiinnittämään huomiota niihin aidosti tehokkaisiin toimiin, ei tähän kurituslinjaan, vaan aidosti tehokkaisiin toimiin tieliikenteen päästöjen vähentämiseksi.

20.25 Pia Viitanen sd: Arvoisa puhemies! Palaan nyt vielä tähän tiettyyn opposition kritiikkiin, kun täällä nyt käytetään aika kovia ja hyvinkin voimakkaita sanoja tämän esityksen vaikutuksesta.

On kyllä totta, kokoomus, että teillä voi olla aiheellisestikin tiettyä näkemystä, mutta kysyisin kyllä suoraan, voiko tarinanne kuitenkin olla hirveän uskottava siinä suhteessa, kun täällä on moneen kertaan käyty läpi viime vuosien historia ja kokoomus on itse nostanut bensaveron hyvin useasti. Voiko esittää kysymyksen, näyttääkö tämä nyt siltä, että vain ja ainoastaan aina silloin tämän bensaveron korotuksen seuraukset ovat suorastaan tuhoisia, kun kokoomus on oppositiossa, ja sitten kun te olette hallituksessa, te vaan menette ja nostatte bensaveron, eli silloin ne nostot ovat tuhoisia, kun te olette oppositiossa? Hokuspokkus, puhemies.

Toinen sitten perussuomalaisiin päin: Kyllä minä nyt edelleen vähän peräänkuulutan sitä, että kun ensi töikseen bensaveron perussuomalaiset nostivat, niin ei siitä vastuusta tuolla pääse. Ei siitä pääse sillä, että selitetään, kuinka paha asia tämä nyt on ja että vain ja ainoastaan silloin, kun perussuomalaiset nostivat bensaveron, talous oli kriittisessä tilassa, koskaan muulloin se ei ollut. Sitten se talouden tila vaan ilmiömäisesti parani heti, kun perussuomalaiset jäivät oppositioon. [Toimi Kankaanniemen välihuuto] Kyllä minä, edustaja Kankaanniemi, jatkuvasti kuulen palautetta. Kansa muistaa tämän. Kansa muistaa, että perussuomalaiset nostivat bensaveron. [Toimi Kankaanniemi: Muistaa tämänkin!] Siitä tulee kritiikkiä, mutta ei sitä vertaa kuitenkaan kuin — jos kuulisitte vaikkapa sen — miten kritisoidaan sitä, että perussuomalaiset toteuttivat tämän päälle vielä taksiuudistuksen. Joka kerta, kun tästä puhutaan, kyllä kritiikkiä tulee ja monta tällaista autoiluun liittyvää asiaa.

Edustaja Kari piti hyvää, asiantuntevaa puheenvuoroa autoilusta. Varmasti tekin olette saattaneet kuulla esimerkiksi tätä taksiuudistuksen tuomaa kritiikkiä, mitä on tullut. Näihin te olette kyllä vastuullinen, eikä siitä nyt pakoon pääse, ei pääse pakoon. [Toimi Kan-

Pöytäkirjan asiakohta PTK 75/2019 vp

kaanniemi: Puhutaan nyt tästä bensakorotuksesta! Nyt on ensimmäinen syksy! — Mika Kari: Kyllä taksimies muistaa!]

20.28 Paula Risikko kok: Arvoisa puhemies! Pakko ihan ottaa kantaa tähän näin liikenneyrittäjän ja kuorma-autoilijan tyttärenä ja pitkään sitä seuranneena ja myöskin hyvin paljon tuolla maalla yrittäjien kanssa keskustelleena. Jos lähdetään siitä, mitä tämä tarkoittaa sinne kentälle, niin kyllä tarkoittaa tosi pahoja juttuja esimerkiksi yrittäjille. Tämä on paha myöskin ihan sellaiselle keskivertoperheelle, joka joutuu käyttämään autoa, kun ei siellä meidän alueellamme kerta kaikkiaan ole julkista liikennettä.

Sitten näistä liikenteen päästöistä. Meillä on tänä päivänä juuri ollut luennoimassa erittäin asiantunteva henkilö näistä liikennepäästöistä kokoomuksen ryhmälle. Hyvän aika, liikennepäästöt eivät ole Suomessa lainkaan se suurin ongelma, aivan niin kuin edustaja Kankaanniemi tuossa totesi.

Sitten minä kuuntelin tässä edustaja Kontulaa, joka usein käyttää hyvin viisaita puheenvuoroja, mutta nyt pisti korvaan, kun sanoitte, että tämä on kivuttomin teko. Tämä on varmaan hyvä mennä sanomaan sille yrittäjälle tai sille perheelle, että tämä on se kivuttomin teko, mitä tämä hallitus voi tehdä. Tämä on hyvä meidän muistaa.

Sitten kun minä tästä sanoin eräälle toiselle hallituksen edustajalle, hän sanoi, että no, kuljetusyrityksethän voivat siirtää sen hintoihin. Haloo! Se oli kyllä ihan pohjanoteeraus näistä vastauksista.

Joka tapauksessa, kyllä, minäkin olen ollut sellaisessa hallituksessa, joka on joutunut nostamaan näitä. Minä voin kertoa teille oikein pitkän listan, mitä kaikkea minun viidessä hallituksessani, missä olen ollut, on jouduttu nostamaan. Voitte sen lukea vaikka mistä. Mutta nyt pitää muistaa, että jokainen hallitus tekee aina omat ratkaisunsa. Ei voi vedota siihen, mitä on viime kaudella tehty, vaan pitää tehdä jokaisen hallituksen omansa. Ei sairaalassakaan koskaan tehdä sillä tavalla, että jos potilaalle on määrätty vaikka insuliinia edellisellä kerralla, niin seuraavallakin kerralla insuliinia, kun on sattumalta viimeksi sitä annettu noin paljon. Ei, se katsotaan aina tarpeen mukaan ja se hoito määritellään aina tilanteen mukaan. Niin tehdään Suomi-neidollekin.

20.30 Ari Koponen ps: Arvoisa herra puhemies! Edustaja Kontula täällä puhui siitä, että Suomessa ei tehdä mitään tämän ilmastoasian eteen. Sitä kuulee tässä salissa aika useinkin puhuttavan.

Kyllä minä näitä kaikkia ihmisiä kehotan tekemään matkan vaikka Vaasaan ja tutustumaan Vaasan energiaklusteriin ja siihen, kuinka paljon he tekevät vaikkapa Suomen eteen, kuinka paljon he tekevät globaalisti, kuinka paljon sieltä tulee myös bisnestä Suomelle. Heillä on tavoitteena olla hiilineutraali vuonna 202x. Eli tavoitteet ovat kovat, ja siellä on oikeasti tekemisen meininki.

Se, että sanotaan, että Suomessa ei tehdä mitään, on valheellista. [Mika Kari: Muunneltua totuutta!]

20.31 Anna Kontula vas: Arvoisa puhemies! Tässä salissa ei ole tapana syyttää toisia edustajia valehtelusta, ei ainakaan virheellisesti. Edustaja Koponen voi tarkistaa pöytäkirjasta, että en sanonut suinkaan, että ei tehtäisi mitään. Sanoin, että ei tehdä riittävästi, ei läheskään riittävästi.

Pöytäkirjan asiakohta PTK 75/2019 vp

Edustaja Risikko, sanoin todellakin kivuttomin ja tarkoitan sitä — tosin tässä ehkä hiukan liioittelin. On varmasti muitakin yhtä kivuttomia toimenpiteitä ja merkitykseltään valitettavasti yhtä vähäisiä kuin tämä, mutta pääsääntöisesti ne ovat jo putkessa. Ne on jo päätetty tai ne ovat jo suunnitteilla. Siitä eteenpäin kun mennään, niin koko ajan vaikeammaksi ja vaikeammaksi vain muuttuu.

Toivon, että jatkossa liikenteeseen keskittyvissä uudistuksissa me pystymme löytämään sellaisia ratkaisuja, joissa toimet keskittyvät autoilun vähentämiseen erityisesti niillä alueilla, joissa joukkoliikenteen järjestäminen on mahdollista. Osa tätä tietysti on järjestää se joukkoliikenne toimimaan sinne niin, että se on varteenotettava vaihtoehto. Muistetaan nyt kuitenkin, että meillä on tässä maassa ihan valtavasti jo nyt niitä ihan tavallisia perheitä, joissa lapsiperhe-elämää eletään ihan tavallisesti ilman autoa — itsekin olen kolme lasta kasvattanut ilman autoa — ja että kolmasosa meillä autolla tehtävistä matkoista on pituudeltaan alle kolme kilometriä. Meillä on siis varaa erilaisiin toimenpiteisiin, joilla vähennetään autoilua ilman, että se kohdistuu niille alueille, joissa auto on ainoa kulkuväline ja joissa matkat yleensä ovat pitkiä.

Muita keinoja autoilun vähentämiseen, toivottavasti ihmisten kannalta kivuttomasti, ovat juurikin julkisen liikenteen parantaminen, yhteiskäytön eli erilaisten kommunististen ratkaisujen lisääminen autojen omistamisen suhteen ja autojen käytön suhteen sekä tokiinkin se autokannan uudistaminen maltillisesti, mutta näihin kaikkiin liittyy sitten muita, kivuliaita ratkaisuja, esimerkiksi meidän budjetin rajoitteista johtuvia. Se asettaa tietysti toisessa päässä sitten poliitikot vaikeiden ratkaisujen eteen.

Edustaja Kankaanniemi täällä vaati linjausta siitä, että saastuttaja maksaa, ja olen hänen kanssaan aivan samaa mieltä. Edustaja Kankaanniemi ei kuitenkaan välttämättä ole ihan loppuun asti miettinyt sitä, että kun kulutuksella mitataan, niin itse asiassa suomalaiset ovat tällä hetkellä hyvin kaukana siitä, että meidän ekologinen jalanjälkemme olisi lähelläkään sitä 1:tä. Kulutuksella mitattuna Suomi on edelleen huomattavasti kokoaan suurempi. Suomi on edelleen roistovaltio. Kun Kankaanniemi täällä ehdotti kauppasaartoa Kiinalle, niin niin en nyt tiedä varsinaisesta kauppasaarrosta, mutta merkittävä osa meidän kulutuksestamme tällä hetkellä tilastoituu jonkun toisen maan hiilipäästöksi, ja se vääristää tilastoja. Juurikin Kiina on yksi sellainen tekijä, joka todennäköisesti päästेलisi paljon vähemmän, jos me ostaisimme vaatteita vähemmän, ostaisimme paljon vähemmän kertakäyttökulutus-hyödykkeitä, jotka valmistetaan Kiinassa. Eli kulutusperustainen laskenta on oikeudenmukainen laskentatapa, ja tällä laskentatavalla on vielä pitkä matka siihen, että meillä on varaa sanoa Kiinalle tai Intialle yhtään mitään hiilipäästöistä henkeä kohden.

20.35 Johannes Koskinen sd: Arvoisa puhemies! Täällä on käyty kovasti debattia tästä kokoomuksen muuttuneesta linjasta, ja se täytyy varmasti kokoomuksen itsensäkin tunnistaa, että kun 12 vuotta istuu putkeen hallituksessa, niin aika raju osa nykyisestä polttonesteiden hinnasta on sitä veronkorotusperintöä, joka niiltä vuosilta kertyi. Tai jos pyydetäisiin eduskunnan tietopalvelua laskemaan piirakka tai pitsa viimeisen 15 vuoden polttoneste-veronkorotuksista jakaen sen sitten sen mukaan, miten iso siivu kullekin puolueelle tulee, niin kyllä se siniväri olisi varmaan hallitseva. Siinä mielessä pitäisi jonkinlaista logiikkaa käyttää, kun siirrytään hallituksesta oppositioon, ettei täysin päinvastaiseen suuntaan vaihdeta tuota ajamista. Me muistamme kyllä, että kokoomuksella oli näyttävät ja kalliit valotaulut ympäri Suomen siitä, että autot kuuluvat tielle ja niin edelleen — aika lailla samannäköistä mainostoimistotyötä kuin mitä Autoliitto on harrastanut — ja siinä on aika

Pöytäkirjan asiakohta PTK 75/2019 vp

vähän ollut sitten sitä painotusta, jota nyt joissakin puheenvuoroissaan kokoomus haluaa tuoda, tehostetumpaa ilmastopolitiikkaa.

Varsinaisesti haluaisin muistuttaa siitä, että nämä massamaiset polttonesteverojen korotukset eivät ole kovin fiksuja, vaan nyt pitää paljon huolellisemmin arvioida eri vaihtoehdot, miten liikenteen ja energian verotuksen kokonaisuus pitää uudistaa tuleville vuosille ja vuosikymmenille. Tämä hallitus on käynnistänyt nämä syvälliset työt nyt sitten molempien osalta, erillisessä työryhmässä on liikenteen kokonaisverotus kaikissa muodoissaan ja sitten toisessa energian verotus. Valtiovarainvaliokunta aikoo toimia tällaisena parlamentaarisen seurantar ryhmänä ja pyytää välikatsauksia näiltä periaatteessa asiantuntija- ja virkamiestyöryhminä toimivilta esityöntekijöiltä, niin että niillä olisi kuitenkin selvästi suuntaa annettavissa jo pitkin tuota työtä, vaikka se tulee poliittiseen puntarointiin ja vaihtoehtojen vertailuun sitten vasta myöhemmin ensi vuonna ja seuraavana vuonna. Mutta on tärkeää, että eduskunta ja kaikki parlamentaariset voimat jo mahdollisimman varhain osallistuvat tämän työn suuntaamiseen.

20.38 Mika Kari sd: Arvoisa herra puhemies! Kun kuuntelee tätä salikeskustelua, niin ei tietenkään voi välttyä siltä ajatukselta, että tällainen yli vaalikausien ja yli vaalien menevä liikennepolitiikan ja energiapolitiikan suunnittelu olisi ihan tavoiteltava tila, eikä niin, että kun on tehty niitä omia syntejä ja vaalit tulevat, niin annetaan ne synnit seuraavalle ja syytetään niistä heitä, vaikka itse ollaan osallistuttu ihan saman polttoainekokonaisuuden verottamiseen vuosi vuodelta tai ainakin vaali vaalilta rankemmin.

Sen kautta kannattaa vielä teidän, jotka ette ole mahdollisesti tutustuneet tähän valtiovarainvaliokunnan mietintöön, lukea se. Valiokunnan perusteluissa mainitaan, että tämän korotuksen perusteena on korottaa polttoaineiden verotusta kuluttajahintojen ennustetun nousun mukaisesti, ja kun tässä viitataan nimenomaan tähän ennusteeseen, niin haluaisin kiinnittää huomiota samaan kuin edustaja Koskinen tässä edellä. Samassa mietinnön osassa viitataan tähän liikenteen ja energian verotuksen uudistamista selvittävän työryhmän työhön, ja kun näitä parlamentaarisia selvityksiä tehdään ja yhdessä myös yritetään löytää keinoja vaalikausien yli menevälle energiapolitiikan peruslinjalle, niin toivon lämpimästi, että uusi, tulevaisuudessa toivottavasti perustettava hallitus ottaisi tällaisen vielä pidemmän loikan näitten eri energiamuotojen verokohtelussa. Ja muun muassa ajoneuvoveron osalta pitäisin äärimmäisen tärkeänä, että esimerkiksi biodieselin ja erilaisten uusiutuvien energialähteiden käyttäminen liikenteessä ja tietenkin sähköenergia, latauspisteverkostot suomalaisille sähköautoille, ja erilaiset innovaatiotuet eri järjestelmien kehittämiselle otettaisiin vakavasti työkaluna kestävän energiapolitiikan ja osaltaan ilmastopolitiikan tekemiseen.

20.40 Heikki Vestman kok: Arvoisa puhemies! Edustaja Kontula viittasi tuossa, että tämä olisi yksi ainakin kivuttomimmista keinoista, näin nyt ymmärsin, mutta kyllä itse ajattelen, että se ei suinkaan ole yksi kivuttomimmista. Esimerkkiperheellä, jonka esitin, joka asuu Uudenmaan kehysalueella, tosiaan tämä korotus tarkoittaa noin 300:aa euroa vuodessa. Tässä ei ole mitään kivutonta. Nämä ovat oikeata rahaa, nämä ovat ihmisten rahaa, ja nämä vähentävät käteen jäävää osuutta omasta työstä. Välillä mietin, haluatteko oikeasti sanoa, että ihmisten euro sinne, toinen tänne, että kyllä keskituloisella on varaa maksaa. Siltä tämä valitettavasti kuulostaa. 300 euroa edelleenkin on iso summa, ja siinä ei ole mitään kivutonta.

Pöytäkirjan asiakohta PTK 75/2019 vp

No, tämä polttoaineveron korotushan vähentää myöskin julkisen liikenteen kilpailuedellytyksiä monin paikoin. Tämä on oleellista huomata. Referoin nyt suoraan vasemmistoliiton edustaja Yrttiahon puheenvuoroa täällä salissa, jonka hän piti tässä syksyllä. Hän totesi näin: ”Liikenteen Lipasto-laskentajärjestelmällä laskien tämä veronkorotus nostaisi linja-autoliikenteen kustannuksia 12,4 miljoonaa euroa vuodessa valtakunnallisesti. Sillä olisi saman järjestelmän mukaan laskien, hintajousto huomioiden noin prosentin vähentävä vaikutus linja-autoliikenteen matkamääriin. Se tarkoittaisi 2—3:a miljoonaa matkaa vuodessa valtakunnallisesti.” Siis tämä vähentää julkisenkin liikenteen käyttöä.

Sitten haluan sanoa, että autoilu ei tosissaan ole ympäristörikos, ja tästä ajattelusta pitää päästä eroon. Kun mietimme niitä mahdollisuuksia, joita Suomella on vähentää edelleen päästöjä, täytyisi huomio kiinnittää nimenomaan niihin sektoreihin, joilla päästöjen vähentäminen ei edellytä ihmisten elämäntavan merkittävää muutosta tai ylipäättään välttämättä tarkoita lainkaan kohonneita kustannuksia, koska tällaisiakin mahdollisuuksia vähentää päästöjä todella on. Välillä tuntuu, että päästövähennysten hyvyttä mitataan sillä, kuinka paljon ne tulevat maksamaan. Mitä kalliimmat toimet, sen parempia ollaan.

Tällainen sektori, jolla päästövähennyksiä on mahdollista saavuttaa ilman lisääntyviä kustannuksia, on erityisesti lämmöntuotanto. Esimerkiksi kaukolämmön päästöt ovat suuremmat kuin liikennesektorin päästöt Suomessa, ja siellä ei todellakaan ole vielä löydetty sellaisia ratkaisuja, joilla esimerkiksi kivihiiltä pystytään kustannustehokkaasti korvaamaan. Tähän tulisi nyt erityisesti kiinnittää huomiota ja pyrkiä esimerkiksi verokannustimilla tai muutoin poistamalla lainsäädännön esteitä mahdollistamaan uusien teknologioiden käyttöönottoa. Nostan esille tässä nyt pienydinvoiman edistämisen, josta olen jättänyt edustaja Harjanteen kanssa toimenpidealoitteen. Nämä ovat sellaisia mahdollisuuksia, joihin Suomen tulisi tarttua. Meidän tulisi olla edelläkävijä muussakin kuin päästövähennystavoitteiden määrässä ja kurittamisen määrässä — puhtaassa teknologiassa ja uusissa mahdollisuuksissa.

20.43 Esko Kiviranta kesk: Arvoisa puhemies! Tässä keskustelussa näyttää unohtuvan se, että pienituloisille palkka-, eläke- ja etuustulojen saajille tämä liikennepolttoaineiden valmisteveron korotus korvataan tuloverotuksen pienituloisia suosivien vähennysten korotuksilla, nimittäin työtulovähennyksen, eläketulovähennyksen ja kunnallisverotuksen perusvähennyksen korotuksilla, vuositasolla 200 miljoonalla eurolla.

Sitten edelleen toistan, että liikennepolttoaineiden veronkorotus vastaa arvioitua kuluttajahintatason nousua koko tällä nelivuotisella vaalikaudella ja palkka- ja muu ansiotulo nousee suhteellisesti huomattavasti enemmän kuin polttoainevero. Jos tämä polttoaineveron korotus olisi yhtä mittava kuin tulee erittäin luotettavien valtiovarainministeriön arvioiden mukaan olemaan palkkojen ja muiden ansiotulojen nousu nelivuotiskaudella, tämä korotus polttoaineiden valmisteveroon olisi 40 prosenttia suurempi kuin mitä hallitus nyt esittää.

20.45 Marko Asell sd: Arvoisa puhemies! Päätin myös ottaa tässä puheenvuoron oikeastaan, kun kuuntelin tuota edustaja Toimi Kankaanniemen kannanottoa lähinnä siitä, kuinka hallituksen ilmastotoimet ovat hysteerisiä, kun nostetaan nyt 6 sentillä litra tätä polttoaineveroa. Samaan aikaan kuitenkin toteatte, että pitäisi laittaa sitten Kiinaa ja Intiaa kauppasaartoon. Ehkä tämä on kuitenkin Suomen hallitukselle vähemmän hysteerinen keino osallistua näihin ilmastotalkoisiin tässä kohtaa tällä tavalla kuin se, että hallitus alkaisi

Pöytäkirjan asiakohta PTK 75/2019 vp

rakentaa kuviota kauppasaarrosta. Tietysti jokainen voi harkita itse sitä, tilaako lähituottajalta taikka täältä Suomesta tavaraa vai Kiinasta. Siihenkin tietysti pitää kannustaa.

Sitten muutenkin minua ihmetyttää se, että Suomi ei voisi olla varsinkin teidän perussuomalaisten mielestä ilmastotoiminnan kärjessä tai sanotaan niin kuin tässä johtajan asemassa, koska vaikka me laittaisimme kiinni koko Suomen, niin sillä ei ole vaikutusta globaalisti, mutta toisaalta kyllä se niin on, että on vaikea pyytää muita tekemään toimia, jos ei itse ole sitoutunut tällaiseen. Suomen hiilijalanjälki on kuitenkin moninkertainen verrattuna esimerkiksi Intian tai Kiinan hiilijalanjälkeen, eli kyllä pitää olla ilman muuta mukana Suomen siinä.

Tulevaisuusvaliokunta oli jossain vaiheessa tässä syksyllä tuolla Italiassa, ja sielläkin on semmoisia poliittisia voimia, jotka ajattelevat samalla lailla: ei Italia voi näihin ryhtyä, koska Italia on vain pieni kansakunta. Siellä on kuitenkin 65 miljoonaa asukasta, ja se on kolmanneksi suurin talous Euroopassa. Kyllä tässä pitää kaikkien olla mukana siinä, ja just niin kuin täällä edustaja Vestman sanoi, niin olla mukana myöskin sitten tämän puhtaan teknologian ja tällaisen kehittämisessä mukana yhtä lailla. Mutta yhdessä Eurooppa pysyy poliittisesti vaikuttamaan myöskin teollisuuteen ja tutkimukseen ja muuhun, josta tulee sitten puhtaampaa teknologiaa niin autoihin kuin lentokoneisiin ja laivoihin ja kaikkeen.

20.47 Ari Koponen ps: Arvoisa puhemies! Pyydetään edustaja Kontulalta anteeksi, jos sanamuoto tosiaan oli ”riittävästi” eikä ”ei mitään”. Mutta se ei edelleenkaan poista sitä, että Suomi on edelläkävijä teknologiassa, millä voidaan hillitä ilmastonmuutosta ja vielä niin, että me voimme silti elää täällä suhteellisen normaalisti.

Edustaja Asell nosti Intian esiin. Siellä kuolee jatkuvasti ihmisiä ilmansaasteisiin, ja silti me täällä Suomessa syyllistämme meitä suomalaisia ihmisiä. Me teemme täällä valtavasti tämän asian eteen, ja minä uskon, että se kyllä riittää.

20.48 Anna Kontula vas: Arvoisa puhemies! Edustaja Koponen, me olemme ehkä monella lailla edelläkävijöitä teknologiassa, mutta me olemme edelläkävijöitä myös pökrytellyssä, ja tämä on asia, joka meidän tulee muuttaa, ennen kuin me lähdemme mestaroimaan muita tässä asiassa.

Edustaja Vestman, teidän esittämäne paljon autoileva keskituloinen nelihenkinen esimerkkiperhe ympäristökunnista menettää tämän korotuksen myötä 6 euroa 25 senttiä per henki per kuukausi — keskituloisen perheen jäsenelle 6 euroa 25 senttiä per henki per kuukausi. [Heikki Vestmanin välihuuto] Tämä on yksi seitsemäsosa siitä, mitä kokoomuksen hyväksymä aktiivimalli leikkasi oikeasti pienituloisilta ihmisiltä viime kaudella, ja yksi neljästoistaosa — yksi neljästoistaosa — siitä, mitä se leikkasi opintorahasta pienituloisilta ihmisiltä. Nyt kun edustaja Vestman sanoi, että eikö täällä ole kukaan muu huolissaan siitä, että rahoja vain viedään ihmisiltä, vai mitenkä te sen nyt muotoilittekaan, niin kyllä, kyllä olen huolissani silloin, kun rahoja viedään ihmisiltä, mutta erityisesti minä olen huolissani silloin, kun niitä viedään pienituloisilta ihmisiltä, ja pienituloisten osaltahan tämä muutos kompensoidaan. Minä en ole lainkaan niin huolissani ihmisistä, joilla on paljon rahaa, jos he menettävät 6 euroa 25 senttiä kuussa, kuin niistä pienituloisista ihmisistä, kun he menettävät 90 euroa kuussa, koska silloin, kun sitä rahaa on tosi vähän, niin se raha, yksittäinen euro, on hirvittävän paljon arvokkaampi. [Puhemies koputtaa] Kysymys on tässä nyt oikeasti todella maltillisesta uudistuksesta, ja kysymys on myös tilanteesta, jossa meil-

Pöytäkirjan asiakohta PTK 75/2019 vp

lä on edessä — jos tämä hallitus ei niitä tee, niin seuraavalla hallituksella — huomattavasti paljon isompia ja radikaalimpia muutoksia. [Puhemies koputtaa] Ja siihen nähden tämä meteli, joka tästä nousee, on täysin väärässä mittakaavassa suhteessa siihen, mitä on nyt tapahtumassa.

20.50 Heikki Vestman kok: Arvoisa puhemies! Minä olen huolissani siitä, että Suomessa säilyvät työnteon kannustimet, että täällä kannattaa lähteä aamulla töihin, tarpoa sen loskan läpi, käynnistää se kylmä auto ja ajaa sinne työpaikalle — että siihen riittää kannustimia ja että ihmisillä on tätä kautta aidot kannustimet parantaa omaa tilannettaan. Ja fakta on, että tämä polttoaineveron korotus kohdistuu nimenomaan tähän — ihmisten omaan aktiivisuuteen ja työntekoon. Ja kun sanoitte, edustaja Kontula, että te kompensoitte nämä korotukset pienituloisille, ja kun me olemme juuri käsitelleet täällä tänään tuloveroasteikon muutosta ja kun valtiovarainvaliokunnan mietinnössä tosiaan todetaan suoraan, että kun työn verotus kiristyy — esityksen mukaan kokonaisuutena katsottuna noin alle 14 300 euroa sekä yli 24 000 euroa vuodessa ansaitsevilla — niin katsotteko sitten, että nämä 2 000 euroa kuukaudessa ansaitsevat esimerkiksi ovat sellaisia hyvätuloisia, joilla on nyt varaa näihin korotuksiin ja joille te ette tosiasiassa näitä korotuksia kompensoi, koska heidän työnsä verotuskin kiristyy ensi vuonna? Tämän logiikan perään nyt kyselen. Eli tähän tarkoittaa esimerkiksi tälle noin 2 000 euroa kuukaudessa tienaaavalle hoitajalle paitsi sitä, että hänen palkastaan jää työn verotuksen kiristymisen myötä vähemmän käteen, myös sitä, että hän joutuu kantamaan vielä tämän polttoaineveron korotuksesta johtuvan taakan.

Edelleen peräänkuulutan sitä sosiaalista oikeudenmukaisuutta, johon te hallitusohjelmassakin olette sitoutuneet: mikä on tämän 2 000 euroa tienaaavan hoitajan kohdalla se sosiaalinen oikeudenmukaisuus, jonka tämä teidän hallitusohjelmanne ja tämä budjettiesitys tuottavat?

20.52 Mikko Kinnunen kesk: Arvoisa herra puhemies! Olen edustaja Vestmanin kanssa täysin samaa mieltä siitä, että autoilu ei ole ympäristörikos, se on osa meidän tavallista arkista elämäämme. Väinö ja Toini S-marketin pihalla pitivät minulle aika vasta puhuttelun, että ”kuules, Mikko, kyllä meidän on pakko ajaa autoa, kun asumme niin syrjässä”. Mutta sitten ihmettelen kuitenkin, että puhutaan historiallisesta korotuksesta, koska kaikkihan me tiedämme, että hallitukset ovat joutuneet nostamaan hintoja ja veroja, polttoaineverojakin, eikä olla ensimmäistä kertaa niitä nostamassa, ja tämä muutos on kuitenkin maltillinen. Totta kai se tekee silti kipeää. Se on laitettu minimiin. Yhden laskelman mukaan on niin, että jos ajat bensa-autolla 17 000 kilometriä vuodessa, tämä vaikutus on 69 euroa, ja niin kuin edustaja Kiviranta muistutti, tätä kompensoidaan pienituloisille ihmisille.

On hyvä, että me teemme teknologiaa, hyvää, puhdasta teknologiaa, kehitämme sitä, viemme sitä. Se on vahvuutemme. On myös vietävä tietämystä sinne, missä sitä tarvitaan. Siitäkin voi tulla vientituote. Toki kannatan myös joukkoliikenteen kehittämistä, mistä on ollut täällä puhetta, siitä huolehtimista, mutta siinäkin on otettava huomioon harvaan asutun seudun näkökulma.

20.54 Johanna Ojala-Niemelä sd: Arvoisa herra puhemies! Suomi on asettanut tavoitteekseen puolittaa liikenteen päästöt vuoteen 2030 mennessä. Osaltaan tämä päästövähennystavoite liittyy tavoitteeseen tehdä Suomesta hiilineutraali vuoteen 2035 mennessä. Li-

Pöytäkirjan asiakohta PTK 75/2019 vp

kenteen päästöjen vähentämiseksi tarvitaan lukuisia toimia, joiden yhteisvaikutuksena tähän päästövähennystavoitteeseen päästään.

Yli 90 prosenttia liikenteen päästöistä tulee tieliikenteestä ja yli 80 prosenttia tieliikenteen päästöistä puolestaan henkilöautoilusta. Tämän takia merkittävimmät päästövähennystoimet tulee kohdistaa tieliikenteeseen ja henkilöautoiluun. Kaupunkiseuduilla fossiilisia polttoaineita käyttävät henkilöautot korvautuvat tulevaisuudessa valtaosin sähköautoilla ja harvaan asutummilla, pitkien etäisyyksien seuduilla bensiini ja diesel korvautuvat maakaasulla ja myöhemmin synteettisellä biokaasulla.

SDP:lle on tärkeää näissä liikenteen päästöjen vähentämisessä se, että päästövähennykset toteutetaan sosiaalisesti oikeudenmukaisesti. Harvaan asutuilla seuduilla henkilöauton käytölle ei ole vaihtoehtoa, ja siellä päästövähennykset on mahdollista toteuttaa käyttövoiman muutoksilla. Kaupunkiseuduilla puolestaan henkilöauton käyttöä voidaan vähentää ohjaamalla ihmisiä julkisen liikenteen sekä kävelyn ja pyöräilyn pariin.

20.56 Anna Kontula vas: Arvoisa puhemies! Edustaja Vestman, tämä hallitus kompensoi omia päätöksiään, ei kokoomuksen päätöksiä. Kysyitte, mitenkä sille kaksi tonnia kuussa tienaaavalle hoitajalle hallituksen ohjelma lisää sosiaalista oikeudenmukaisuutta. No, se lisää sitä esimerkiksi sillä lailla, että hänen lapsensa pääsee maailman parhaaseen kouluun, sellaiseen kouluun, johonka muualla maailmassa eivät yleensä pääse muut kuin neljä tai kuusi tonnia tienaaavien ihmisten lapset. Se lisää sosiaalista oikeudenmukaisuutta niin, että hoitaja pääsee itse töihin pelkäämättä, miten hänen hoivaa tarvitsevat omaisensa siinä työpäivän aikaan pärjäävät. Muualla maailmassa hänellä ei olisi tätä mahdollisuutta ennen kuin hän on riittävän varakas palkkaamaan sinne kotiin hoitajan pitämään huolta äidistään taikka hoitoa vaativista pienistä lapsistaan. Hän pääsee sinne töihin tietä pitkin maksamatta siitä erikseen tullimaksua, eikä hänen tarvitse maksaa kotitalonsa alakertaan vartijaa pitääkseen rauhan talossa, koska sosiaalinen luottamus yhteiskunnassa on rapautunut, niin kuin monissa muissa yhteiskunnissa, joissa työn kannustimet on asetettu niin pitkälle muiden asioiden edelle, että sitä verotusta ei ole voitu sitten hoitaa. Eli työn kannustimet ja se, että työstä saa palkkaa, ovat ilman muuta tärkeitä asioita, mutta nyt tässä teidän omassa esimerkissänne puhutaan kuitenkin siitä 6,25 eurosta sellaisen henkilön kohdalla, joka autoilee paljon. Vähän kohtuullisuutta nyt.

20.57 Esko Kiviranta kesk: Arvoisa puhemies! Tässä on vähän vaikea asemoitua noihin kokoomusedustajan puheisiin, kun tämän hallituksen esityksen perusteella työn verotus ei kiristy. Ja sitten on tämä kokoomuksen hillitön itseruuskinta, kun kilpailukyky sopimuksen nojalla siirrettiin näitä eläke- ja työttömyysvakuutusmaksuja työnantajalta palkansaajalle ja ne toteutuvat nyt sitten vielä ensi vuonnakin. Se johtuu kilpailukyky sopimuksesta, joka tehtiin Sipilän hallituksen aikana ja jossa kokoomus oli mukana. Oman käsitykseni mukaan se jo silloin kyllä ansiotuloverotuksen kevennyksillä ainakin kertaalleen korvattiin. Sitten on tämä määräaikainen sairausvakuutuksen sairaanhoitomaksun alennus, joka nyt sitten lakkaa ensi vuonna ja joka on ehkä se merkittävin tekijä. Siitäkin voisi oikeastaan arvioida, että voi olla, että sekin korvattiin jo viime kaudella. Joka tapauksessa nämä kiky-sopimuksesta johtuvat asiat eivät ole tämän hallituksen asioita, vaan ne ovat sen hallituksen asioita, jota johti pääministeri Sipilä ja jossa kokoomus hyvässä yhteisymmärryksessä teki nämä kiky-sopimuksen toimet.

Pöytäkirjan asiakohta PTK 75/2019 vp

20.59 Toimi Kankaanniemi ps: Arvoisa herra puhemies! Työn verotus ei tosiaan tällä nouse, mutta työnteon verottaminen kiristyy matkojen ja liikenteen kustannusten nousun takia eli autoilijaa riistetään entistä raskaammin. Sitä me emme pidä oikeana emmekä kohtuullisena.

Arvoisa puhemies! Edustaja Asell — hän taisi poistua jo — tulkitse täysin väärin minun puheeni Kiinaa ja Intiaa ja muita suuria saastuttajia vastaan. En minä esittänyt mitään kauppasaartoa vaan sanoin, että jos te olisitte tosissanne huolissanne ilmastonmuutoksesta, niin kuin me kaikki sinänsä olemme, niin te tarttaisitte todella voimakkailla otteilla niihin, jotka ilmakehää todella tuhoavat, ja ne ovat niitä siellä — ei suomalainen pihtiputaanmummo, jonka liikkumiselle ja myös osin ehkä asumiselle panette lisää kustannuksia. Se on täysin kohtuutonta. Edustaja Kontula, tämä on se, ja te pelottelitte, että nyt parlamentarismi loppuu ja sivistys loppuu, jos ei tehdä tätä polttoaineen hinnankorotusta. Ei tällaista pelottelua saa Suomessa... Tietysti meillä on sananvapaus, jonkinmoinen, mutta ei tuollaisella mallilla pidä esiintyä täällä.

Tämä esitys on työllisyyden kannalta, alueellisen kehityksen kannalta, sosiaaliselta kannalta ja taloudelliselta kannalta, esimerkiksi yritysten ja maatalouden kannalta, vahingollinen. Se ei edistä teidän työllisyystavoitteitanne. Vihreät näyttävät vievän tätä hallitusta kuin passiä narusta. Kuinka pitkälle te annatte näin tapahtua, kun ei ole mitään sellaista tulosta tällä, millä olisi vaikutusta ilmastopolitiikkaan?

Vapaaehtoisia toimia, jotka itse omalta kohdaltani luetteloin, kannattaa levittää ja tehdä monenlaista. Esimerkiksi Helsingin olisi syytä jo lopettaa kivihiilen poltto. No, nyt määrättiin, että se lailla loppuu vuoden 29 huhtikuun loppuun, mutta onhan se nyt kohtuutonta, että pihtiputaanmummo pannaan maksamaan lisää, mutta helsinkiläiset vain polttavat tuontikivihiiltä ja saastuttavat sillä.

21.02 Mari Holopainen vihr: Arvoisa puhemies! On hieman ristiriitaista kuulla näitä kommentteja, joissa toisaalta vaaditaan irtautumaan kansainvälisistä sopimuksista ja sitten vaaditaan niiltä muilta mailta tai maanosilta enemmän toimia. Kyllä tämä hallitus ja tämän eduskunnan enemmistö ajavat sellaisia keinoja, joissa pysytään kansainvälisissä sopimuksissa, jotta voidaan vaikuttaa asioihin. En ymmärrä niitä kommentteja, joissa vaaditaan toista ja sanotaan toista.

Edustaja Vestmanille toteaisin, että olette tuonut aika usein esiin tämän yhdentyypisen vääryyden, niin kuin te sitä kuvaillette. On hyvä huomioda, että hyvin suuri osa myös nuorista ihmisistä, iäkkäistä ihmisistä ja pieni- tai keskituloista ihmisistä käyttää joukkoliikennettä, jolloin yksi mahdollisuus lähestyä asiaa on esimerkiksi joukkoliikennetukien kautta ja tarkastella hieman tätä kokonaisuutta, jotta teemme liikkumisen ihmisille kokonaisuudessaan mahdollisimman kestäväksi ja reiluksi. Tietenkään kaikkialla ei voi selvitä ilman autoa, mutta ihan hyvin suuri osa ihmisistä kulkee muillakin keinoilla. On myös totta, kuten edustaja Kontula täällä aiemmin totesi, että todella iso osa sellaisista lyhyistä matkoista, jotka ovat alle viisi kilometriä, kuljetaan autolla, kun ne voitaisiin hyvin monessa tapauksessa taittaa kävellen tai pyörällä, ja tämä on mahdollista muuallakin kuin kaupunkialueilla, ei toki kaikille. Sen lisäksi Uudenmaan kehyskunnissa, joista te ilmeisesti kannatatte huolta, nuoret kantavat huolta siitä, että siellä pääsisi liikkumaan joukkoliikenteellä, koska nuoret eivät voi käyttää omaa autoa. Ehkä tähänkin voisi kiinnittää huomiota.

Pöytäkirjan asiakohta PTK 75/2019 vp

Sen lisäksi toitte esiin, että pitäisi keskittyä kaukolämpöön. On tietysti totta, että muillakin sektoreilla täytyy vähentää päästöjä, mutta on kiistatonta — jos te haluatte luottaa asiantuntijatietoon — että myös liikenteen osalta täytyy tehdä toimenpiteitä.

21.04 Heikki Vestman kok: Arvoisa puhemies! Edustaja Kiviranta, totesitte tuossa, että työn verotuksen kiristäminen ei johdu hallituksen toimista, muotoilitte jotenkin näin. Kuitenkin kun katson tätä valtiovarainvaliokunnan, jonka jäsenenä olette, mietintöä, ja olette varmaankin sitä mietintöä ollut hyväksymässä, niin siellä kyllä aika suoraan todetaan, että työn verotus kiristyy esityksen mukaan kokonaisuutena katsottuna noin alle 14 300 euroa sekä yli 24 000 euroa vuodessa ansaitsevilta. Eli kyllähän se on ollut hallituksen valinta valita näin, että palkansaajan sivukulun nousua ei kompensoida täysimääräisesti näille palkansaajille. Näin ollen voi todeta, että hallituksen budjettiesityksen mukaan muun muassa näiden yli 24 000 euroa vuodessa ansaitsevien työn verotus tosiasiaassa kiristyy.

Edustaja Kontulalle sosiaalisesta oikeudenmukaisuudesta: Kokoomus on tosiaan esittänyt sosiaalisesti oikeudenmukaisen vaihtoehtobudjetin. Jos katsotaan sellaisen hoitajan tilannetta, joka tienaa 2 000—2 500 euroa kuukaudessa ja joka esimerkiksi autoilee keskimääräistä enemmän, niin kokoomuksen vaihtoehtobudjetin laskelmien mukaan polttoaineveron korotukset tuovat 150 euroa vuodessa lisää, ja sitten kun otetaan vielä huomioon, että työn verotuskin kiristyy hallituksen budjettiesityksen johdosta, koska sivukulujen nousua ei kompensoida, niin tähän tilanteeseen nähden tämä meidän vaihtoehtomme antaa tälle hoitajalle käteen vuodessa 300 euroa enemmän. Eli päättelen niin, että tälle palkansaajalle, tälle hoitajalle, tälle varastomiehelle, joka välttämättä joutuu turvautumaan siihen omaan autoonsa, tämä meidän vaihtoehtomme on sosiaalisesti oikeudenmukaisempi. Hänelle jää enemmän siitä omasta palkastaan käteen kuin tämän teidän budjettiesityksenne mukaan. Olenko päättellyt oikein?

Edustaja Ojala-Niemelä totesi tuossa, että Suomella on tavoite, jossa liikenteen päästöt pitää puolittaa. Olette ihan oikeassa, ja jos tähän tavoitteeseen aiotaan päästä, niin se todella vaatii toimenpiteitä. Itse haluan kyllä problematisoida sitä, onko tämä tavoite ylipäättään realistinen, ja tämä on nyt isompi kysymys koskien nimenomaan sitä, mitkä ovat niitä realistisia päästövähennyksiä, jotka Suomessa voidaan saavuttaa. Itse en suoraan sanottuna usko, että voimme säilyttää suomalaisen elämäntavan, meidän työnteon kannustimet, elinkeinoelämän, yrittäjyyden toimintaedellytykset ja saavuttaa tämän 50 prosentin päästövähennystavoitteen. Eli tässä täytyisi olla realistinen ja kohdentaa fokus siihen, että löydetään niitä keinoja sen sijaan, että esitellään tavoitteita.

21.07 Anna Kontula vas: Arvoisa puhemies! Edustaja Vestman, ette ole päättellyt oikein. Luulen, että ongelma tässä on se, että ette nyt tarkalleen ottaen ole selvittänyt, mitä on sosiaalinen oikeudenmukaisuus. Katsokaa Wikipediasta. Sosiaalinen oikeudenmukaisuus ei ole sama asia kuin ihmisen veroprosentti tai ihmisen käteen jäävä summa.

Edustaja Kankaanniemi, väitätte minun pelotelleen ihmisiä sillä, että parlamentarismi ja sivistys olisivat uhattuina, jos tätä uudistusta ei tehdä. Näin en suinkaan sanonut. Sanoin, että jos ei tätä suurempia uudistuksia tehdä. Enkä pelotellut, vaan esitin varovaisen ja perustellun estimaation siitä, millaisessa tilanteessa me tällä hetkellä olemme.

Mitä tulee tämän kuuluisan pihtiputaanmummon arkeen: Hän varmaankin on eläkeläinen, ja koska hän on mummo, niin hän todennäköisesti saa verraten pientä eläkettä, jolloin hänelle tämä bensaveron korotus kompensoidaan. Mutta pihtiputaanmummon kannattaa

Pöytäkirjan asiakohta PTK 75/2019 vp

olla kyllä huolissaan näistä poliitikoista, jotka rakentavat maaseudun liikkumista pelkäämään yksityisautoilun varaan, koska pihtiputaanmummo ehkä tänään vielä ajaa autoa, mutta huomenna hän voi olla jo siihen liian vanha, ja siinä vaiheessa hän ei pääse enää kotoaan liikkumaan, kun siellä ei ole sitä julkista liikennettä, vaan siellä liikkuvat vain ne, joilla on ajo-oikeus. Ei ole viisas tapa rakentaa liikkumisen edellytyksiä sellaisen välineen varaan, joka ei ole koko väestön käytettävissä sen takia, että osa väestöstä on liian nuoria sen saadakseen, osa väestöstä on liian vanhoja tai sairaita sen saadakseen ja osa väestöstä ei vain jostain muusta syystä sitä ole saanut tai heillä ei ole rahaa sitä hankkia.

Mitä tulee yksilöllisiin, vapaaehtoiisiin ilmastotoimiin, joita edustaja Kankaanniemi tässä luetteli: On tosi hienoa, että ihmiset laajamittaisesti ovat alkaneet tällä lailla muuttaa omaa käyttäytymistään. Minä en olekaan kovin huolissani ihmisten käyttäytymisestä. Minä olen huolissani poliitikkojen käyttäytymisestä. Ihmisen arkiset kulutustottumukset muuttuvat kovaa vauhtia, ja siitä me voimme olla aika ylpeitä ja iloisia. Sen sijaan nyt minä perään, että poliitikkojen pitäisi kantaa oma osansa näissä talkoissa, ja se on kyllä myös perussuomalaisten duuni, ei pelkäämään vihervasemmiston.

21.10 Esko Kiviranta kesk: Arvoisa puhemies! Meillä edustaja Vestmanin kanssa on varmaan voimia jatkaa tätä ehkä jo hieman jankutuksenomaista keskustelua vielä useita minutteja tai tunteja, mutta totean vielä kerran sen, että tämä hallituksen esitys ei kiristää työn verotusta.

Sitten ihmettelen vähän, miten edustaja Vestman niin kovin häpeää tätä kiky-sopimusta, jonka siis myös työmarkkinajärjestöt hyväksyivät ja joka on varmasti parantanut tämän maan taloudellista kehitystä erittäin merkittävällä tavalla. Tutkimuslaitoksetkin ovat tämän laajasti todenneet. Helsingin Sanomissa oli tuossa viikonvaihteessa pääkirjoitus: taantumama peruttu. Meilläkin ainakin vielä kolmannella vuosineljänneksellä tänä vuonna — luulen, että aika paljon kiky-sopimuksen ansiosta — bkt, vienti ja yksityiset investoinnit kasvoivat. Kyllä minusta kokoomuskin voisi tunnustaa sen, että tämä kiky-sopimus on ollut hyvä sopimus. — Oikeastaan tämä oli se, minkä aioin sanoa.

21.11 Johanna Ojala-Niemelä sd: Arvoisa herra puhemies! Edustaja Vestman tuossa pohdiskeli päästöjen vähentämistä kotikutoisin toimin, ja oikeastaan haluaisin jatkaa siitä myös itse muutamalla näkökohdalla. EU:n ja sen jäsenvaltioiden sekä useiden eurooppalaisten suurkaupunkien päästövähennystavoitteet ovat ohjanneet autoteollisuutta kohti vähäpäästöisempää autoteknologiaa. Suomen kaltaisessa maassa kohti fossiilitonta liikennettä kuljetaan useita eri korvaavia käyttövoimia käyttämällä. SDP:n mielestä liikenteen päästöjen vähentämisessä olennaista on pitää kiinni asetetusta päästövähennystavoitteesta. Sen sijaan poliittisesti vähemmän merkityksellistä on se, millä teknologioilla tähän tavoitteeseen päästään. Teknologianeutraali lähestymistapa antaa elinkeinoelämälle mahdollisuuden kehittää useita vaihtoehtoisia tapoja vähäpäästöisyyteen, ja kaupungissa asuvien ihmisten henkilöautoilu on mahdollista korvata jopa kokonaan julkista liikennettä ja erilaisia liikenteen palveluja kehittämällä. Kun liikenteen palveluista tulee erilaisia matkaketjuja yhdistelemällä kätevämpää ja mukavampaa kuin henkilöautoilu, voidaan kaupunkiseuduilla saavuttaa merkittävä kulkutapaosuuden muutos vähäpäästöisempään suuntaan.

21.13 Heikki Vestman kok: Arvoisa puhemies! Edustaja Kivirannalle: Me emme käsittele täällä tänään nyt kiky-sopimusta, mutta voin sen verran todeta, että en ole sitä yhtään

Pöytäkirjan asiakohta PTK 75/2019 vp

täällä häpeillyt, ja voin jopa todeta, että minä ymmärrän kaikkia niitä eduskuntapuolueita, jotka olivat täällä kiky-sopimuksen hyväksymässä viime kaudella. Ymmärrän teitä, jotka olitte sen täällä siunaamassa. Sen sijaan teidän kysymyksenne kannattaisi ehkä kohdistaa teidän hallituskumppaniinne sosiaalidemokraatteihin, jotka täällä toistuvasti ovat voimakkaasti kritisoineet kiky-sopimusta.

Sitten edustaja Kontulalle: Täsmennän kysymystäni. Eikö voida todeta, että verotuksen osalta tämä kokoomuksen vaihtoehto on sosiaalisesti oikeudenmukaisempi tälle hoitajalle, koska hänelle jää se 300 euroa vuodessa enemmän käteen meidän vaihtoehtomme mukaan kuin hallituksen budjettiesityksen mukaan? Sen sijaan, mitä tulee sosiaalisesti oikeudenmukaiseen budjettiin, niin tässä meidän vaihtoehdossammehan on otettu huomioon muutoinkin sosiaalinen oikeudenmukaisuus. Täällä panostetaan koulutukseen 320 miljoonaa euroa enemmän pysyvää rahaa kuin hallituksen budjettiesityksessä. Täällä parannetaan ihmisten hoitoon pääsyä, rahoitetaan terapiatakuu, joka ei sisälly hallituksen budjettiesitykseen. Täällä lisätään turvallisuutta, lunastetaan se turvallisuuslupaus, jonka monet puolueet ovat antaneet, itse asiassa jopa yli sen: yli tuhat uutta poliisia lisää tämän meidän vaihtoehtobudjettimme mukaan. Täällä vahvistetaan oikeudenhoidon, oikeusjärjestelmän resursseja ja sitäkin kautta vahvistetaan sosiaalista oikeudenmukaisuutta. Eli katsoisin, että kokonaisuutena arvioiden ja erityisesti nyt verotuksen osalta voi todeta, että ainakin tämän hoitajan tai varastomiehen osalta, joka sillä omalla palkallaan elää ja joka sitä autoa välttämättä tarvitsee päästäkseen töihin ja pyörittääkseen arkeaan, tämä meidän vaihtoehtomme on sosiaalisesti oikeudenmukaisempi.

21.15 Toimi Kankaanniemi ps: Arvoisa puhemies! Tiedoksi se, että Pihtiputaan Mummo valitaan joka vuosi aina vuodeksi kerrallaan, ja aina silloin tällöin Mummoksi valitaan Muurasjärven kylällä asuva naishenkilö, ja sieltä Muurasjärveltä on 30 kilometriä kirkonkylään, jossa kaikki palvelut ovat, eikä siinä ole ratikkaa, ei junaa, tuskin linja-autoakaan, eli hän joutuu kulkemaan aika kalliilla välineellä sen matkan, ja siinä kuluu polttoainetta. Juuri tällaiseen ihmiseen pahiten iskette tällä korotuksella. [Anna Kontula: Ja juuri tälle kompensoidaan!] Mitä tulee sitten sen kompensointiin eläkkeen korotuksella: Tähänkö te haluatte, että sen mummon korotettu eläke menee? Hän jatkaa sitten siinä 800:n, vajaan 900:n takuueläkkeellä entiseen tapaan köyhyyydessä, jos se korotus menee kokonaan — eikä riitäkään — polttoaineiden hinnan nousun aiheuttamiin kustannuksiin.

Arvoisa puhemies! Kiitän kyllä edustaja Ojala-Niemelää. Hän on puhunut täällä erittäin vastuullisesti. Tiedän, että totta kai hän ymmärtää paljon paremmin kuin meistä moni muu, jotka asumme jossain suuressa kaupungissa, jossa on mahdollisuuksia. Rovaniemikin on hieno kaupunki, mutta Lapissa on valtavat etäisyydet, ja kyllä iskevät siellä aivan hirveästi tämmöiset korotukset, eikä kompensatiota taida kaikille lähellekään tulla — ei poromiehille, jotka tosin taitavat ajella moottorikelkoilla, mutta niissäkin käytetään vielä tätä nestemäistä.

Arvoisa puhemies! Sitten totean ilmastopolitiikasta, johon tämä nyt edustaja Kontulan mukaan kuitenkin liittyy hyvin vahvasti, että kyllä siellä on ratkaissut muun muassa se, että väestökehitys maailmassa on se, minkälainen se on. Jos koko maapallolla olisi väkeä sen verran kuin Suomessa on suhteessa pinta-alaan nähden, mitään ongelmia ei olisi.

Toisaalta sitten me erittäin suurella ilolla toteamme, että Euroopan unioni on nyt löytänyt viisauden siinä, että se ajaa hiiliveroa, [Heikki Vestman: Hyvä!] jota perussuomalaiset lähtivät ensimmäisenä ajamaan viime kaudella, ja nyt se on tulossa EU:n kautta. Sillä on

Pöytäkirjan asiakohta PTK 75/2019 vp

mahdollisesti joitakin haittavaikutuksiakin esimerkiksi elinkeinoelämään, mutta lähtökoh-
taisesti se on kuitenkin paras, ja ehkä se — jos se vain saataisiin läpi — kannustaa Helsin-
kiäkin nopeammin luopumaan hiilenpoltosta ja siirtymään niihin uusiutuviin, [Anneli Kil-
junen: Se on hyvä!] joihin itse olen siirtynyt ja joihin kaikkia teitä kannustan, kun olette
kaikki täällä hyväosaisia, todella hyväosaisia. — Kiitos.

Yleiskeskustelu päättyi.

Eduskunta hyväksyi hallituksen esitykseen HE 66/2019 vp sisältyvien 1.-2. lakiehdotuk-
sen sisällön mietinnön mukaisena. Lakiehdotusten ensimmäinen käsittely päättyi.