

Täysistunto

Tiistai 10.12.2019 klo 15.45—21.15

9. 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

Toinen käsittely, ainoa käsittely

Toinen varapuhemies Juho Eerola: Toiseen käsittelyyn ja ainoaan käsittelyyn esitellään päiväjärjestyksen 9. asia. Nyt voidaan toisessa käsittelyssä hyväksyä tai hylätä lakiehdotukset, joiden sisällöstä päätettiin ensimmäisessä käsittelyssä. Lopuksi päätetään ainoassa käsittelyssä toimenpidealoitteesta.

Keskustelu

17.13 **Ville Vähämäki ps:** Kunnioitettu puhemies! Itse asiassa haluaisin palata tähän äskeiseen keskusteluun niiltä osin kuin tässä esitettiin tällaista uutta kotitalousvähennysmalia, joka olisi siis yli 75-vuotiaille. Siihen satsattaisiin 7 miljoonaa, ja hyötyä yhteiskunta saisi 330 miljoonaa. Toki tämä hyöty tulisi sitten pitkällä aikavälillä, kun ihmiset vanhenevat. Ajatelma tässä on kai se, että ihmiset voisivat olla sen puoli vuotta pidempään kotona. No, nyt sitten näkisin kuitenkin näin, että oikea ja laillinen tie olisi tukea omaishoitajia, heidän jaksamistaan ja sitä tulonmuodostusta ja jonkuntyyppinen oma omaishoitovähennys tai vastaava voisi olla hyvä.

Mutta nyt sitten palataan tähän käsiteltävänä olevaan asiaan. Tällä hallituksen esityksellä nostetaan dieselin ja bensan hintaa noin 6—7 senttiä alvi huomioiden. Mehän tiedämme, että kaikki tuotteet on meille jotenkin kuljetettu, eli tämä joka tapauksessa tulee nostamaan tuotteitten hintaa tai vaikuttaa jollain lailla. Tämä 250 miljoonaa kuulostaa toisaalta aika vähältä, mutta sitten kuitenkin se vähentää noin 250 miljoonaa ihmisten todellista ostovoimaa.

Nyt sitten ammattiliikenteen puolelta on ehdotettu, että otettaisiin käyttöön tällainen ammattidiesel, ja esitetään, että se selvitys käynnistetään välittömästi. Jotenkin täytyisi pystyä kompensoimaan ammattiliikenteelle syntyvät kustannukset, ja yksi vaihtoehto meidän mielestämme voisi olla tällainen hyvä, vähäpäästöinen ammattibiodiesel, uuden mallin luominen. Samalla pystyttäisiin vähentämään ammattiliikenteestä tulevia ilmastopäästöjä. Samalla tulisi selvittää myöskin, voitaisiinko tämä vinjettimalli ottaa käyttöön.

Tässä hallituksen esityksessä on siis kaksi lakiehdotusta, ja esitämme, että toinen lakiehdotus hyväksytään valiokunnan mietinnön mukaisena — se on lähinnä tekninen — mutta esitämme myöskin, että tämä ensimmäinen lakiehdotus hylätään ja hyväksytään tähän vastalauseeseen 1 liittyvä lausumaehdotus, jossa esitetään tätä ammattidieselselvitystä ja esi-

Pöytäkirjan asiakohta PTK 79/2019 vp

tetään myös, että samalla selvitetään vähäpäästöisen ammattibiodieselin laajaa käyttöönottoa.

17.16 Heikki Autto kok: Arvoisa herra puhemies! Edellinen, Rinteen hallitus on suunnitellut tosiaan korottavansa suomalaisten veroja kovalla kädellä, ja aivan kuten edustaja Lindén, jonka olemme havainneet taitavaksi, sisälukutaitoiseksi henkilöksi, on tuolta talousarviokirjasta luenut, niin tosiaan kokonaisveroaste kiristyy 41,9:stä 42,2:een. Nämä polttoaineitten verotuksen kiristykset 250 miljoonalla eurolla, joita tosiaan pääministeri Rinteen hallitus esitti ja mitä ilmeisimmin nyt sitten tämä Rinteen hallituksen työtä jatka-va, keskustan tukema Marinin punavihreä hallitus sitten myös edelleen ajaa, kiristävät tietysti suomalaisten verotusta osaltaan. Elokuussa 2020 voimaan astuva korotus tiukentaisi verotusta jo ensi vuonna viiden kuukauden ajalta yhteensä 83 miljoonan euron verran. Mainitut korotukset vaikuttaisivat erittäin vahingollisesti yritysten toimintaan ja kotitalouksien ostovoimaan.

Arvoisa puhemies! Polttoaineverotuksen painopistettä siirrettiin hiilidioksidiveroon kahdeksan vuotta sitten. Käytännössä tämä tarkoittaa, että mitä päästöttömämpää polttoainetta käytetään, sitä vähemmän sitä verotetaan. No, hallitus puolestaan myöntää nyt sitten tämän verotuksen kiristyksen fiskaalisen tavoitteen omassa esityksessään. Siinä todetaan, että jos veronkorotus painotettaisiin hiilidioksidiveroon, biopolttoaineiden jakeluvelvoitteen kiristyminen 2020-luvulla laskisi veronkorotuksen pitkän aikavälin vaikutusta polttoaineverotuottoihin. Myös ympäristöministeri on todennut, että korotukset eivät vaikuta merkittävästi tieliikennesektorin päästökehitykseen. Tämän lisäksi hallituksen vuodelle 2021 suunnittelema parafiinisen dieselin veronkorotus kiristää entisestään uusiutuvan dieselin verotusta. Toisin sanoen hallitus peruuttaa myös ilmastotoimien osalta, kuten valitettavasti niin monen muunkin politiikkalohkon kanssa on käymässä.

Arvoisa puhemies! Jos hallitus olisi tosissaan ilmastotoimien kanssa, pyrkisi se ohjaamaan kuluttajia kohti vähäpäästöisempiä vaihtoehtoja. Päästöjen vähentämiseksi tarvitaan oikeasti vaikuttavia toimia, joita hallituksen linjauksissa ei ole havaittavissa. Liikenteen ratkaisut eivät saa kohtuuttomasti vaikeuttaa ihmisten liikkumista pitkien etäisyyksien maassa.

Arvoisa puhemies! Suomen autokanta on saatava uusiutumaan nopeammin. Uudet autot ovat ilmastoystävällisempiä ja erityisesti turvallisempia. Nykyinen korkea autovero kannustaa hankkimaan vanhempia, käytettyjä tuontiautoja. Arvonlisävero maksetaan silloin ulkomaille, mikä aiheuttaa Suomen valtiolle veromenetyksiä. Kokoomus on esittänyt, että autoveroa laskettaisiin ensi vuoden alusta sadalla miljoonalla eurolla. Tämä tarkoittaisi noin 900 euron keskiverron muutosta, joka laskisi auton hintaa tuollaisen vajaa kolme prosenttia. Autokannan uusiutuminen vauhdittuisi reilusti, sillä autojen kysyntä kasvaisi vuodessa arviolta 5 000 ajoneuvoilla. Syntyvä vaje katettaisiin tässä kokoomuksen esityksessä nostamalla vastaavasti ajoneuvoveroa keskimääräisesti 2,5 eurolla kuukaudessa painottaen korotusta korkeapäästöisempiin autoihin. Korotus on selvästi pienempi kuin esimerkiksi polttoaineen verotuksen johdosta ihmisille tuleva lasku, kun hallitus tosiaan nyt elokuusta näitä pumppuhintoja noin 7 sentillä litralta nostaa.

Arvoisa puhemies! Myös nopeat ja sujuvat junayhteydet parantaisivat koko Suomen kilpailukykyä tehostaen tavaroiden ja ihmisten kestävästä liikkumisesta. Hallituksen tulisi valtion omaisuuden myynnin ja rahojen hajauttamisen sijaan siirtää valtion osakeomistuksia

Pöytäkirjan asiakohta PTK 79/2019 vp

ratayhteyksien hankeyhtiöiden riittävään pääomittamiseen. Se mahdollistaisi hankkeiden nopean käynnistyksen ja joustavan suunnittelun.

Kokoomuksen mukaan polttoaineveron korotukset on peruttava. Hallituksen olisi myös syytä valmistella sellaisia esityksiä, jotka oikeasti vähentäisivät päästöjä, ja senpä vuoksi, arvoisa puhemies, edellä kerrotun ja pohdittu perusteella ehdotan, että ensimmäinen lakiehdotus hylätään. — Arvoisa puhemies, onko se nyt sitten kannatus tähän Vähämäkeen, kun hän ehti jo käyttää sinänsä mainion puheenvuoron myös tästä samasta aiheesta?

Toinen varapuhemies Juho Eerola: Niin, hyvin samansisältöinen. Hylkäysehdotuksen osalta kyllä varmaan näin on.

17.22 Sami Savio ps: Arvoisa puhemies! Kuten tulkitsin edustaja Auton tuossa edellä tekävän, myös minä kannatan edustaja Vähämäen tekemää, ensimmäistä lakiehdotusta koskevaa hylkäysehdotusta sekä lisäksi kannatan edustaja Vähämäen tekemää lausumaehdotusta.

Arvoisa puhemies! Kuten täällä viime viikolla ensimmäisessä käsittelyssä jo totesimme, tämä polttoaineverotuksen peräti 250 miljoonan euron korotus vaikeuttaisi erittäin tuntuvasti sekä tavallisen suomalaisen autoilijan työssäkäyntiä ja muuta asiointia että kuljetusyritysten toiminta- ja kilpailuedellytyksiä. Polttoaineverojen nopea nousu vähentäisi kotimaista kysyntää ja nostaisi myös vientiteollisuutemme kustannusrakennetta merkittävästi. Työllisyysvaikutukset olisivatkin ikävällä tavalla negatiiviset.

Me perussuomalaiset haluamme paitsi saada työllisyyden nousuun myös pitää koko maan asuttuna ja elinkelpoisena. Pidämmekin kestävämmänä tätä hallituksen valitsemaa verolinjaa, joka iskee tämän esityksen osalta erityisen kovaa harvaan asutuilla seuduilla asuviin ihmisiin, varsinkin niillä alueilla, joilla julkinen liikenne toimii joko kehnosti tai sitä ei ole ollenkaan. Luonnollisesti veronkorotukset iskevät myös kaupunkimaisilla alueilla asuviin auton käyttäjiin. Kokonaisuus huomioiden hallituksen esitys onkin varsin lyhytnäköinen eikä sitä tule hyväksyä.

Arvoisa puhemies! Kuten edustaja Vähämäki tässä edellä jo totesikin, perussuomalaiset katsovat, että hallituksen tulee tehdä ammattidieselselvitys ja ryhtyä toimeen tienkäyttömaksujen säätämiseksi ulkomaiselle raskaalle liikenteelle.

17.24 Mia Laiho kok: Arvoisa puhemies! Pääministeri Rinteen hallitus on esittänyt 250 miljoonan euron liikennepolttoaineiden veronkorotuksia kohdistuen korotukset polttoaineen energiasisältöveroon ja hiilidioksidiveroon. Elokuussa 2020 voimaan astuva korotus tiukentaisi verotusta ensi vuonna 5 kuukauden ajalla jo 83 miljoonaa euroa.

Mainitut korotukset vaikuttaisivat erittäin vahingollisesti sekä kotitalouksiin että yritysten toimintaan. Erityisesti olen huolissani lapsiperheistä, joiden tilannetta se hankaloittaa. Lapsiperheköyhyys on kuitenkin asia, josta täälläkin salissa on paljon keskusteltu, ja tässä me tulemme kohdistamaan lisää verorasitusta erityisesti perheisiin. Ja tiedetään, että työn ja esimerkiksi päiväkotiin viemisen yhdistäminen, arjen yhdistäminen, on erittäin haasteellista pelkästään joukkoliikenteen avulla, ja se on erittäin harmillista. Kokoomuksen mukaan polttoaineveron korotukset on peruttava ja hallituksen olisi myös syytä valmistella uusia esityksiä, jotka vähentäisivät aidosti tieliikenteen päästöjä.

Kannatan sekä edustaja Vähämäen että Auton hylkäysesityksiä.

Pöytäkirjan asiakohta PTK 79/2019 vp

17.26 Toimi Kankaanniemi ps: Arvoisa herra puhemies! Tämä valtiovarainvaliokunnan mietintö, joka on käsittelyn pohjana, on hyvin mielenkiintoinen tekstinsä osalta. Tämä on tehty edustaja Pia Viitasen johdolla verojaostossa, joten tämä on asiantuntevissa käsissä — ja onhan siellä ollut edustaja Vähämäkikin, joka on tunnetusti veroasioiden erityisexperti.

Täällä todetaan sivulla 4: ”Liikennepolttoaineiden nimellisiä valmisteverotasoja on korotettu vuoden 2011 energiaverouudistuksen jälkeen vuosina 2012, 2014, 2015 ja 2017.” Tämä kertoo siitä, että kun sosiaalidemokraatit olivat hallituksessa, vasemmistoliitto myös, kaudella 2011—15, niin silloin korotettiin vuosina 2012 ja 2014 polttoaineveroa ja sitten myös 2015, jolloin perussuomalaiset olivat mukana päätöksenteossa ja olimme äänestämässä puolesta. Edustaja Viitanen hyvin mielellään unohtaa sen, että hänen ministerikaudellaan nuo kaksi korotusta tehtiin ja sitten meidän aikanamme tehtiin yksi ja sen jälkeen sitten 2017 toinen. Eli kyllä tässä nyt taakka kasvaa vähän enemmän sosiaalidemokraattien suuntaan kuin perussuomalaisten — tulkoon todetuksi.

Tämän esityksen osalta täällä todetaan, että ”esitys turvaa polttoaineveron ympäristöohjauksen tason”. Eli tämän takana on hallituksen yli-intoinen ilmastopolitiikka, suorastaan -vouhotus, joka on päällä tällä hetkellä edelleen ja pahenee vain. Seuraavassa kappaleessa täällä todetaan: ”Hallitus valmistelee ohjelmansa mukaisesti kestävästä verotuksen tiekartan, jonka ensimmäinen vaihe valmistuu vuoden 2020 kehysriihen mennessä. Tiekartan tulee palvella hallituksen ilmastotavoitetta.” Eli hallitus ajaa tällä esityksellä ilmastopolitiikkaa ja kaataa laskun ensi sijassa maaseudun vähävaraisen väestön päälle eli heille, joilla ei ole vaihtoehtoa omalle autolle. Mutta kyllähän tämä, niin kuin täällä taisi edustaja Savio todeta, kiertyy myös kaikkeen muuhun, tavarankuljetuksen kautta hintoihin ja sille vähävaraiselle välle siltäkin osin. [Puhemies koputtaa] Eli tämä on hyvin epäoikeudenmukainen esitys ja pohjaltaan ilmastopolitiikkaa, [Puhemies koputtaa] jota me emme voi kannattaa.

17.29 Kimmo Kiljunen sd: Arvoisa puhemies! Oppositio on nyt hyvin voimakkaasti vastustamassa tätä hallituksen esitystä polttoaineverojen nostamisesta. Tämä on lähes tämmöinen liturginen messu, mikä tässä on käynnissä. Me kuulemme sanoja ”hallitus on lyhytnäköinen”, ”tämä on kohtuutonta”, ”päätös on peruttava”, ”ongelmia on erityisesti niille, jotka vievät lapsiaan päivähoitoon” ja niin edelleen, ja niin edelleen.

Arvoisa puhemies! Ensinnäkin kysyisin teiltä: vaikuttaako tämä ihan poliittiselta teatterilta, kun te tätä seuraatte, [Toimi Kankaanniemi: Ei todellakaan!] siitä näkökulmasta, että jos kokoomuksen ja perussuomalaisten edustajat ottaisivat naftaliinista ne puheenvuorot, joita te käytitte vuosina 2015 ja 2017, ja siteeraisitte niitä puheenvuoroja täällä, niin tämä keskustelu todellakin näyttäisi hyvin oudolta?

Kysymyshän on siitä, että tässä tarkistetaan jälleen kerran, arvoisat edustajat, jälleen kerran tehdään näihin polttoaineveroihin niin sanottu inflaatiotarkistus, joka ylläpitää niiden reaalisien tason, missä ne ovat olleet tähänkin asti. Tämä on erikoinen juttu, että edustaja Kankaanniemi jopa tässä vetoaa siihen, että sosiaalidemokraattien syntitaakka on suurempi näissä polttoaineverojen nostoissa historian kuluessa [Toimi Kankaanniemi: Kolme kertaa suurempi!] verrattuna perussuomalaisiin. Ehdottomasti, edustaja Kankaanniemi, sosiaalidemokraattien syntitaakka on huomattavasti suurempi näissä inflaatiotarkistuksissa, joita historian kuluessa on tehty, käytännössä joka toinen vuosi, ja se johtuu vain siitä, että

Pöytäkirjan asiakohta PTK 79/2019 vp

sosiaalidemokraatit ovat olleet aiemmin monta kertaa ja pidempään hallituksessa kuin te. Tämä on aivan rutiinijuttu.

Arvoisa puhemies! Eikö tämä ole poliittista teatteria?

17.31 Tiina Elo vihr: Arvoisa puhemies! Tähän muutama sana on hyvä jatkaa. Tosiaan, niin kuin edustaja Kankaanniemi täällä totesi, niin tämän hallituksen tavoitteena on tehdä Suomesta hiilineutraali vuoteen 2035 mennessä. Haluamme myös tehdä Suomesta maailman ensimmäisen fossiilivapaan hyvinvointiyhteiskunnan. Tässä tavoitteessa fossiilisten polttoaineiden käytön vähentäminen ja lopulta lopettaminen on keskeinen keino saavuttaa tämä tavoite pitkällä tähtäimellä, [Perussuomalaisten ryhmästä: Ristiriidassa Kiljusen kanssa!] ja se tähtäin nyt ei oikeastaan voi niin kovin pitkä olla, kun ajatellaan, paljonko meillä on aikaa tässä torjua ilmastonmuutosta. [Perussuomalaisten ryhmästä: Puhdas bio-diesel!]

Mutta tämän esityksen veronkorotusmääriä voidaan valtiovarainvaliokunnan mietinnönkin mukaan pitää maltillisina, kun huomioidaan verotasoihin tarvittavat inflaatiotarkistukset, kuten edustaja Kiljunen tässä jo hyvin totesi. Eli tämä on hyvä pitää mielessä tässäkin keskustelussa. Ja veron reaalisen tason säilymisen lisäksi tämä esitys tosiaan turvaa polttoaineveron ympäristöohjauksen tason säilymisen nykyisellään, eli siinä mielessä maltillisia ollaan toistaiseksi. Mutta kuitenkin olennaista on ilmastotavoitteiden saavuttamisen kannalta, että hallitus valmistelee kestävän verotuksen tiekartan, jonka kokonaisuuteen kuuluu myös liikenteen verotuksen uudistus, samoin kuin energiaverotuksen uudistus, kiertotalouden edistäminen sekä päästöihin perustuvan kulutusverotuksen selvittäminen.

Arvoisa puhemies! Kestävän liikkumisen edistäminen tarkoittaa joukkoliikenteen lisäämistä sekä pyöräilyn ja kävelyn olosuhteiden parantamista, jotta mahdollisimman monelle on tarjolla toimiva, sujuva vaihtoehto yksityisautoilulle. Me tarvitsemme nopeita, kattavia raideyhteyksiä niin kaupunkien välille kuin kaupunkiseutujen sisällä, mutta kuten täällä on todettu, niin kaikkialle Suomeen toimiva joukkoliikenne ja raiteet eivät kuitenkaan vielä tai lähitulevaisuudessa ulotu, ja siksi me tarvitsemme tulevaisuudessakin vähäpäästöistä henkilöautoliikennettä ja kestäviä polttoaineita raskaan liikenteen tarpeisiin. Hallitusohjelma sisältääkin useita toimia sähkö- ja biokaasuautojen osuuden lisäämiseksi. Suomeen laaditaan kansallinen pitkän aikavälin biokaasuohjelma, sähköautojen latausverkostoa tiivistetään ja kestävästi tuotettu biokaasu on tarkoitus tuoda biopolttoaineiden jakeluvelvoitteen piiriin. Kuten tässä salissa on monesti todettu, ilmastonmuutoksen torjuntaa ei pidä maksattaa yhteiskunnan köyhimmillä, ja siksi perusturvaa korotetaan ja pienituloisten verotusta kevennetään muun muassa polttoaineverojen korotusta tasaamaan. [Toimi Kankaanniemi: Siihen ne sitten menevätkin, ne eläkenousut!]

17.33 Heikki Autto kok: Arvoisa puhemies! Edustaja Kiljunen tunnetaan tietysti taitavana sanankäyttäjänä, ja hän täällä peräänkuulutti sitä, minkälaisia teatraalisia piirteitä tästä keskustelusta voi löytyä. Itse en ole aivan niin asiantunteva teatteritaiteen osalta, jonkun verran ehkä harrastajateatteria joskus nuorena tehnyt, mutta kyllähän tässä sellaista tiettyä traagisuutta tietysti on, kun hallituksen ainoa lähtökohta on haukkua Sipilän hallitusta ja vyöryttää joka asiassa vastuu tälle sinänsä kuitenkin Suomea varsin voimakkaasti eteenpäin vieneelle hallitukselle. Onpa kysymys työtulojen verotuksen kiristämisestä tai polttoaineitten verojen kiristämisestä, niin syy tuntuu löytyvän Sipilän hallituksesta.

Pöytäkirjan asiakohta PTK 79/2019 vp

Itse en edes Sipilän hallituksen aikaan ollut eduskunnan jäsen, mutta kyllä minä haluan puolustaa sitä hallitusta, jolla Suomi saatiin kuitenkin sellaiselle kestäväälle taloudenpidon uralle, jolla saatiin tuotua työtä suomalaisille, parannettua perheiden ostovoimaa, luotua tulevaisuudenuskoa ja vahvistettua Suomea myös investointiympäristönä niin, että voidaan ajatella, että tänne syntyy sellaista teollista mutta myös palveluliiketoimintaa, josta voimme saada vientituloja tulevaisuudessa.

Mutta nyt tämä hallituksen esitys, jonka perusteet näyttävät olevan puhtaasti fiskaaliset, ja tämä fiskaalinen vaikutus näyttää kohdistuvan ennen kaikkea ahkeriin työtä tekeviin suomalaisiin [Kimmo Kiljunen: Tavallisiin!] niin kaupungeissa kuin maalla, jotka tarvitsevat autoa niin työssään kuin muissa arjen askareissaan, on nimenomaan omiaan heikentämään sitä kehitystä, jota edellisen hallituksen — ja nyt edellisellä tarkoitan nimenomaan Sipilän hallituksen aikaa — toimilla saatiin Suomea paremmalle uralle. Elikkä tässä mielessä nämä veronkorotukset polttoaineisiin tulisi perua, koska nämä eivät palvele mitään hallitusohjelmassa mainittua tarkoitusta, vaan ovat täysin fiskaalisia ja kohdentuvat kohtuuttomalla tavalla juuri niihin perheisiin, jotka autoa oikeasti tarvitsevat.

17.36 Sinuhe Wallinheimo kok: Arvoisa puhemies! Mielestäni edustaja Kiljunen ja oikeastaan koko hallitus hiukan liian ylimalkaisesti kyllä tähän yhden yön aikana seitsemän sentin korotukseen suhtautuvat. Mielestäni se on paljon. Kysykää ihmisiltä, jotka vaikka Saarijärveltä pendelöivät päivittäin Jyväskylässä, kuinka paljon tämä tulee maksamaan heille enemmän, tai kuljetusalan yrittäjiltä, jotka maksavat satoja elleivät tuhansia euroja enemmän tämän korotuksen jälkeen. Itse asiassa SKALin mukaan taas yksin liikenteelle ollaan tekemässä yli 400 miljoonan euron veronkorotusta, josta maanteiden tavaraliikenteelle kohdistuu 140 miljoonaa euroa vuodessa. Mielestäni nämä ovat todella suuria summia, eikä näihin kannata kyllä millään olankohautuksella suhtautua.

17.37 Toimi Kankaanniemi ps: Arvoisa puhemies! Perussuomalaisille tämä asia ei todellakaan ole mikään teatteriesitys vaan äärimmäisen vakava talouspoliittinen toimenpide, josta päätöksestä seuraukset ja vastuun kantaa istuva hallitus — edellinen ja nyt jatkava.

Tarkistin tuossa, että todellakin sosiaalidemokraattisten ministerien, valtiovarainministeri Urpilaisen ja Rinteen, esityksestä kolme kertaa nostettiin polttoaineveroa. Viime kaudella, kun perussuomalaiset olivat hallituksessa, yhden kerran. No, se siitä.

Arvoisa puhemies! Niin kauan kuin Helsinki polttaa kivihiiltä, tupruttelee päivästä toiseen, niin kauan minusta on pohjatonta esimerkiksi vihreitten, jotka ovat vahvassa asemassa Helsingissä, heittää ilmastopoliittisin perustein tällaista laskua maaseudun vähävaraisen väen ja yrittäjien vastuulle. Onko edustaja Hoskonen samaa mieltä? Olette ympäristövaliokunnan puheenjohtaja. Pidätkö te tätä oikeudenmukaisena, että helsinkiläiset tupruttavat kivihiiltä ja maaseudun ihmiset maksavat polttoaineen hinnan korotukset, jotka hallitus määrää? Me emme tällaista pidä oikeudenmukaisena.

Arvoisa puhemies! Tässä yhteydessä on syytä myös muistuttaa, että ministeri Li Andersson esitti tässä taannoin, että henkilöautojen konvertointi maksettaisiin kokonaan valtion toimesta. Tuossa tarkistimme, että Suomessa on 2,7 miljoonaa henkilöautoa. Jos ne kaikki maksavat noin parituhatta euroa kappale, niin sehän on yli 6 miljardin lasku. Edustaja Lohikoski, kysyn teiltä, onko vasemmistoliitto tällaista esittänyt, ja mistä te otatte rahoituksen siihen, jos tällaiselle tielle lähdetään, vai oliko se teatteria? Se voisi sellaista olla.

Pöytäkirjan asiakohta PTK 79/2019 vp

Sekä Helsingin hiilenpoltto että tämä konvertointikysymys ovat kyllä valtavan suuria kysymyksiä tämän asian rinnalla, jossa te heitätte maaseudulle ja yrittäjille tällaisia lisälasukuja. Panostakaa biodieseliin mieluummin.

17.39 Lulu Ranne ps: Arvon puhemies! Tämä hallituspuolueiden hiilidioksidijahti, jota muut oppositiopuolueet, paitsi nyt perussuomalaiset, varsin innokkaasti kannattavat, tulee hyvin kalliiksi meille kaikille. Eli te pyritte mahdottomiin tavoitteisiin suomalaisten kustannuksella, ja tämä hallituksen esitys on hyvin konkreettinen esimerkki siitä.

Tällä viitataan usein näihin väylähankkeisiin, jotka ovat näitä ilmastohankkeita. Niiden rahoitus on täysin ilmassa. Ne ovat kokonaisuudessaan täysin ilmassa. Te haluatte korvata toimivat asumis-, liikkumis- ja energiaratkaisut uusilla epävarmoilla, joiden lopputuloksista ja hinnasta ei ole vielä meille varmuutta. Tämä tulee yhteiskunnalle erittäin kalliiksi. Meidän tällä hetkellä jo hyvin velkainen julkinen sektorimme ja meidän hyvin velkaiset kotitaloutemme sekä yksityiset yritykset joutuvat tässä taakankantajiksi. Meillä ei ole minäkäänlaista järkeä lähteä uudistamaan järjestelmiä ja rakentamaan rinnalle sellaisia järjestelmiä, joista ei ole varmuutta.

Tämä meidän tekemämme hylkäysesitys samoin kuin Auton ovat erittäin kannatettavia. Kyllä tässä taloustilanteessa kannattaa miettiä hyvin tarkkaan kaikkien hallituspuolueiden niitä toimenpiteitä, joilla on oikeasti merkitystä ja positiivinen vaikutus suomalaiseen yhteiskuntaan.

17.41 Ville Vähämäki ps: Puhemies! Todellakin hallitusohjelmassa siis esitetään sitä, että tällainen ammattibiodieselselvitys tehtäisiin, mutta miksei sitä ole aloitettu jo tekemään? Voisiko tähän vaikka joku hallituspuolueen edustaja kommentoida, edustaja Hoskonen tai vastaava?

Me siis esitämme tässä vastalauseessa, että käynnistetään tämmöinen ammattidieselselvitys ja samalla selvitetään vähäpäästöisen ammattibiodieselin laajaa käyttöönottoa, koska tosiasiaa oikea tie ja nopein tie liikenteen puolella vähentää CO₂-päästöjä on keskittyä ammattiliikenteen puolelle, mutta biodieselin käyttöönotto siellä on hankalaa, kun biodiesel on hiukan kalliimpaa. Sen takia täytyy mennä tämän ammattibiodieselin puolelle. Se olisi oikea tie. Kuitenkin tässä — vaikka tietenkin esitys on osin fiskaalinen — tausta-ajatuksena hallituksella lienee se, että liikenteen CO₂-päästöt hiukan tippuisivat.

Minun mielestäni kyllä oikeampi tie olisi se, että keskityttäisiin näihin muutamiin isoihin tehtaisiin ja sähköntuotantolaitoksiin, vaikkapa Helsingissä ja SSAB:n tehdas, kun ottaa huomioon sen, että SSAB:n tehtaassakin voitaisiin mennä täysin vety-pohjaiseen tuotantoon, jolloin käytännössä sen tehtaan CO₂-päästöt tippuisivat liki nollaan. Miksei siis hallitus tämmöistä hanketta tue, ihmettelen sitä syvästi. Jos yksi ainut tehdas tuottaa noin 4 miljoonaa CO₂-tonnia, niin tähän tahtoo sanoa sitä, että se on yli puolet Suomen koko liikenteen päästöistä. Ja sitten kun ottaa huomioon, että meillä kaiken kaikkiaan on aika vähäiset päästöt kuitenkin Suomessa: 56 miljoonaa CO₂-tonnia ja päästökaupassa oli muistaakseni noin 20 miljoonaa tonnia, vähän päälle, niin meillä on kolme tuotantolaitosta, jotka tuottavat niistä CO₂-päästöistä yli puolet jo. Näihin isoihin tehtaisiin ja sähkön- ja lämmöntuotantolaitoksiin pitäisi keskittyä, ja niitä pitäisi tukea, että ne pysyisivät tipauttamaan näitä omia hiilidioksidipäästöjään.

Se, että vastuutetaan tavallista yksityisautoilijaa ajamaan vähemmän, ei minun mielestäni ole oikea tie. Mutta tämä tästä. Siis haluan kysyä joltain hallituspuolueen edustajalta,

Pöytäkirjan asiakohta PTK 79/2019 vp

missä viipyy tällöinen ammattibiodieselselvitys, koska siitä on kuitenkin hallitusohjelmassa maininta.

17.44 Aki Lindén sd: Arvoisa puhemies! Valitettavasti en pyytänyt puheenvuoroani vastatakseni tähän edustaja Vähämäen kysymykseen, mutta niin kuin on käynyt varmaan edellä ilmi, käytän mielelläni numeroita. Ja jos me lähemme liikkeelle siitä, että meillä keskimäärin Suomessa esimerkiksi dieselauton käyttäjä, esimerkiksi perheellinen sellainen, ajaa 30 000 kilometriä vuodessa — itse ajoin viime vuonna 42 000, mutta sanoin siis keskimääräinen — niin 7 senttiä per litra ja kuuden litran kulutuksella per sata kilokilometriä se tarkoittaa käytännössä 126 euroa lisää vuodessa. Tunti sitten me käsitelimme täällä tuloverotaulukoita, joihin me teimme 3,1 prosentin inflaatiotarkistuksen. Edustaja Kauma mainitsi, että suomalaisen keskitulo on 3 450 euroa kuukaudessa, mikä tekee 40 000 euroa vuodessa, ja siinä 3,1 prosenttia tekee 1 200 euroa. Eli verot ovat aina kokonaisuus. Tässä esimerkissä yhdessä kohtaa me kevennämme tuloverotaulukkoa, mutta toisessa kohtaa meillä todellakin tulee sitten tähän tämä 7 sentin korotus. Pitkältihän tämän vaikutus on fisikaalinen enemmän kuin että se vaikuttaisi suoraan dieselin käyttöön.

Toinen osa edustaja Vähämäen puheenvuorossa oli hyvin mielenkiintoinen, koska olen ymmärtänyt, että SSAB, joka todellakin on Suomen suurimmista tuotantolaitoksista se, joka kaikkein eniten yksittäisenä tuotantolaitoksena tekee CO₂-päästöjä, on itse muuttamassa tuotantoprosessiaan — perustan tämän lukemaani tietoon — niin, että seuraavan 15 vuoden kuluttua he saavat hiilineutraalin tilanteen. Nimenomaan tällainen rakenteellinen ilmastopolitiikka, jossa puututaan näihin rakenteisiin, suurimpiin hiilidioksidin päästäjiin, on oikeata politiikkaa. Jossain määrin puheenvuoronne oli ristiriitainen kyllä oman puolueenne edustaja Ranteen puheenvuoron kanssa, jonka mielestä koko tämä ilmastokeskustelu on huuhaata, ja silloin ei tietenkään — jos se olisi huuhaata — SSAB:nkään kannattaisi tehdä mitään tällaisia muutoksia.

17.46 Kimmo Kiljunen sd: Arvoisa puhemies! Te olette voineet seurata aitiopaikalta näitä puheenvuoroja ja ennen kaikkea edustaja Auton retorista taidokkuutta. Hän osaa aidostikin tämän ylistämällä alistamisen. Arvokas puheenvuoro. Siellä oli kuitenkin erikoinen huomio siitä, että teidän väitteenne mukaan meidän hallitusta täällä puolustavien edustajien lähtökohta olisi ensisijaisesti arvostella Sipilän hallitusta. Se ei ole meidän lähtökohdamme. Meidän lähtökohdamme on puolustaa tätä hienoa hallitusohjelmaa, jota tämä budjettiesitys tukee. Se on meidän lähtökohdamme. Me joudumme silloin tällöin viittaamaan Sipilän hallituksen tekosiin, kun täällä syytetään meitä asioista, joihin on hyvä saada tätä historiallista perspektiiviä. Valitettavasti johtuu opposition sanankäytöstä, että me joudumme viittaamaan: jos muisti pätkii, niin autamme teitä siinä. Tämä on ainoa seikka.

Edustaja Wallinheimo täällä toi esille sen, että tämä polttoaineveron korotus on merkittävä yksittäisille kansalaisille. Emme me sitä kiistä, vaikka edustaja Aki Lindén tässä juuri toi esille sen, että täytyy tätä verotusta katsoa kokonaisuutena, niin kuin pitääkin. Mutta me tunnistamme, että kyllä, tämä polttoainevero rokottaa ihmisiä. Se on selkeä korotus, mutta me lähemme siitä aidosti liikenteeseen, että tässä lähtökohdana, primäärisesti lähtökohdana, on ylläpitää sen veron reaalinen taso — ei yhtään sen enempää, vaan se reaalinen taso. Siinä suhteessa tässä on nyt vähän ehkä tarpeetonta jatkaa tätä keskustelua pidempään, koska siinä me olemme syyllistyneet kaikki aikaisemmin vastaaviin tekoihin ja tulemme jatkossakin sen tekemään.

Pöytäkirjan asiakohta PTK 79/2019 vp

17.48 **Hannu Hoskonen kesk:** Arvoisa herra puhemies! Todellakin kysymyksessä oleva korotus on nimenomaan fiskaalinen korotus ja tarkoittaa korotuksen tasona suurin piirtein kustannustason nousua vastaavaa määrää ja kerran vaalikaudella tehtynä. Totta kai, kun se koskee jokaista suomalaista, niin totta kai se kirpaisee, mutta pitää muistaa kuitenkin se, että valtion menot on katettava jollakin keinoin.

Sitten, mitä tulee autojen kehitykseen, kun tässä on käyty erilaista keskustelua, pitäisikö tätä konversiota tukea, että dieselautoista tehdään kaasuautoja ja niin edelleen: Minä varoisin kyllä menemästä sille tielle, koska tällä hetkellä maailmassa on menossa valtavan nopea autojen kehittämistyö. Kaikki nykyisiin autoihin tulleet lisälaitteet — ABS-jarrut, katalysaattorit, polttoaineen ruiskutukset, happitunnistimet, luistonestot, kaikki mahdolliset — ovat tulleet autoteollisuuden itse investoimina tutkimustuloksina, jotka ovat sitten meidän kansalaisten hyödyksi koituneet uusina automalleina, tehokkaampina automalleina, polttoainetta säästävinä automalleina. Näin tulee käymään myös sähköautoissa. Nyt jo on kohtalaisen hyviä sähköautoja markkinoilla, hybridejä, jotka käyttävät todella vähän polttoainetta ja toimivat kaikissa olosuhteissa. En lähtisi verorahoja sinne työntämään, koska markkina toimii tässä erittäin hyvin. Jos joku on laskenut, kuinka paljon kaikkien autojen muuttaminen kaasuautoiksi maksaa, se on täysin turhaa työtä. Esimerkiksi minunkin omistamani kuusi vuotta vanha dieselhenkilöauto, aivan huippukuntoinen: Viime viikonloppuna jouduin ajelemaan työasioiden tiimoilta aika paljon kilometrejä. Ajelin tasan tarkkaan niin kuin rajoituksessa sanoo ja varoen turhia kiihdytyksiä, ja kulutettu dieselmäärä oli 4,4 litraa dieseliä sataselle. Siinä ei kyllä paljon maailma mene piloille.

Näin pitkien välimatkojen maassa kannattaa muistaa se, että me joudumme jonkun verran kuitenkin liikennepolttoaineita käyttämään. Kotimaisia dieselaineita pitää kehittää niin, että saamme yhä enemmän kotimaisista raaka-aineista tehtyjä liikennepolttoaineita. Ja kun nyt Euroopan unionissa olemme, niin on pidettävä huoli siitä — kun näitä uusiutuvan energian kriteereitä ja niitä kehitellään, näitä RED-direktiivin mukaisia säännöstöjä Eurooppaan, ja nythän on tulossa tämä Euroopan unionin komission uuden Ursula von der Leyenin 100 päivän aikana lupaama green deal — että sinnekin ei nyt tule meille suomalaisille epäedullisia pykäläiä, koska polttoaineen tuottaminen omista raaka-aineistamme tarkoittaa sitä, että joudumme puupohjaisia aineita muuttamaan pikkuhiljaa liikennepolttoaineiksi ja meillä on monta muuta raaka-ainetta, joista voisimme liikennepolttoaineita tehdä. Mutta älkäämme itse ampuko omaan jalkaan taas kerran, että laitamme hallinnollisia määräyksiä, joilla estämme kotimaisen positiivisen kehityksen. Ja sitten pidämme huolen siitä, että metsiä voimme hakata, ja pidetään myös siitä huoli, että kun seospolttoaineita käytämme, niin myös CHP-voimaloissamme edelleen voimme käyttää puun ja turpeen seosta, koska jos sitä emme käytä, se johtaa 10 miljoonan motin lisäpuun käyttöön, ja se on tälle kansakunnalle semmoinen juttu, että se [Puhemies koputtaa] maksaa valtavan paljon eikä suosi sitten suomalaista veropolitiikkaa, ei millään lailla.

17.51 **Matias Marttinen kok:** Arvoisa herra puhemies! Olemme toki monta kertaa jo keskustelleet tästä esityksestä tässä salissa, mutta on totta ja itse asiassa minusta aivan hyvä, että täällä hallituspuolueiden kollegat kertovat nyt suoraan, että tämän esityksen taustalla on täysin fiskaaliset perusteet. Rahaa täytyy jostain kaivaa, ja se tehdään nyt sitä kautta, että tavallinen autoilija, työssäkäyvä, ahkera perheenisä ja perheenäiti, [Kimmo Kiljunen: Ja tavallinen suomalainen!] työssäkäyvä ihminen tämän laskun maksaa.

Pöytäkirjan asiakohta PTK 79/2019 vp

Herra puhemies! Toistan vielä sen, mistä tässä aikaisemmin keskustelimme, kun katselta käännettiin taaksepäin siihen, millaista veropolitiikkaa aikaisempien hallitusten aikana on tehty. Totesin silloin jo sen, että pitää paikkansa, että myös polttoaineverotusta on aikaisempien hallitusten aikana kyllä kiristetty. [Kimmo Kiljunen: Ja tulevien!] Mutta tämän hallituksen selkeä ero verrattuna esimerkiksi Sipilän hallitukseen on se, että Sipilän hallituksen aikana huomio kiinnitettiin tavalliseen työssäkäyvään ihmiseen [Aki Lindén: Ahkeraan!] ja huolehdittiin siitä — aivan kuten edustaja Lindén täällä totesi, ahkeraan, työssäkäyvään ihmiseen, hänen toimeentuloonsa ja siihen, että hän saa palkasta enemmän käteen kuin taas aikaisemmin. Ja näin ollen, vaikka muita verotusmuutoksia tapahtui, pidettiin huolta siitä, että työssäkäynti kannatti ja kannattaa ja että myös palkan ostovoima kehittyi erittäin hyvin.

Herra puhemies! Totean vielä tähän oikeastaan ehkä hieman inspiroituneena tuosta edustaja Hoskosen — viisaan miehen — puheenvuorosta, että tämä esitys, minkä hallitus on tähän taloon tuonut ja joka nyt on käsittelyssämme, on erinomainen osoitus tämän hallituksen ilmastopolitiikan tehottomuudesta: käytetään sellaisia toimia, joilla ei ole käytännössä mitään vaikutusta liikennesektorin päästöjen vähentämiseen. Täällä itse esityksessä todetaan, että liikennesektorin päästöt vähenevät 0,7 prosentilla, kun tämä 250 miljoonan euron veronkiristys tehdään.

Arvoisa puhemies! Sen sijaan, että hallitus keskittyy kurittamaan tavallista autoilijaa ja työssäkäyvää ihmistä, toivoisin, että te kiinnitätte huomion siihen, että laitate paukut puhtaampien polttoaineiden kehittämiseen, siihen kannustamiseen, että siellä saadaan kehitystä eteenpäin, jotta meidän autokantamme — joka on edelleen kyllä yksi Euroopan vanhimpia, meille tuodaan kymmeniätuhansia käytettyjä autoja muualta Euroopasta, varsinkin Ruotsista ja Saksasta — uudistuu ja jotta me saamme kehitettyä joukkoliikennettä ja keskeisiä raideyhteyksiä niin, että yhä useammalle myös sen joukkoliikenteen käyttäminen olisi mahdollista.

Herra puhemies! Tällä keinolla myöskään liikennepuolella tätä kehitystä ei tule tapahtumaan, vaan, kuten on todettu, tämä on pelkästään fiskaalinen harjoitus, ja siksi sitä tietysti [Puhemies koputtaa] vastustamme.

17.54 Seppo Eskelinen sd: Arvoisa puhemies! Täällä nyt puhuu sitten ahkera työssäkävä perheenisä, Marttinen.

Kaiken kaikkiaan viime hallituskaudella, 2016, niin kuin on todettu, Sipilän hallitus tarkisti polttoaineveroja 100 miljoonalla hallituskauden alussa, ja sama tehdään nyt, joten tämä on, niin kuin edustaja Kiljunenkin totesi, indeksikorotus.

Polttoainepuolella ja tekniikan puolella autoissa tapahtuu huikeita. Me emme tiedä, mitä on viiden vuoden päästä ja mitä kenelläkin on tankissa. Minusta hallitus on ottanut hyvän otteen. Nythän on käynnistetty liikenteen verotuksen kokonaisuudistus — ja maksu-uudistus — jolla on tarkoitus vähentää päästöjä. Uudistuksen pohjaksi tehdään laaja-alainen vaikutusten arviointi, jonka pohjalta rakennetaan pitkän aikavälin sosiaalisesti, yhteiskunnallisesti ja erityisesti alueellisesti kestävä toimintamalli. Tämä alueellisesti kestävä toimintamalli on minusta erityisen tärkeä niillä alueilla, missä ei joukkoliikenne toimi. On hienoa, että se on tähän muotoon hallitusohjelmaan kirjoitettu, ja vielä lisälauseella, jolla varmistetaan, etteivät tulo- ja varallisuuserot kasva — minusta hyvin sanottu hallitusohjelmassa. Tällä on tavoitteena se, että liikenteen kokonaisverotusta ei kiristettäisi mutta ohjattaisiin sitten enemmänkin täältä päästöjen kautta.

Pöytäkirjan asiakohta PTK 79/2019 vp

Hallitusohjelmaan on myös kirjoitettu, että ohjataan kestävästi tuotettuja nestemäisiä biopolttoaineita erityisesti raskaan liikenteen ja lentoliikenteen käyttöön. Mitä edustaja Vähämäki kysyi, niin hallitusohjelmassa on kirjaus tästä, ja sillä puolen tapahtuu tällä hetkellä paljon. Lisäksi täällä on, että arvioidaan kestävästi tuotettujen biopolttoaineiden riittävyys maantieliikenteessä.

Eli hallitus on tarttunut ilmastotavoitteitten ja päästötavoitteitten myötä myös liikenteen kokonaisverotukseen, ja minusta on hienoa, että tässä on semmoinen alueellinen ja sosiaalinen näkökulma erityisesti. Edellisellä hallituskaudellahan Berner yritti avata uusia polkuja liikenteen verotuksen ja liikennemaksujen osalta, mutta se homma nyt vähän sitten jäi kesken.

17.57 Hannu Hoskonen kesk: Arvoisa puhemies! On aivan totta, että tämä hallitus on jo joutunut tässä asiassa veronkiristysten tekemään, mutta niin kuin edellisessä puheenvuorossa kuulumme, niin kysymys on ihan, sanotaanko, normaalista veronkiristyksestä, jos nyt veronkiristystä koskaan voisi normaaliksi sanoa, koska se kuitenkin kukkarolle käy. Kuitenkin valtion budjetin menot on katettava, ja reaalista on pysyä suurin piirtein pinnalla, ettei kovin paljon velkaa lisää otettaisi.

Kun tässä nyt Sipilän viime vaalikauden hallituksen edesottamuksia on siteerattu eri puheenvuoroissa, niin tärkeää olisi huomata ja totean, että kun se hallitus aloitti silloin, niin meillä oli aivan kammottava tilanne, sen te kaikki muistatte. Ensimmäinen kosketus valtiovarainministeriön virkamiehiin silloisella pääministerillä oli se, että seitsemän miljardia piti leikata — se oli ensimmäinen tieto, kun pääministerin eteen olivat valtiovarainministeriön mustapukuiset miehet salkkuineen tulleet yhtenä kauniina keväisenä aamuna, että seitsemän miljardia pitää leikata. Siitä lähdettiin nousemaan. Jos joku olisi silloin sanonut, että 140 000 uutta työpaikkaa tulee ja valtiontalous, julkinen talous, laitetaan sinä aikana kuntoon, niin hänet olisi todennäköisesti joihinkin tutkimuksiin viety, koska ei se voinut olla mahdollista.

Olen sanonut kansanedustaja Juha Sipilälle sen jälkeen tässä nykyisen hallituksen aikana, että vaikka häntä on pilkattu ja kaikenlaisia asiattomuuksia hän on joutunut kuulemaan, mistä henkilökohtaisesti olen hyvin pahoillani — eihän ihmisiä saa haukkua siitä, että työt on tehty hyvin — olen hänelle sanonut ihan kahden kesken keskusteluissa, uskalalan sen sanoa tässä eduskunnan puheenvuorossanikin, että ei mene kuin vuosi, kaksi, niin hänen hyvää talouspolitiikkaansa tullaan lämmöllä muistamaan, koska pitää aina muistaa, että tässä maailmassa julkisten rahojen käyttäjiä aina löytyy mutta sen kassan kartuttajista on kamala puute.

Sama koskee ilmastopolitiikkaa tässä maassa. Meillä puhutaan nyt kivihiilestä suuria sanoja, että nyt meidän pitää pyrkiä kaikki hiilipäästöt lopettamaan. Samaan aikaan kivihiiltä tässäkin maassa poltetaan valtavat määrät, maakaasua poltetaan valtavat määrät. Mehän olemme sopineet aikaisempina vuosina polttojärjestyksen, että ensin pitää pyrkiä lakkauttamaan ulkomailta tuotavat fossiiliset polttoaineet: kivihiili, maakaasu ja öljy. Niiden määrän vähentäminen on se iso juttu, mikä pitää meidän hyvin hoitaa. Puuta pitää kotimaassa käyttää lisää, mutta muistakaa se, hyvät kollegat, että sitä on vain rajallinen määrä. Samaan aikaan tässä salissa moni puolue vaatii metsien hakkuiden vähentämistä. Miten te yhteensovitate tällaisen politiikan, että ensinnä vaaditaan lisää ja sitten sitä vaaditaan vähennettäväksi? Tämähän on suurin piirtein sellaista toimintaa, että jos menisi psykiatriin luokse tämmöisiä puhumaan, niin todennäköisesti joutuisi epäiltyjen listalle.

Pöytäkirjan asiakohta PTK 79/2019 vp

Toivon, arvoisat kollegat, että kun me jotain esitämme, niin pidämme järjen päässä, koska sellaisia puheenvuoroja ja sellaisten esitysten tekemistä, joilla vain populismia viljellään mutta joissa eivät pysy jalat maassa, pidän hyvin, hyvin vähäarvoisina, jopa kummallisina. [Mikko Lundén: Hyvä puheenvuoro!]

18.00 Jouni Kotiaho ps: Arvoisa puhemies! Minä en nyt rupea puhumaan edellisten hallituksien tekemisistä taikka tekemättä jättämisistä, vaan palataan tähän aikaan, tähän reaaliaikaan. Nyttien keskustellaan tästä veronkorotuksesta. Täällä on epäilty nyt oikein kovasti, että eihän tämä nyt mitään vaikuta, kun on kompensoitu muilla mahdollisuuksilla tätä polttoaineen hinnan korotusta, mutta minä otan nyt ihan oman esimerkin siihen, että kun meillä maksetaan semmoinen 800 000 euroa polttoainekustannuksia vuodessa, niin laskekaa, mitä se siihen tekee lisää.

Sopimuksia on, mutta kaikissa sopimuksissa ei ole polttoaineklausuulia. Jos sopimus on väärällä aikaa tehty, niin se on melkoinen lisärasitus yrittäjälle maksaa niitä kuluja näitten muitten isojen palkkakulujen ja muitten jälkeen.

No, sitten toinen oli siitä, että kotimaisia liikennepolttoaineita pitää ruveta kehittämään. Meidän oma yhtiö Nestehän on jo kehittänyt MY-dieselin — mitä tuettiin aikaisempina vuosina 5 sentillä per litra, mutta nytten siitä löydettiin 120 miljoonaa ja muutettiin se yritystueksi ja otettiin pois — mikä on täysin puhdasta polttoainetta. Nykyaikainen auto-merkki — en nyt sano merkkiä, mutta länsisaksalainen — oli kokeillut, ja sillä auton uudella nykymootorilla ja tällä MY-dieselillä on pienemmät päästöt kuin sähköautolla, kun lasketaan siihen, että se sähköä tuottaminenkin tuottaa saasteita.

No niin, mennään eteenpäin. Sitten on puhuttu tästä vinjettimaksusta eli ulkomaisen raskaan liikenteen tienkäyttömaksusta Suomessa. Suomi on minun tietääkseni ainut yhteisö, mikä ei peri sitä maksua, ja ulkomaistakin lähimmissä, mitkä ovat Norja ja Venäjä, on molemmissa. Mikä kumma siinä on, että sitä ei tänne saa? Nyt siinä on hallituspuolueilla kyllä ihan oikeasti tekemisen paikka. — Ei muuta.

18.02 Kimmo Kiljunen sd: Arvoisa puhemies! Sen me varmasti kaikki tiedämme, että autoilua verotetaan paljon ja mitä moninaisimmin. Lienee kuitenkin tässä salissa — tai toivon, että meillä olisi yhteisymmärrys kahdesta asiasta läpi hallitus—oppositiojaon: Ensimmäinen on se, että liikenteen kokonaisverotus ei kiristyisi. Toinen on siis se, että järkevintä on, että verotettaisiin mieluummin auton käyttöä kuin auton hankintaa. Siihen on monia perusteita, en lähde niitä perustelemaan. Jos tämä jälkimmäinen periaate pitää kutinsa, eikö silloin polttoainevero ole se järkevin auton käytön verotuksen muoto, ja jos tähän päädytään, niin silloin tämäntyypiset inflaatiokorotukset ovat tulleet jäädäkseen.

18.03 Jari Koskela ps: Arvoisa herra puhemies! Tässä on ollut todella mielenkiintoista kuunnella värikästä keskustelua tärkeästä aiheesta. Edustaja Kiljunen viittasi ihan oikeisiin asioihin tuossa edellisessä puheenvuorossa, ja aikaisemmin hän viittasi edustajien ja puolueitten synteihin, mutta niitä varmaan on niin paljon, että ei kannata siihen asiaan nyt perehtyä sen syvällisemmin.

Edustaja Hoskonen sanoi, että kammottava tilanne oli vuonna 2015. Kyllä se tilanne on tälläkin hetkellä kammottava, eli siinä suhteessa me emme ole paljon paremmassa tilanteessa, niin kuin kuulimme jo aikaisemmin kuntien taloudesta puhuttaessa, vaikka työllisyysluvut ovatkin paremmat kuin silloin.

Pöytäkirjan asiakohta PTK 79/2019 vp

Tämä polttoaineasia kyllä koskettaa meitä kaikkia suomalaisia, ja maaseudulla kun asun, tiedän tarkkaan sen palautteen, mitä tästä aiheesta saa jatkuvasti. Nyt kun puhuttiin tästä fiskaalisuudesta, niin se on väärä termi, koska kyllä autoilijat ovat jo varmasti tässä maassa osansa hoitaneet ja maksaneet, ja mieluummin meidän pitäisi katsetta kohdistaa toiseen suuntaan. Tässä viitattiin jossain puheenvuorossa siihen, kun meidän autokantamme vanhenee kaiken aikaa. Edustaja Hoskonen sanoi, että hän tässä juuri ajoi dieselillä, joka oli kuusi vuotta vanha, erittäin edullisesti. Kaikilla näin Suomessa asia ei kuitenkaan ole, ja siitäkin syystä meidän pitäisi edistää autokannan uusiutumista. Kuten edustaja Marttinen sanoi juuri, tänne tuodaan tuolta Ruotsista ja Saksasta jatkuvasti valtavat määrät käytettyjä autoja, ja tämä ei välttämättä ole silloin ollenkaan oikea vastaus tähän meidän yhteiseen ongelmaamme.

Siitä syystä tätä vastalauseita, minkä me perussuomalaiset olemme tähän kohtaan tehneet, myöskin vahvasti kannatan ja toivon, että vielä vaikka peruttaisiin tämä polttoaineveron nosto, mikä on kyllä kirpaiseva, vaikka täällä on puhuttu, että tämä on vain tällainen pikku juttu, marginaalinen, ei meinaa mitään, mutta kyllä se vaikuttaa jokaisen pussissa.

18.06 Veijo Niemi ps: Arvoisa puhemies! On käyty kovaa keskustelua tästä dieselautilusta, dieselautojen saastuttamisesta. Haluan kuitenkin tehdä pienen vertailun muistutukseksi, elikkä 15 suurinta rahtilaivaa tuottaa yhtä paljon typpi- ja rikkipäästöjä kuin kaikki maailman autot yhteensä. Käytettävä halpa bunkkeriöljy, likaisin mahdollinen polttoaine, sisältää jopa 3 500 kertaa enemmän rikkiä kuin henkilöautoihin tankattava diesel.

Tällainen vain muistutuksena asiasta. Sieltä päästä voitaisiin ehkä aloittaa tämä ilmanlaadun putsaaminen mieluummin kuin jostakin maaseudun ihmisen lähes saasteettomasta dieselautosta.

18.06 Heikki Autto kok: Arvoisa herra puhemies! Edustaja Kiljunen tuossa peräänkuulutti eduskunnalta yksimielisyyttä autoilun ja tieliikenteen verotukseen, ja varmasti siitä periaatteesta voimme olla yhtä mieltä, että tieliikenteen verotuksen ei tule enää nousta. Tieliikenteestä kerätään yli 8 miljardia euroa vuosittain verotusta.

Kyllä tämä Kiljunen toinenkin periaate oli aivan hyväksyttävä eli se, että ajoneuvon hankinnan verottamisesta siirrytään ajoneuvon käytön verottamiseen, mutta tämä Kiljunen päättelyketju, joka tästä seurasi, oli kyllä aivan kammottava elikkä se, että koko tämä ajoneuvon hankinnan verotus siirrettäisiin polttoaineitten verojen kiristämiseen. Tämähän tarkoittaisi aivan kohtuutonta verorasitusta nimenomaan maakuntien ihmisille — ja kyllä tästä tulee pääkaupunkiseudultakin palautetta, että täälläkin ihmiset tarvitsevat autoa — jotka autoa työkseen tarvitsevat, joiden asiointiliikenteen kannalta se on välttämätöntä, jotka asuvat paikoissa, joissa vaikkapa lasten harrastamisen kannalta on välttämätöntä autoa käyttää.

Elikkä eihän missään nimessä voida siirtyä tällaiseen Kiljunen esittämään malliin, jossa tosiaan tämä autovero siirrettäisiin sellaisenaan polttoaineiden verojen kiristykseen, arvoisa puhemies, vaan Suomeen pitää luoda kokonaisveroratkaisu, jossa autoilun verotusta ylipäätään kevennetään ja jossa nämä ajatut kilometrit jonkinlaisen oikeudenmukaisen systeemin perusteella sitten hinnoitellaan niin, että siellä, missä ei ole käytettävissä joukkoliikennettä, kilometrit ovat edullisia ja taas sitten niillä osuuksilla, joissa on monia eri joukkoliikennevaihtoehtoja valittavissa myös sen autoilun ohella, nämä ajettavat kilometrit

Pöytäkirjan asiakohta PTK 79/2019 vp

henkilöautolla ovat kalliimpia. Tämä on ainoa kestävä tapa edetä tässä, ja tämä, että suoraan polttoaineitten verotusta kiristetään, olisi aivan kammottava ajatus kyllä Suomen suurimman osan ja suomalaisten kannalta.

Vielä, arvoisa puhemies, siis totean tähän sen, että tällä hetkellä tähän 8 miljardin osalta, jota ympäri Suomea veroilla tieliikenteestä kerätään, tuetaan esimerkiksi pääkaupunkiseudun joukkoliikennematkustajia, missä voidaan hyvin edullisesti matkustaa todella halvoilla kuukausilipuilla, ja samaan aikaan taas sitten maakunnissa, missä näitä joukkoliikennematkustajia ei ole, joudutaan maksamaan nämä liikenteen raskaat verot.

18.09 Hannu Hoskonen kesk: Arvoisa herra puhemies! Todellakin niin, että nykyiset dieselit ja, sanotaan nyt, vaikka kymmenen vuotta vanha bensa-auto, vanha Toyota Corolla, jossa on nämä nykyaikaiset varusteet, on polttoaineruiskutukset ynnä muut, ovat tänä päivänä äärimmäisen ympäristöystävällisiä autoja, vievät vähän polttoainetta, polttavat polttoaineen puhtaasti ja ovat toimintavarmoja. Elikkä ei missään nimessä pidä nyt suomalaisille lähteä eduskunnasta lähettämään semmoista viestiä, että meidän on pistettävä vanhat autot romukoppaan ja ruvettava uusia laittamaan. Paras ympäristöteko on, että ajetaan se vanha Corolla ihan loppuun saakka ja sen jälkeen se romutetaan ja sitten ostetaan se vähäpäästöinen uusi auto.

Mehän olemme jo muuttaneet autoverotusta. Autoverotuksen tuotto lienee suurin piirtein luokkaa yksi miljardi euroa per vuosi, mikä uuden auton hinnassa peritään veroja. Siinä on valmisteveroja ja arvonnäköveroja, mitä veroja onkaan. Joka tapauksessa sen miljardin, mikä tulee valtion kassaan, siirtäminen kerralla polttoainepuolelle ei tietenkään onnistu, mutta tärkeää on huomata se, että me olemme verotusta muuttaneet koko ajan vähäpäästöisiä autoja suosivaksi ja niillä, jotka tuottavat päästöjä enemmän, on kovemmat verot. Aivan oikea suunta.

Mitä tulee ammattiliikenteeseen, se on totta, että iso rekkahan, tuollainen puutavararekka, kun pannaan täyskuorma päälle, kuluttaa lähemmäs sata litraa sadalla kilometrillä polttoainetta — toki tyhjällä kuormalla ajettuna puolet siitä, jos sitäkään. Elikkä meidän on pidettävä huoli siitä, että meidän kuljetuksemme pysyvät edelleen kotimaassa, ja se vinjetivero, josta on pitkään puhuttu ja jota liikenneministerinä ollessaan Berner yritti ajaa mutta joka vain valitettavasti ei silloinkaan onnistunut, on meidän saatava tähän maahan voimaan ja kotimaisille rekoille hyvitettävä, koska Euroopan unionin sääntöjen mukaan me emme voi rajoituksia laittaa vapaalle liikenteelle mutta omalla verotuksellamme toki voimme omia yrittäjiämme pikkusen helpottaa. Esimerkiksi Venäjältä tulevat rekathan tänäpäivänä polkevat markkinoilla taksaa niin, että ajetaan verottomalla polttoaineella, pienillä palkoilla Suomessa esimerkiksi puuta tehtaille. Tämä kabotaasiliikenne, josta on paljon puhuttu, vain valitettavasti sorsii suomalaisia, työntää suomalaisia kuorma-autoilijoita nälkäkuurille, ja se on kyllä erittäin väärin. Tässä eduskunta saisi ja hallitus saisi tormistautua. Olisi jo moni edellinen hallitus voinut sen tehdä, vieläkin se on tekemättä, mutta toivon, että joku sen rohkeudessaan tekisi.

Joka tapauksessa on tärkeää pitää huoli siitä, että emme aja omia kansalaisiamme vaikeuksiin sen tautta, että teemme vähän huonosti perusteltuja veroratkaisuja liikenteessä, ja pitää huoli siitä, että oma kotimainen polttoainetuotanto siirtyy yhä enemmän biopohjaisiin aineisiin. Meillä riittää siihen osaaminen. Suurin este, minkä minä tälle nykyiselle ilmastokiihkoilulle näen, on se, että lähdemme tekemään maailman ilmastoa pelastavia tekoja rahoilla, joita meillä itse asiassa ei ole.

Pöytäkirjan asiakohta PTK 79/2019 vp

Ja toinen asia: Sain eilispäivänä mielenkiintoisen tilaston Kiinasta. Suomalainen yrittäjä toimii siellä ja lähetti minulle tilaston, jonka mukaan Kiina käytti pelkkään sähköntuotantoon viime vuonna yli kaksi miljardia tonnia kivihiiltä, ja joka vuosi tulee lisää kivihiilen käyttöä siellä, [Puhemies koputtaa] sekä energiantuotantoa että teräksentuotantoa. Toivoisin, että mittakaavaa ei näissä unohdeta. Se on äärimmäisen tärkeä asia. [Jouni Kotiaho: Hyvä puhe, ihan kuin perussuomalainen!]

18.12 Toimi Kankaanniemi ps: Arvoisa puhemies! Perussuomalaiset kyllä ovat myös sitä mieltä, että tämä noin 8 miljardia on vähintään riittävä eli on jo liiankin kova verorasitus liikenteelle tällaisessa maassa, jossa niin elinkeinoelämän kuin ihmisten tarpeet ovat tämän liikenteen varassa, ja ottaen vielä huomioon, että noin 2 miljardia näistä rahoista käytetään liikenteen hyväksi, niin se on kyllä huipussaan.

Arvoisa puhemies! Edustaja Kimmo Kiljunen esitti, että autoveroa alennettaisiin ja polttoaineveroa sitten vastaavasti korotettaisiin. Viime vaalikauden alkupuolella näin tehtiin, että autoveroa alennettiin. Perussuomalaiset sitä ajoivat ja tukivat, sosiaalidemokraatit vastustivat ankarasti. Sitten kun se toteutui, niin autokauppa kiihtyi merkittävästi ja sen veron tuotto valtiolle kasvoi, eli se oli erittäin viisas toimenpide siinä vaiheessa ja siinä mitassa kuin se silloin tehtiin. Sen lisäksi, että saatiin lisää verotuloja, myös autokanta uudistui — saatiin turvallisempia autoja ja saatiin kulutukseltaan pienempiä autoja ja niin edelleen, eli positiivisia vaikutuksia. Mutta sitten, edustaja Kiljunen, kun te haluatte, että se siirretään, poistetaan autovero kokonaan, ainakin liki kokonaan — niin ymmärsin, että on teidän tavoitteinanne — niin jos se pannaan polttoaineveroon, niin kyllä se on raju muutos, että maaseudun ihmiset, vähävaraiset ihmiset, jotka eivät sittenkään pysty ostamaan uutta autoa kovin usein, joutuisivat polttoaineen hinnassa maksamaan vastaavan veron. Se olisi kyllä todella kylmää politiikkaa, ja siihen ei voida mennä.

Mutta liikenteen verotus varmasti tulee uusiutumaan merkittävästi jo, kun siirrytään laajemmin sähköautoihin ja niihin, joissa ei enää ole verotettavaa, nestemäistä polttoainetta. Silloin joudutaan miettimään, mistä se kerätään, ja silloin tietysti mennään näihin uusiin järjestelmiin ja tulleihin ja muihin, joita kyllä pidämme kriittisessä tarkkailussa.

18.15 Kimmo Kiljunen sd: Arvoisa puhemies! Tämä meni nyt vähän yleisempään autoilun ja liikenteen verokeskusteluun, mutta sehän tässä yhteydessä varmaan on ihan paikallaan. Olen ilahtunut siitä, että niin monet edustajat täällä olivat sitä mieltä, että lähtökohtana olisi hyvä olla se, että liikenteen kokonaisveroaste ei kiristy, ja toisaalta se, että mieluummin sitten verotetaan, jos täytyy verottaa vahvemmin, enemmän auton käyttöä kuin auton hankintaa. Tästä vallitsi yksimielisyys — ymmärsin, että vallitsi jonkinlainen yksimielisyys.

Ilmettiin kuitenkin edustajien Kankaanniemi ja Autto logiikkaa, sillä jos me sitten lähdemme voimakkaasti auton hankintaverotusta lieventämään, niin sen seurauksena luonnollisesti sitten on siinä loogisessa yhtälössä, jonka me tässä teimme, se, että silloin auton käytön verotus kiristyy, koska tätä liikenteen kokonaisverotusta ei haluta nyt tässä yhteydessä muuttaa. Mehän joudumme sitten kompensoimaan sen muulla tavalla, veroluonteisina muina veroina, jotka kohdistuvat kaikkiin kansalaisiin. Pidetään se liikenteen verotuksen taso nyt suhtukoht vakiona ja muutetaan sitä sisäistä rakennetta, niin kuin yritin esittää — ei tässä ole minkäänlaista loogista ristiriitaa omassa argumentaatiossa, mutta vaikuttaa, että teidän argumentaatiossanne on kummallinen aukko.

Pöytäkirjan asiakohta PTK 79/2019 vp

18.16 Matias Marttinen kok: Herra puhemies! Ottamatta kantaa tähän sanailuun siitä, onko jossain puheessa aukkoja vai ei, nyt muutama pieni huomio näihin sinänsä minusta oikein hyviin puheenvuoroihin, mitä edustaja Kankaanniemi ja edustaja Kiljunen ovat pitäneet meidän autoilun verotuksesta ja autokannan tilanteesta.

Ennen siihen menoa haluan todeta edustaja Eskeliselle, joka sinänsä hyvin kyllä referoi tätä liikenteen verouudistusta käsittelevää työryhmytyötä, että olemme tähän perehtyneet ja sinällänsä tavoitteet ovat oikeat. Joskin entisenä valtiovarainministeriön työntekijänä täytyy kyllä todeta, että varsin hankalaan väliin hallitus on itsensä tällä toimeksiannolla ajamassa, koska nämä tavoitteet ovat erittäin kunnianhimoiset, osin myös mielestäni jopa ristiriitaiset. On mielenkiintoista nähdä, millainen kokonaisuus sieltä tulee. Toki sitä seuraamme sitten hyvin tarkasti.

Ylipäänsä valmisteverotuksen osalta on minusta niin kuin rehellistä todeta myös tälle salille, että useat hallitukset ovat nimenomaan kiristäneet valmisteverotusta, myös polttoaineverotusta, ja itse asiassa vuosien mittaan näitä korotuksia on tehty hyvin paljon nimenomaan sinne valmisteverotuksen puolelle, jolloin itse asiassa myös koko meidän veropohja on tullut entistä riippuvaisemmaksi myös siitä, miten nämä tietyt muutamat isot veromomentit sitten kehittyvät. Kun tiedämme, puhemies, samaan aikaan sen, että meillä kuitenkin pitkässä juoksussa liikenteen päästöt pienentyvät esimerkiksi päästöohjauksen toimivuuden myötä, jolloin taas vastaavasti myös verotuotot lähtevät laskemaan, niin siksi on tärkeää ja välttämätöntä, että hallitus on tähän asiaan kuitenkin sitten tarttunut.

Herra puhemies! Tähän, mitä äsken salissa puhuttiin autoilun verotuksesta: On aivan totta, että Suomessa autokanta on hyvin vanhaa. Meille muistaakseni tuodaan yli 40 000 käytettyä autoa Ruotsista, Saksasta, ja nämä ovat usein aika isomoottorisia dieselautoja. Jos ja kun me haluamme, että suomalaiset saavat käyttöönsä uudempia, turvallisempia autoja, jotka myös kuluttavat vähemmän, on välttämätöntä, että autoiluverotukselle tehdään isompia muutoksia. Siksi nimenomaan pääministeri Sipilän hallituksen aikana tehty työ autoverotuksen keventämiseksi on ollut perusteltua, järkevää politiikkaa, ja asteittain, maltillisesti tätä suuntaa olisi edelleen järkevää jatkaa, jotta ylipäänsä saamme uudempia autoja markkinoille, jotta me saamme myös sitä kiertoa nopeutettua ja jotta me saamme sitten suomalaisille parempia autoja käyttöön. Uskon, että useampi eduskuntaryhmä [Puhemies koputtaa] tässä salissa myös tätä tavoitetta sitten tukee.

Keskustelu päättyi ja asian käsittely keskeytettiin.