

## Plenum

Torsdag 25.11.2021 kl. 15.59—19.08

### 6. Sänk bränsleskatten

Medborgarinitiativ MI 11/2021 rd

#### *Remissdebatt*

**Förste vice talman Antti Rinne:** Ärende 6 på dagordningen presenteras för remissdebatt. Talmanskonferensen föreslår att ärendet remitteras till finansutskottet.

För remissdebatten reserveras högst 60 minuter. Vid behandlingen av ärendet följer riksdagen det för ärenden med tidtabell överenskomna förfarandet. — Jag öppnar debatten. Ledamot Simula, varsågod.

#### *Debatt*

17.02 **Jenna Simula ps:** Arvoisa puhemies! Polttoaineiden hinnat todellakin puhututtavat kansaa. Oma kieltään kertoo se, että tästä samasta aiheesta on toinenkin kansalaisaloite etenemässä eduskunnan käsittelyyn. Kyseessä ei ole vähäpätöinen asia, eikä sitä, arvoisa hallitus, saa missään nimessä aliarvioida.

Vaikka hallitus vakuuttelee, ettei hinnoille voida mitään, koska öljyn maailmanmarkkinahinta on noussut, Suomessa bensiinin kuluttajahinnasta yli puolet koostuu veroista. Verrattuna muihin maihin Suomessa bensiinin verotus on huippukorkealla. Hallitus välttelee vastuutaan tässä asiassa, sillä veroista päätetään täällä eduskunnassa ja niille voidaan tehdä juuri sen verran kuin tahtoa on. Tämä on täysin käsittämätöntä.

Suomessa on pitkät välimatkat ja kylmä pohjoinen ilmasto. Auto ja autoilu ovat välttämättömyyksiä suurimmassa osassa Suomea, jotta ihmiset voivat käydä töissä, viedä lapsia harrastuksiin, tavata toisiaan tai käydä asioilla. Tällä kurjistavalla, kiilusilmäisellä ilmastopolitiikalla ja verotuksella tuhotaan suomalaisten ostovoima ja työssäkäynnin kannattavuus, ja autoilusta voikin pian tulla luksusta, joka on yhä useamman suomalaisen ulottumattomissa. Samalla työttömien reservi kasvaa, kotona asuvien vanhusten yksinäisyys lisääntyy ja lasten harrastaminen vähenee. Jopa kaupunkilaisten liikkuminen luonnossa vähenee, koska metsään lähdetään yleensä sillä omalla autolla. Onko tämä todella sitä, mitä hallitus haluaa? Eikö asioita todellakaan pitäisi panna tärkeysjärjestykseen ja kuunnella suomalaisia?

Arvoisa puhemies! Muistan vieläkin sen, kun hankin itselleni oman ensimmäisen auton ollessani 18-vuotias. Se oli vanha, hyvin halpa Toyota Carina, joka kulutti kyllä suhteellisen paljon polttoainetta mutta mahdollisti työnteon ja harrastukset. Opiskelun ohessa ja kesäisin pystyin siivoamaan työkseni, kiitos auton. Kohteet olivat ympäri Oulua, jossa välimatkat ovat kymmeniä kilometrejä, eikä siellä julkinen liikenne palvele sillä tavoin kuin esimerkiksi täällä pääkaupunkiseudulla.

## Punkt i protokollet PR 140/2021 rd

Eräs kaverini oli töissä samassa siivousalan yrityksessä, mutta hänen oli mahdotonta tehdä työtä, koska hän autottomana joutui kieltäytymään monista tarjotuista kohteista, joihin hän ei yksinkertaisesti päässyt tai ehtinyt pyöräillä. Tämä on aivan arkipäivää monille suomalaisille: työnteko edellyttää autoa. Varsinkin maakunnissa tilanne korostuu, eivätkä ihmiset todellakaan muuta etelään julkisen liikenteen pariin työn perässä jättäen taaksensa suvun, asunnon, perheen ja juurensa vain siksi, että polttoaineiden hinnat huitelevat pilvisä.

Maaseudulla tehty työ — metsäteollisuus, ruoantuotanto, maanviljely ja niin edelleen — itse asiassa elättää kaupunkeja. Nämä maaseutualat pitävät Suomen pyörät pyörimässä, arvoisa hallitus. Ihmiset tekevät maakunnissa tärkeää työtä monien eri alojen parissa, mutta yhä useampi kyllä jo laskee, kannattaako se. Eikä kaikkien ihmisten todellakaan edes pidä muuttaa kaupunkeihin, koska maaseudullakin kaivataan työntekijöitä. Tämä on varmaan osa sitä hallituksen oikeudenmukaista siirtymää: Suomi ja suomalainen elämäntapa kurjistuvat, ja suomalaiset siirtyvät työn parista kortistoihin ja ihmisten ilmoilta omiin koteihinsa.

Arvoisa puhemies! Lopuksi tahdon vielä kiittää aloitteen alullepanijoita ja kaikkia aloitteen yli 100 000:ta allekirjoittanutta. Tämä on todellakin epäkohta, joka pitää saada korjattua nopeasti. Odotan eduskunnalta myös yksimielisyyttä aloitteen käsittelyssä, sillä jokainen edustaja, joka on vähääkään keskustellut ympäri Suomea ihmisten kanssa, tunnistaa ja tunnustaa tämän ongelman.

**Ensimmäinen varapuhemies Antti Rinne:** Kiitoksia. — Edustaja Koponen, Ari, olkaa hyvä.

**17.07 Ari Koponen ps:** Arvoisa herra puhemies! Suomalainen autoilija maksaa ajoneuvoveroa, vakuutusmaksuja, katsastus- ja korjauskuluja sekä EU:n toiseksi kalleinta bensiniä. Yksityisautoilu vie kohtuuttoman suuren osan kotitalouksien tuloista, sillä polkupyörä ei korvaa autoa eikä julkinen liikenne ole aito vaihtoehto Kehä kolmosen ulkopuolella. Sääolosuhteet ja esimerkiksi iäkkäiden ihmisten liikkumistarpeet on otettava huomioon jatkossakin. Perheet tarvitsevat autoa lasten kuljettamiseen harrastuksiin, onhan meillä Euroopan maista pisimmät välimatkat.

TNS Gallupin viimeaikaisen tutkimuksen mukaan naisista yli 60 prosenttia ja työntekijöistä lähes 70 prosenttia ilmoitti, ettei ole valmis maksamaan vuodessa edes 50:tä euroa lisää asumisesta ja autoilusta ilmastonmuutosta torjuakseen.

Hallitus on täysin vieraantunut ihmisten normaalista arjesta, kun katsotaan, minkälaisia päätöksiä he ovat ykköshankkeenaan eli vihreän siirtymän vuoksi tekemässä. Tilanne on jo niin kriittisellä tasolla, että suomalaisissa kodeissa oikeasti pohditaan, käydäänkö ruoka-kaupassa vai tankataanko auto. Tämähän on se hallituksen oikeudenmukainen vihreä siirtymä? Matalapalkka-aloilla ihmiset jäävät pian kotiin tukien varaan työmatkojen kallistuesssa. Se, ettei raha riitä elämiseen ja työssäkäyntiin, on hälyttävää.

Autoteille tarvitaan bensakapinaa, ei Elokäpinaa, sillä niin kauan kuin valtaosalla suomalaisista ei ole varaa hankkia uusinta ja vähäpäästöisellä teknologialla varustettua autoa, polttoaineveroa ei voi korottaa. Autoilun kustannuksia pitää päinvastoin pyrkiä keventämään. Tämä aloite on selkein mahdollinen viesti siitä, että autoilijoiden mitta on täysi.

Lopuksi vielä kiitän kaikkia aloitteen tekijöitä sekä allekirjoittaneita.

## Punkt i protokollet PR 140/2021 rd

**Ensimmäinen varapuhemies Antti Rinne:** Kiitoksia. — Edustaja Viitanen, olkaa hyvä.

**17.09 Pia Viitanen sd:** Arvoisa puhemies! Haluan lämpimästi kiittää tämän kansalaisaloitteen tekijöitä. Minusta kansalaisaloitteet ovat aina arvokkaita asioita, ja on tärkeää demokratian kannalta, että suomalaisessa yhteiskunnassa ihmiset ovat aktiivisia ja tuovat omia huoliaan meille tänne eduskuntaan. Niinpä totean, että ilman muuta on selvää, että myös tämä aloite saa eduskunnassa asianmukaisen käsittelyn. Ymmärtääkseni tämä tulee varmaankin meille verojaostoon käsittelyyn, ja siellä sitten tulemme luonnollisesti asiasta kuulemaan asiantuntijoita ja muodostamaan kantaa.

Sen verran ehkä kerron tähän taustalle verojaoston tilanteesta, että nythän meillä on kaikki ensibudjetin verolait siellä, mikä tarkoittaa, että käytännössä me pääsemme tämän asian kuulemisiin sitten ensi vuoden alussa, tälle kaudelle meillä on nämä budjettilait meillä. Mutta kuten sanottu, niin asianmukainen käsittely ilman muuta tulee ja asia on tärkeä.

Minä ymmärrän hyvin tämän ihmisten huolen arjesta, sen sujuvuudesta ja sen kustannuksista. Äskenhän tuossa oli kyselytunnilla kovastikin keskustelua nimenomaan esimerkiksi juuri tämän elämisen kalleuden ongelmasta, ja bensiinin hinta-asiat olivat siinä esillä. Siitä varmasti saimme paljon jo alkua tälle keskustelulle, erilaisia perusteluja, ja saimme myös tietoa hallitukselta, mikä on heidän politiikkalinjansa kaiken kaikkiaan näissä asioissa. Siinä mielestäni on ihan myönteistä se, että ajatellaan tulevaisuutta ja tulevia polvia sillä, että lähinnä tietynlaisin tukitoimin kannustetaan oikeudenmukaista siirtymää. Oli myös tärkeää kuulla se linjanveto, minkä hallitus on toki jo aiemmin sanonut, että se ei aio bensaveroa missään nimessä korottaa.

Mehän olemme usein eduskuntana lausuneet siitä, että kun katsotaan tätä energian ja liikenteen verotuksen kokonaisuutta, isoa valtavaa kokonaisuutta, joka tulee muuttumaan koko ajan, niin silloin on otettava huomioon se, että olemme ympäristön ystäviä, että otamme huomioon oikeudenmukaisuuden sekä alueellisen tasa-arvon. Nämä ovat hyvin tärkeitä kysymyksiä, koska kyllä toki täytyy tiedostaa, että kaikilla ei ole mahdollisuutta tuosta vain lopettaa autoilua tai hommata sitten mahdollisimman vähäpäästöistä. Mutta uskon kyllä toisaalta, että näiden kannusteiden myötä ja maailmankuvan myötä tulee käymään niin, että voimme nähdä tulevaisuudessa aika piankin sitten siirtymää toisentyypiseen ajoneuvokantaan. Siksi on erittäin tärkeää, että täällä eduskunnassa näistä asioista keskustellaan, tällä kertaa [Puhemies: Kiitoksia!] myös tämän kansalaisaloitteen myötä.

**Ensimmäinen varapuhemies Antti Rinne:** Kiitoksia. — Edustaja Antikainen, olkaa hyvä.

**17.12 Sanna Antikainen ps:** Kiitos, arvoisa herra puhemies! Liikennepolttoaineiden ennatyskorkeat hinnat ovat kurittaneet suomalaisten autoilijoiden taloutta pitkin syksyä, eikä helpotusta ole näköpiirissä. Paikoin jopa 2 euroon nousseet pumpppuhinnat vaikeuttavat etenkin haja-asutusalueiden asukkaiden liikkumista, kun muitakaan liikkumismuotoja ei ole saatavilla. Tämä hallituksen kurjistamislähtöinen politiikka ajaa suomalaiset kotitaloudet loputtomaan ahdinkoon, jossa autoa työmatkoihin käyttävällä ei pian ole varaa käydä töissä polttoaineen hinnan takia. Suomen autokanta ei uusiudu päästöttömäksi viemällä autoilijoiden viimeisetkin rahat polttoaineverojen muodossa. Luulisi hallituksenkin ymmärtä-

## Punkt i protokollet PR 140/2021 rd

vän, että suomalaiset eivät aja vanhoilla autoilla omaksi ilokseen vaan siitä syystä, että muuhun ei vain yksinkertaisesti ole varaa.

Raakaöljyn raju hinnannousu yhdistettynä viimevuotiseen polttoaineveron korotukseen on luonut tilanteen, jossa yhä suurempi osuus kotitalouden käytettävissä olevista tuloista valuu auton tankkiin vähentäen samalla muuta kulutusta. Energiahintojen nousu näivettää suomalaisten ostovoimaa ja kurjistaa kansamme oloja samalla, kun hallitus yrittää kerätä irtopisteitä järjettömällä ilmastopolitiikalla, joka ei tarjoa tavallisille kansalaisille muuta kuin keppejä ja haittaveroja. Tässä vaiheessa on myös sanottava, että hallituksen on nyt sitten turha saarnata ilmastomuutoksesta — nimittäin kepit ja haittaverot ovat niin radikaaleja, koska Suomi haluaa olla hiilineutraali 2035, kun EU:n tavoite on 2050. Miksi ihmeessä meidän pitää asettaa näin kireitä tavoitteita, kun lisäksi Suomen osuus liikenteen aiheuttamista kasvihuonepäästöistä maailman mittapuulla on 0,15 prosenttia? Hallitus ja varsinkin vihreät, ottakaa järki käteen. Vaikka suomalaiset kulkisivat jatkossa vain kävellen ja viimeinen täällä sammuttaisi valot, niin maailma ei pelastu.

Arvoisa puhemies! Tämän kansalaisaloitteen tarkoituksena on lähettää eduskunnalle viesti siitä, että autoilijoiden kustannukset liikkumiseen ovat kasvaneet kestävämmälle tasolle. Aloitteen tekijät esittävät, että eduskunta ryhtyy kiireellisiin toimiin, jotta bensiinin ja dieselin hintaan vaikuttavat verot ja muut laissa säädettävät kustannukset saataisiin alemmalle tasolle. Mikäli liikennepolttoaineiden verotusta tarkastelee kansainvälisellä mittapuulla, Suomessa verotus on todella korkeaa. Esimerkiksi maaliskuussa 2020 bensiinin kulluttajahinnasta keskimäärin 60—70 prosenttia muodostui erilaisista veroista, dieselpolttonesteen hinnasta noin puolet.

Perussuomalaiset ovat esittäneet 25 prosentin veronalennusta sekä sähkö- että polttoaineveroille. Tämä helpottaisi merkittävästi suomalaisten jokapäiväistä elämää ja parantaisi etenkin pienituloisten ja haja-asutusalueiden asukkaiden tilannetta, jotka miettivät, riittävätkö rahat ruokaan ja lääkkeisiin. Kaupunkilaisvihreille voi olla yllätys, että ihmiset todella tarvitsevat autoa esimerkiksi pelkästään ruoan hankkimiseen, kun soratien varrella ei kulje metro, ratikka tai edes bussi ja taksiin ei pieneläkeläisellä yksinkertaisesti ole varaa — eikä muuten sairas vanhus pysty kävelemään tai pyöräilemään kauppaan kymmeniä kilometrejä, vaikka hallituksen uusi ympäristöministeri Kari kehui, kuinka hallitus on panostanut kävelyyn ja pyöräilyyn.

Arvoisa puhemies! Liikenne- ja viestintäministeri Timo Harakka esitti viime vuonna, että fossiilisten polttoaineiden hinnannousua hyvitetäisiin pienituloisille, mikäli polttomoottoriautoa on pakko käyttää. Silloin A-studiossa vierailut ministeri lupasi — tarkasti lainattuna — että ”rahaa ilmestyy tilille”, mutta sen sijaan, että rahaa olisi ilmestynyt tilille, ovat polttoaineiden hinnat karanneet käsistä. Haluaisin kysyä ministeri Harakalta, mikäli hän täällä nyt olisi, voisiko hän kertoa, milloin hänen lupaamansa rahat ovat tulossa pienituloisten ihmisten tileille. Niitä on nimittäin odotettu jo vuosia. Asialla olisi jo kiire. — Kiitos, arvoisa herra puhemies.

**Ensimmäinen varapuhemies Antti Rinne:** Kiitoksia. — Ja edustaja Aittakumpu, olkaa hyvä.

**17.17 Pekka Aittakumpu kesk:** Arvoisa puhemies! Polttoaineiden hinnat ovat liian korkeat, kuten moneen kertaan tänään on jo todettu, mutta kyllä tosiasiat pitää silti tunnustaa, kun tästä tärkeästä asiasta keskustellaan. Toki tiedämme, että viimeaikainen bensiinin ja di-

## Punkt i protokollet PR 140/2021 rd

eselin hinnan raju nousu johtuu öljyn maailmanmarkkinahinnan merkittävästä noususta. Se ei johdu veronkorotuksista.

Raakaöljyn hinta on yli nelinkertaistunut viime vuoden pohjalukemista. Tämä on valitettavasti näkynyt ja näkyy meillä Suomessa bensapumpulla. Tärkeintä olisi saada maailmanmarkkinahintaa alemmaksi. Jos jotain myönteistä haluaa tässä tilanteessa nyt tällä hetkellä nähdä, niin on ennakoitavissa, että maailmanmarkkinahinta tasaantuu ja lähtee selvään laskuun ensi keväällä. Tämä on pääteltävissä johdannaismarkkinoilla, joilla markkinat hinnoittelevat odotuksiaan.

Olen täysin samaa mieltä tämän kansalaisaloitteen kanssa siitä, että autoilun kustannukset ovat kasvaneet liian koviksi. Samoin pidän esillä pitämisen arvoisena sitä aloitteen huomiota, että vaikka suomalaiset kulkisivat jatkossa vain kävellen, vaikutuksemme maailman liikennepäästöihin olisi olematon. Näin ollen katsomme, etteivät ilmastosyyt ole kestävä perustelu polttoaineveron korotuksille. Tämä on hyvää tekstiä.

Haluan todeta, että hallitus ei ole tehnyt eikä ole tekemässä autoilun polttoaineiden veronkorotuksia ilmastosyistä. Polttoaineisiin tehtiin yli vuosi sitten kuluttajahintojen nousun mukainen indeksikorotus, joka sovittiin hallitusohjelmassa 2019 ja joka tosiaan tuli elokuun alussa 2020 voimaan. Nykyinen, paljon kovempi hintojen nousu, kuten jo todettua, johtuu maailmanmarkkinahinnasta, valitettavasti.

Myös edellinen hallitus, jossa kokoomus ja perussuomalaiset olivat mukana, joutui nostamaan polttoaineiden verotusta. Silloinkin kyse oli suunnilleen kuluttajahintaindeksin mukaisesta korotuksesta.

Ei kai kukaan näitä veronkorotuksia rakasta tai toivo, mutta tämä hallituskausittain tehty korotus johtuu ennen kaikkea siitä, että kyse on senttiverosta eikä prosenttiverosta. Jos kyse olisi prosenttiverosta, silloinhan vero olisi vielä hankalampi, sillä se voisi heilahdella rajusti maailmanmarkkinahinnan mukana. Käytännössä jokaisella vaalikaudella on nostettu polttoaineveroa, koska ne tosiaan ovat tällaisia senttimääräisiä veroja. Ellei niihin tehdä korotusta, niiden reaaliarvo suhteessa muihin hintoihin laskee. Joka kausi veroa on keskimäärin 5 senttiä nostettu, ja tämä korotus, joka nyt tehtiin, oli tuo 6—7 senttiä.

Mielestäni minkäänlaisia veronkorotuksia ei toki tarvita, eikä tarvita kansallista päästökauppaa. Erilaisia selvityksiä ja tiekarttoja liikenteen päästöjen vähentämiseksi on tehty, mutta on huomattava, että hallitus on ilmoittanut moneen kertaan ja hyvin selkeästi, että se ei tule tekemään polttoaineisiin veronkorotuksia, ja tästä pitää pitää huoli niin tämän hallituskauden aikana kuin seuraavan hallituskauden aikana, koska me olemme nyt nähneet — ja toki se on jo aikaisemminkin paikoitellen ja ajoittain nähty — miten nämä maailmanmarkkinahinnat vielä lisäävät kulkemisen kustannusta täällä Suomessa, missä tosiaan ei monin paikoin ilman autoa selviä.

Keskustan linja on, että autolla pitää voida myöskin ajaa puhtaalla omallatunnolla, että siitä ei tarvitse tuntea syyllisyyttä. Joukkoliikenteeseen tulee kannustaa siellä, missä se on mahdollista. Nykyisestä ja lähitulevaisuuden autokannasta tulee pikkuhiljaa ilmastoystävällisempää. Voimme vaikuttaa siihen lisäämällä biopolttoaineiden määrää, erityisesti biokaasun saatavuutta, kuten tällä kaudella on tehtykin. Muitakin keinoja on, mutta ne kaikki pitää toteuttaa sillä tavalla, että ne eivät lisää autoilun kustannuksia vaan mieluummin alentavat.

Siinä tämä kansalaisaloite on aivan oikealla tiellä, että se kiinnittää huomiota tähän tärkeään asiaan, ja kiitän kaikkia aloitteen allekirjoittaneita ja sen toimeenpanijoita.

## Punkt i protokollet PR 140/2021 rd

**Ensimmäinen varapuhemies Antti Rinne:** Kiitoksia. — Edustaja Myllykoski, olkaa hyvä.

**17.23 Jari Myllykoski vas:** Arvoisa herra puhemies! Ensinnäkin samoin kiitän aktiivisia kansalaisia, jotka nostavat asian, joka heille on tärkeä, eduskuntaan käsiteltäväksi, ja siinä mielessä toivon, että sitten valtiovaroissa veropuolella asia saa asiallisen ja, kuten uskonkin, mietintöön johtavan näkemyksensä.

Maaseudulla kulkeminen on tällä hetkellä työmatkalaisille haasteellista joukkoliikenteen puuttumisen vuoksi, mutta tässä yhteydessä en voi olla nostamatta esiin sitä, että meidän kilometrikorvausjärjestelmämme on ehkä edelliseltä vuosituhannelta, ei aivan ehkä suuruudeltaan mutta lähestulkoon. Meillä seitsemän- ja puolensadan euron omavastuun jälkeen voidaan verotuksessa vähentää oman auton käytöstä 25 senttiä kilometriltä aina 7 000 euroon asti. Voin kertoa teille, että kun Rovaniemeltä käydään Suurikuusikossa Kittilässä töissä — yhteen suuntaan 150 kilometriä — niin se 7 000 euron raja tulee kyllä aika nopeasti vastaan.

Meidän lainsäädäntöä on muutettu niin, että töissäkäyntialueeseen on tullut yksi 30 kilometriä lisää, mutta tämä kilometrikorvausjärjestelmä ei ole elänyt siinä samassa ajassa. Nyt tämän kansalaisaloitteen pohjalta olisi hyvä käydä samassa yhteydessä ainakin keskustelu siitä, tulisiko meidän töissäkäyviä, jotka joutuvat käyttämään omaa autoaan, tehdä joitakin järjestelyjä, pitäisikö esimerkiksi ruveta palkitsemaan niitä, jotka luopuvat oman auton käytöstä ja menevät niin sanotulla kimppekyydillä. Sitä kyllä tehdään, ja jokainen kirjoittaa verovähennyksiä, kun käydään Helsingissä keikkatöissä. Jokainen kyllä osaa ne tehdä, mutta jospa kannustettaisiin toiseen suuntaan. Sille, kuka kyytii, tulee se 2 senttiä per henkilö sinne, mutta myös tälle, joka luopuu siitä oman auton käytöstä ja tekee omalta osaltaan ilmastoteon, kun ei ole sitten itse ajamassa, pitäisi saada siitä veroetuudesta osansa. Eli kannustettaisiin enemmän kimppekyyteihin, mutta siellä olisi myös porkkana niille, jotka oman auton käytöstä luopuvat.

Joka tapauksessa, arvoisa puhemies, näen kyllä tärkeänä, että me pystyttäisiin nyt tämän kansalaisaloitteen pohjalta käymään se keskustelu, että kun julkinen liikenne on niin heikkoa kuin se onkin, niin katsottaisiin töissäkäyntialueiden sisällä ja niiden ulkopuolella olevien kilometrikorvausten verotuksellista helpottamista. Se ei ole ilmastoteko, mutta jos me haluamme kohtaantumisongelmia työmarkkinoilla vähentää, niin yksi tapa on juuri se, että säilyy se kannustavuus tehdä työmatkaa päivittäin pidemmällekin. Jos koti on nyt vaikkapa Nakkilassa, niin jos työpaikka tulisi Uudestakaupungista autotehtaalta, sinne ei julkista kyllä kulje, tai jos käydään jossain muualla kauempana töissä, joten kaupunkiseuduilla on aivan selvää, että kyllä sen työn vastaanottamisen houkuttelevuus on tärkeää säilyttää, ja tämä on yksi osa sellaista. — Kiitos.

**Ensimmäinen varapuhemies Antti Rinne:** Kiitoksia. — Edustaja Koskela, olkaa hyvä.

**17.27 Jari Koskela ps:** Arvoisa herra puhemies! Kiitos käsittelyssä olevan kansalaisaloitteen taustahenkilöille ja kaikille allekirjoittajille. Aloite keräsi yli 100 000 kannattajaa lyhyessä ajassa. Tämä on painava viesti päättäjille siitä, että autoilun kustannukset ovat tällä hetkellä aivan liian korkeat.

Suomi on pitkien etäisyyksien maa, jossa auto on suurelle osalle välttämättömyys. Autoilu onkin ollut valtiolle yksi varmimmista verotulojen lähteistä. Veroruuvia ei voi kuiten-

## Punkt i protokollet PR 140/2021 rd

kaan kiristää loputtomasti. Autoilun kustannusten nousun vaikutukset työhön ja yrittäjyyteen sekä ihmisten vapaa-aikaan ovat nyt aivan liian suuret, ja näyttää siltä, että ne tulevat yhä kalliimmiksi. Autoilua halutaan siis verottaa myös ilmastomuutoksen vastaisen taistelun nimissä. Autokantaamme halutaan sähköistää, ja polttoaineverojen toivotaan saavan kuluttajat vaihtamaan polttomoottoriauto sähköautoon. Fossiilittoman liikenteen tiekartan mukaan vuonna 2030 Suomessa pitäisi olla jopa 700 000 sähköautoa.

Mietitäänpä tätä pieni hetki. Sähköautoja on tällä hetkellä liikenteessä noin 15 000. Suomalaiset ajavat keskimäärin 3 600 euron henkilöautoilla. Sähköauton keskimääräinen hinta on yli 50 000 euroa. Millä rahalla suomalaisten pitäisi saada autokanta sähköistettyä? Parintuhannen euron hankintatukikaan ei riitä erotuksen tasoittamiseen. Vaikuttaa hyvin epärealistiselta tämä yhtälö.

Huomioitavaa on myös, että sähköauto ei automaattisesti ole ympäristölle parempi kuin polttomoottoriauto, koska sähköauton valmistus tuottaa päästöjä enemmän kuin polttomoottoriauton valmistus. Juuri hiljattain saimme lukea Volkswagenin tekemän tutkimuksen, minkä mukaan sähköauto alkaa olla ympäristölle parempi vasta 146 000 ajatun kilometrin jälkeen. Huomionarvoista on, että hallitus harjoittaa politiikkaa, jolla pyritään vähentämään autoilua: keskittämistä, panostuksia kävelyyn ja pyöräilyyn sekä julkiseen liikenteeseen. Jos sähköautolla ei ajeta riittävästi, ne ovat nykyistä autokantaa haitallisempia ympäristölle. Sähköautojen määrän lisääminen edellyttää sitä, että ajokilometrien määrä pysyy korkeana.

Sähköistämisen sijaan olisi ehkä parempi antaa autoilijoille mahdollisuus hankkia vähempipäästöisiä polttomoottoriautoja. Biodieselautot voivat olla yksi ympäristöystävällinen vaihtoehto. Tiedämme, että Neste on tuonut markkinoille sataprosenttisesti tähteistä ja jätteistä valmistetun dieselin, johon olisi syytä panostaa. Ja tiedämme myöskin, että vetyautot ovat ilmastoystävällisempiä kuin sähköautot.

Autoilun kustannukset ovat korkeat, ja pumpuilla on jo ylitetty 2 euron kipurajakin. Kehitys on ikävä, ja valitettavasti näyttää siltä, että vielä pahempaa on luvassa. EU:ssa on valmisteilla uusi tieliikenteen ja rakennusten fossiilisten polttoaineiden päästökauppa, joka tulee korottamaan niin asumisen kuin liikkumisenkin hintaa tuntuvasti. Tästä uudesta päästökaupasta kerättyjä euroja ohjattaisiin EU:n omien varojen järjestelmään eli uudella päästökaupalla kaiken lisäksi lisättäisiin unionin valtaa ja myöskin liittovaltiokehitystä. Liikenne- ja viestintäministeriön selvityksen mukaan mahdollinen kansallinen tieliikenteen päästökauppa voisi puolestaan nostaa pumppuhintoja jopa 72 sentillä bensiinin kohdalla ja 52 sentillä dieselin kohdalla.

Arvoisa herra puhemies! Se, nostetaanko polttoaineen hintaa polttoaineveron vai uuden päästökaupan avulla, on kuluttajalle aivan yhdentekevää. Liikkumisen hinta tulee nousemaan tällä nykypolitiikalla aivan kohtuuttomasti, ja se erityisesti rokottaa maaseutua ja harvaan asuttuja alueita. Kansalaisaloitteessa esitetty huoli on perusteltu, ja siinä vaadittu nestemäisten polttoaineiden valmisteveron 50 prosentin alentaminen saa toivottavasti vastakaikua myöskin täältä eduskunnasta. — Kiitos.

**Ensimmäinen varapuhemies Antti Rinne:** Kiitoksia. — Edustaja Juvonen, olkaa hyvä.

**17.32 Arja Juvonen ps:** Arvoisa herra puhemies! Hyvät kansanedustajat! Käsittelyssä on kansalaisaloite polttoaineveron alentamiseksi. Myös minä kiitän aloitteen valmistelijoita ja

## Punkt i protokollet PR 140/2021 rd

sen allekirjoittaneita. Yli 100 000 allekirjoittajaa on kertonut oman kantansa tähän meitä jokaista koskettavaan asiaan.

Pitkien välimatkojen Suomessa auto on välttämätön. Sillä mennään töihin, viedään lapsi päivähoitoon, sillä tehdään ruokaostokset ja sillä mennään lääkäriin. Se on kulkuväline, jolla maaseudulla liikutaan paikasta toiseen. Monet ikäihmiset pääsevät liikkumaan juuri sen takia, että heillä on vielä se oma auto.

Polttoainevero on liian korkea, ja autoilun hinta on liian korkea tällä hetkellä. Se juontaa kyllä juurensa hallituksen tavoitteeseen olla maailman ensimmäinen hiilineutraali valtio vuoteen 2035 mennessä, jotta Suomi olisi maailman ensimmäinen hiilineutraali valtio. Tämä tavoite on liian kireä. Kansalaisen kukkarolla käydään, jotta tähän tavoitteeseen päästäisiin.

Polttoaineveron korotukset heikentävät syrjäseutujen asukkaiden pärjäämistä mutta vaikuttavat myös yrityksiin ja yrittäjiin. Kuljetusalan kustannusten nousut ovat kohtuuttomia, ja tästä me saamme kaikki varmasti paljon palautetta.

Pitkien etäisyyksien ja harvan asutuksen maassa hyväkuntoinen tieverkosto on keskeinen perusedellytys kansalaisten tasa-arvoiselle kohtelulle. Kuitenkin tämä tieverkko, joka on kansallisomaisuuttamme, on rapautumassa. Korjausvelka on iso, ja vaikka autoilusta kerätään vuodessa yli 8 miljardia euroa veroa, niin silti teiden kunnossapitoon ei palauteta edes 3:a. Tämähän tuntuu aivan uskomattomalle. Tiet ovat suorastaan vaarallisessa kunnossa, tehdään hätäpaikkauksia, ja kautta maan olisi tarvetta kunnossapidon lisäksi myös valtateiden uusiin investointeihin. Erityisesti moottoripyöräilijöiltä tullut viesti on vakava. Hätäpaikkaukset ovat hengenvaarallisia tuolla teillä, ja tälle tulisi tehdä jotakin.

Tein aikoinaan aloitteen, että lähihoitajan liksan on alettava kakkosella, ja se olisi oikein, mutta se, että bensiinin hinta alkaa kakkosella, on kyllä todellakin väärin. Viesti kansalaisilta ympäri Suomen on se, että aamulla joutuu miettimään, minne lähtee kotoa, jotta ei tulisi sitä bensiiniä käytettyä.

En vastusta sähköautoja, pidän niitä ihan hyvänä vaihtoehtona niille, joille se on mahdollista, mutta harmittelen sitä, että suomalaiset eivät voi ostaa sähköautoa sen kalleuden takia. On tutkittu, että suomalaiset ajavat erittäin vanhoilla autoilla, ja tämäkin on paitsi rahakysymys myös turvallisuuskysymys siellä liikenteessä, ja olisi toivottavaa, että myös näihin voisimme vastata ja saada vastauksia, millä tavalla suomalaista autokantaa saadaan uudemmaksi ja turvallisemmaksi ja miten ihmisillä olisi varaa ostaa näitä autoja. Ja kyllä, bensiinin hinta ratkaisee myös siinä, ostaako ihminen auton, varsinkin sen uuden auton. — Kiitos.

**Ensimmäinen varapuhemies Antti Rinne:** Kiitoksia. — Edustaja Elomaa, olkaa hyvä.

**17.36 Ritva Elomaa ps:** Arvoisa puhemies! Mustat pilvet leijuvat suomalaisen yksityisautoilun tulevaisuuden yllä. Tilanne bensatankeilla on jo katastrofaalinen polttoaineiden hinnan hätyytellessä 2 euron rajaa. Kansalaisaloite tähtää polttoaineiden hinnan alentamiseen ennen kaikkea verotusta muuttamalla. Tämän kansalaisaloitteen ehdotusten toteuttaminen olisikin suuri helpotus suomalaisille autoilijoille, etenkin heille, joilla ei ole varaa ostaa kallista sähköautoa. Kiitos aloitteen tekijöille ja kiitos myös yli 100 000 allekirjoittajalle.

Hallituksen pitäisi kuunnella autoilijoiden sekä teollisuuden toimintaedellytysten ja toimivan kansantalouden puolestapuhujien hätähuutoja, mutta Marinin hallituksen fossiilitto-

## Punkt i protokollet PR 140/2021 rd

man liikenteen tiekartta tähtää kuitenkin kotimaan liikenteen kasvihuonekaasupäästöjen puolittamiseen jo vuoteen 2030 mennessä. Eikä siinä vielä kaikki: vuoteen 2045 mennessä on tavoitteena liikenteen nollapäästötason saavuttaminen. Näillä toimilla maaseutu tyhjenee vauhdilla.

Käytännössä päästöjen puolittaminen vajaan 10 vuoden kuluessa on äärimmäisen kova tavoite, mikä tarkoittaa valitettavasti sitä, että autoilun kustannukset jatkavat nousuaan, vaikka ne ovat jo nyt aivan kestävämmällä tasolla. Polttoainevero edustaa hallitukselle tärkeintä päästönohjauskeinoa. Tämä hallituksen polttoaineveron ruoska sivaltaa autoilijoita aina, kun hallitus kaivaa lisäeuroja punavihreän politiikkansa rahoittamiseen.

Autoilun kallistumisella on moninaiset seuraukset niin ihmisten kuin tavaroidenkin liikuvuuteen. Niin kansalaiset kuin talouskin kärsivät. Lisäksi polttoaineen ankarampi verottaminen lisää ihmisten välistä epätasa-arvoa postiosoitteen perusteella. Tätä vaikutusta voimistavat monien kuntien talousvaikeudet, jotka ajavat niitä keskittämään palveluja entisestään. Tämän seurauksena ihan tavallinen arkiasiointi kallistuu sitä enemmän, mitä syrjemmässä asut, ja se ei ole reilua.

Arvoisa puhemies! Sen sijaan, että kuritetaan suomalaista autoilijaa ja isketään samalla kapuloita talouden rattaisiin säästöt mielessä, hallitus olisi voinut edes yrittää puuttua Suomelle äärimmäisen epäedulliseen EU:n elpymispakettiin, joka vie miljardeja euroja veronmaksajien rahaa Etelä-Eurooppaan. Poliitiikan teko on kyllä arvovalintoja, mutta hallitukselta tuntuu unohtuneen täysin vastuu ajaa suomalaisten veronmaksajien etua — ja nyt autoilevien etua, ennen kaikkea.

Suomen osuus liikenteen aiheuttamista kasvihuonepäästöistä on koko maapallolla 1,5 promillea, eli toivon tosiaan suhteellisuudentajua asioihin. Maaseutu on pidettävä elinvoimaisena — palvelut, ruoantuotanto, teollisuus — koska tämä koituu lopulta kaikkien kansalaistemme hyväksi — ja kyllä vain, lopulta myös ympäristön. — Kiitos.

**Ensimmäinen varapuhemies Antti Rinne:** Kiitoksia. — Edustaja Malm, olkaa hyvä.

**17.40 Niina Malm sd:** Arvoisa herra puhemies! Haluan kiittää kansalaisaloitteen tekijöitä siitä, että he kantavat huolta työntekijöiden asemasta maailman murroksessa. Me SDP:ssä jaamme tämän huolen. Ilmastonmuutoksen vaatimat toimet on tehtävä niin, että maksajiksi eivät joudu duunarit.

Hallitus on korottanut tällä kaudella polttoaineiden verotusta kerran, mitä kompensoitiin alentamalla tuloveroja sekä korottamalla etuuskia. Tämä on käytännön esimerkki siitä, mitä tarkoitamme sosiaalisesti oikeudenmukaisilla ilmastotoimilla. Kulutusta on ohjattava ilmaston ja ympäristön kannalta kestäviin vaihtoehtoihin, mihin verotus on tehokas väline, mutta taloudellisen taakan oikeudenmukaista jakautumista on edistettävä kierrättämällä verotuloja takaisin myös kotitalouksille. Lisäksi ekologisten vaihtoehtojen käyttöönottoa on niiden hintojen laskua odotellessa tuettava valtion taholta, kuten tämä hallitus myös on jo tehnyt.

Arvoisa puhemies! Bensen ja dieselin verotuksen alentaminen ei valitettavasti ole kestävä eikä järkevä ratkaisu autoilevien ihmisten elinkustannusten kohtuullistamiseen. Lappeenrannan teknillisen yliopiston professori Esa Vakkilainen kertoo, että halpa öljy on jo loppunut maailmasta. Aikanaan kustannukset olivat muutamia kymmeniä taaloja barrelilta, mutta nykyisin öljy on jo 100 dollaria per barreli. Uusia esiintymiä löytyy enää vain arktisilta alueilta ja meristä, ja niiden poraaminen on erittäin kallista ja vaarallista. Vakkilai-

## Punkt i protokollet PR 140/2021 rd

sen mukaan öljy ei siis varsinaisesti tule loppumaan, mutta siitä tulee väistämättä liian kallista käytettäväksi. Siksi tässä vaiheessa yli puolentoista miljardin euron ottaminen valtion tulopuolelta polttoaineveroa alentamalla ei olisi järkevää. Öljy tulee jatkamaan kallistumistaan joka tapauksessa, joten halventamalla bensiinin hintaa ja lisäämällä sen kulutusta hetkellisesti tukisimme ennen kaikkea Saudi-Arabian öljyseikkejä ja Putinin lähipiirejä, kuten liikenneministeri Timo Harakka jo viime keväänä tässä salissa osuvasti ilmaisi. Jos-sain vaiheessa öljyn maailmanmarkkinahinta söisi tämän veroalen joka tapauksessa ja suomalaisille jäisi käteen vain satojen miljoonien eurojen lovi valtion kiristuun.

Sen sijaan, arvoisa puhemies, meillä on muita vaihtoehtoja. Muun muassa Lappeenrannan teknillisessä yliopistossa tällä hetkellä etsitään vaihtoehtoja myös polttomoottoripolttoaineisiin. Ja ilokseni huomasin viime syksynä Jyväskylän Suurajoissa, että siellä ensimmäistä kertaa ajettiin täysiverisellä ralliautolla synteettisellä polttoaineella tehohävikkejä saamatta. — Kiitos.

**Ensimmäinen varapuhemies Antti Rinne:** Kiitoksia. — Edustaja Mäkelä, olkaa hyvä.

**17.43 Jani Mäkelä ps:** Arvoisa puhemies! Kommentoisin edustaja Malmin äskeiseen puheenvuoroon niin, että muistan itse, kun olin koulussa ala-asteella 80-luvulla, niin jo silloin peloteltiin öljyn loppumisella, jonka piti tapahtua lähivuosisikymmeninä. Elikkä ei siinä ole mitään uutta, [Niina Malmin välihuuto] ja ne sadat miljoonat eurot, mitä kenties polttoaineverosta alennettaisiin, siirtyisivät aivan tavallisten suomalaisten perheiden kulutettavissa olevaan rahaan sen sijaan, että ne menisivät valtion loputtomaan kassaan.

Mutta tämä kansalaisaloite on kannatettava ja hyvä avaus, jo ties kuinka mones lajissaan, ja tämä viesti, mikä näistä kansalaisaloitteista tänne eduskuntaan tulee polttoaineen hinnasta, on otettava vakavasti. Tämä kaikkiaan on oireilua siitä, että meillä Suomessa autoilusta on tehty varsin epäterveellä ja kansainvälisesti oudollakin tavalla valtiontalouden lypsylehmä. En tiedä, onko missään muualla maailmassa vastaavaa järjestelmää, että liikenteestä kerättäisiin 8 miljardia veroa ja siitä palautettaisiin 2 miljardia teiden ylläpitoon ja loput käytettäisiin valtionkassan katteena. En tiedä, onko missään muualla maailmassa vastaavaa järjestelyä.

Suomessahan tätä tilannetta on entisestään pahennettu sillä, että näitä autoilun verotusasioita on siirretty sidotuksi päästöihin, eli tilanne on se, että kun valtio saavuttaisi tavoitteensa siitä, että liikenne sähköistyisi, niin veropohja menetettäisiin. Eli ollaan pahemmassa tilanteessa kuin aiemmin, kun vuosikymmenten aikana on saatu aikaan tämä tilanne, että Suomessa on sivistyneen länsimaailman vanhin ja kulunein ja halvin autokanta. Se on saatu aikaan autoverolla, ja kun nyt sitten polttoaineen verotusta nostetaan, niin sillä saadaan aikaan se, että ne käyttökustannukset entisestäänkin kasvavat.

Mutta mitä tälle asialle pitäisi tehdä? Äsken kyselytunnilla hallitus väitti, että polttoaineen hinta johtuu ennen kaikkea nousseista maailmanmarkkinahinnoista. Ehkä näinkin — maailmanmarkkinahinnat kiistämättä ovat nousseet — mutta toiselta puolelta on myös niin, että 70 prosenttia bensiinin hinnasta muodostuu erilaisista veroista. Toki siitä osa muodostuu arvonnäköveroista, jota peritään kaikista muistakin hyödykkeistä, mutta jos otettaisiin pois vain nämä rangaistusverot, ympäristöverot, bensiinin hinnasta, niin pumppuhinnassa puhuttaisiin jotakuinkin vähän reilun euron hintatasosta tällä hetkellä, jos polttoainetta ei verotettaisi erikseen rangaistusveroilla.

## Punkt i protokollet PR 140/2021 rd

Pitää muistaa, että esimerkiksi julkisen liikenteen lipuista, HSL:n lipuista, puolet rahoitetaan veronmaksajien subventiolla, kun samaan aikaan polttoaineen hinnasta maksetaan 70 prosenttia veroa. Eli onhan tämä kuvio aivan pääläellään.

Perussuomalaiset ovat esittäneet polttoaineerotukseen ja sähkön verotukseen 25 prosentin alennusta. Se kuulostaa suurelta, ja hallitus tietysti ihmettelee, että mistä rahat. Kuitenkin samaan aikaan hallitus on varannut julkisen talouden suunnitelmaan 7 miljardia rahaa tähän ennenaikaiseen hiilineutraaliustavoitteen saavuttamiseen. Mitä jos sieltä 7 miljardista rahaa, joka nyt siirrettäisiin päästökaupalla muiden Euroopan maiden hyväksi — niiden hiilineutraaliustavoitteiden saavuttamiseen — siirrettäisiinkin nyt vaikka ne muutama sata miljoonaa suomalaisen palkansaajan, kuluttajan ostovoimaan siten, että lasketaan tätä polttoaineveroa? Kaikkihan me varmasti ymmärrämme sen, että siitä seuraisi myös dynaamisia vaikutuksia kotimaiseen kulutukseen, eli ei se raha mihinkään häviä. Kyllä sille tavalliselle ihmiselle, joka polttoainelaskujensa kanssa tuskailee ja kaikkien muidenkin laskujensa kanssa tuskailee, se ehkä kolminumeroinenkin summa kuukaudessa tulisi tarpeeseen: vakuutusmaksujen maksamiseen, harrastusmaksujen maksamiseen, lämmityskulujen maksamiseen, lehtitilausten maksamiseen, nettilaskujen maksamiseen ynnä muuhun. Se olisi paljon parempaa käyttöä kuin valtion kirstuun laittaminen polttoaineveron muodossa.

**Ensimmäinen varapuhemies Antti Rinne:** Kiitoksia. — Edustaja Essayah poissa. — Edustaja Mäenpää, olkaa hyvä.

17.47 **Juha Mäenpää ps:** Arvoisa puhemies! Meillä on täällä nyt käsittelyssä kansalaisaloite nimeltä ”Polttoaineveron alentaminen”, ja kysyimme tästä samasta kysymyksestä jo kyselytunnilla perussuomalaisten voimin. Silloin en saanut puheenvuoroa, joten kysynpö ne nyt tässä sitten tältä salilta.

Arvoisa puhemies! Kerron Samista. Sami on sähkömies, yksinhuoltaja, kaksi lasta. Pitkien työmatkojen takia ja korkean työn verotuksen sekä polttoaineveron takia Samille jää vain 80 euroa enemmän työssä käymällä kuin työttömänä ollessaan — tämä siis, kun ottaa polttoainekulut huomioon. Olisin kysynyt arvoisalta liikenneministeriltä, millä sanoilla voisitte kannustaa Samia jatkamaan työntekoaan — ja nyt viittaa myös aikaisempaan kysymykseen siitä, milloin sitä rahaa ilmestyy tilille.

Viime vuonna, kun hallitus korotti polttoaineen verotusta, kiistettiin se ja sanottiin, että se on indeksikorotus, vaikka se oli oikeasti veronkorotus. Jos otetaan lähtövuodeksi esimerkiksi vuosi 1974, jolloin polttoaine maksoi 1 markka 20 penniä, ja siitä elinkustannusindeksillä kun lasketaan tähän nykyhetkeen, niin polttoaine saisi maksaa 1 euron ja 20 senttiä. Elikkä jos se oli indeksikorotus, niin nähdäkseni sitä pitäisi aivan ehdottomasti nyt siten laskea. Pitäisi hallituksen pysyä johdonmukaisena, jos veronkorotuksia alkaa naamioimaan indeksikorotuksiksi.

Arvoisa puhemies! Ensinnäkin suuri kiitos aloitteen vastuuhenkilöille Miko Bergbom, Laura Jokela, Ville Muilu, Minna Partanen ja Jonni Levaniemi. Kannatusilmoituksia tähän kertyi huimat 106 315 kappaletta, ja nämä tulivat vielä lähestulkoon ensimmäisten päivien aikana. Tämä on huikea suoritus kerrassaan. Tervehdin aloitetta erityisellä lämmöllä.

Kuten aloitteen tekijöiden esittelytekstissä todetaan, sen tarkoituksena on lähettää eduskunnalle viesti siitä, että autoilijoiden kustannukset liikkumiseen ovat kasvaneet kestämatömälle tasolle. Kansalaisaloite esittää, että eduskunta ryhtyy kiireellisiin toimiin, jotta

## Punkt i protokollet PR 140/2021 rd

bensan ja dieselin hintaan vaikuttavat verot ja muut laissa säädettävät kustannukset saataisiin alemmalle tasolle.

Aloite kuvaa hyvin maamme erityispiirteitä. Suomi on pitkien välimatkojen maa, ja henkilöauto on monelle ainoa realistinen kulkuneuvo työmatkoihin, arjen pyörittämiseen ja liikkumiseen paikasta toiseen. Lisäksi tasavaltamme on Euroopan unionin harvimminkin asuttu. Polttoaineveron korotukset osuvat aina pahiten syrjäseudulla asuviin ihmisiin, mikä on omiaan lisäämään alueellista epätasa-arvoa. Huomautankin tässä yhteydessä, että erityisesti Lapissa lähikauppa ei ole aina muutaman sadan metrin päässä vaan se voi olla muutamankymmenen kilometrin päässä.

Arvoisa puhemies! Taloustutkimuksen tutkimusjohtaja Pasi Holm totesi alkuvuodesta, että energian hinnat ovat nousseet voimakkaasti tänä vuonna ja hinnat jäävät korkealle tasolle myös tulevina vuosina. Arvioiden mukaan liikennepolttoaineiden hinta olisi ensi vuonna jopa 20–35 prosenttia korkeampi kuin vuonna 2021. Autoilijoiden kärsiessä jo muutenkin ei valtion tule hankaloittaa tilannetta entistä enempää.

Vaikka Ruotsi on huono esimerkki esimerkiksi maahanmuuttopolitiikan saralla, niin nyt voisimme ottaa sieltä mallia. Ruotsin valtiopäivät hyväksyi aivan vasta opposition esittämän budjetin. Siinä liikennepolttoaineiden ja ansiotulojen verotusta kevennetään. Suunta oli yleisestikin selvä: lisää työtä ja vähemmän veroja.

Arvoisa puhemies! Matala polttoainevero edesauttaa ihmisten työllistymistä, lisää kotimaan matkailua ja tukee yritysten mahdollisuuksia kasvuun. Kansalaisaloitteen läpimeno antaa erittäin vahvan viestin eduskunnalle: ei enää kapuloita rattaisiin, nyt riittää autoilijoiden kurjistaminen.

Keskustapuolue on paljon puhunut maakunnista, ja suuntaan katseeni nyt erityisesti keskustalaisia edustajakollegoitani kohti — joita ei kyllä täällä salissa ole yhtäkään, elikkä ilmeisesti pitää katsoa tänne pöydän alle tai jonnekin muualle. Kuuletteko te hätähuutoa maakunnista? — Kiitoksia.

**Ensimmäinen varapuhemies Antti Rinne:** Kiitoksia. — Totean sen, että eduskunnassa on tällä hetkellä näitä poikkeussääntöjä liittyen tähän koronatilanteeseen ja uskon, että moni edustaja kuuntelee keskustelua salin ulkopuolella omassa työhuoneessaan. — Edustaja Östman, olkaa hyvä.

**17.53 Peter Östman kd:** Arvoisa puhemies! Aivan niin kuin tässä kansalaisaloitteessa todetaan, korkea polttoainehinta iskee kovaa monen suomalaisen mahdollisuuksiin käydä töissä ja selvitä arjestaan. Siksi kristillisdemokraatit esittävät vaihtoehtobudjetissaan polttoaine- ja energiaveron kevennyksiä tilanteessa, jossa bensan litrahinta hipoo 2:euroa. Hallituksen pitää herätä näkemään, että tämä koskettaa kaikkein eniten tavallisia työssäkäyviä kansalaisia ja vähävaraisia etenkin syrjäseudulla, niin kuin moni kollega tässä on muistuttanut.

Korkeilla polttoainehinnoilla on vaikutusta myös Suomen teollisuuden kilpailukykyyn sekä maatalouden kannattavuuteen ja sitä kautta myös ruokaturvaan, koska polttoaineet ovat iso osa maatalouden kulurakennetta. Ja vaikka hallituksen edustajat tässä sanovat, että hallitus ei aio nostaa polttoaineveroa enää korkeammalle, tosiasia on, että hallitus on eri verotuskeinoin suosinut voimakkaasti esimerkiksi sähköautoilun kasvua. Sähköauton autoveron poistaminen on valtiovaroissa huomenna ratkaisevassa käsittelyssä, joten asia on siinä mielessä hyvin ajankohtainen.

## Punkt i protokollet PR 140/2021 rd

Arvoisa puhemies! On syytä muistaa, että sähköautoissa on monta ongelmaa, kuten latausinfra. Sähköautojen samoin kuin vety- tai biokaasuautojen yleistymisessä kriittisiä ovat hyvin saatavilla olevat lataus- ja tankkausmahdollisuudet. Lisäksi diesel tulee Suomen kuljetusalan yhdistysten liiton arvion mukaan olemaan kuljetusliikenteen käytössä vielä vuosikymmeniä. Neljä eri energianlähdettä tarkoittaisi neljää täysin erilaista tankkaus- ja latausinfraa. Tämä koskee sekä huoltoasemaverkostoa että sähköautojen osalta myös ihmisten koteja. Sähköautot olisivat parhaimmillaan kaupunkialueilla, mutta taloyhtiöissä on hyvin niukasti latausmahdollisuuksia — sähköauton hankinta on yhä mahdollista vain varakkaille omakotiasujille. Lisäksi sähköautojen toimintavarmuus arveluttaa erityisesti pitkien etäisyyksien maaseudun asukkaita, ja aiheellisestikin. Olennainen kysymys on, miten hallitus aikoo edistää sähkön, biokaasun ja vedyn latausinfraan rakentamista ja mitä näistä tullaan sitten loppujen lopuksi priorisoimaan. Tiedämme, että tämä kysymys liikenteen verotuksen tulevaisuudesta on edelleen ratkaisematta. Liikenne on valtiolle valtava verotulojen lähde. Täällä kyselytunnilla kysyttiin, tuleeko meillä kilometripohjainen käyttömaksu. Entä kompensoidaanko se maaseudulla asuville veronpalautuksilla? Seurauksena olisi soten rahoitusmallin veroinen uusi verohimmeli, jossa ihmiset vaihtavat kotikuntaa veroedun vuoksi. Vai saammeko kenties kilometripohjaisen järjestelmän, jossa valtio seuraa jokaisen auton olinpaikkaa joka hetki?

Arvoisa puhemies! Kansalaisaloite autoilun korkeista kustannuksista on hyvin ajankohdainen, ja olisi jo korkea aika saada vastaus siihen, mikä on hallituksen ajatus liikkumisen verotuksen tulevaisuudesta. — Kiitos.

**Förste vice talman Antti Rinne:** Nu har de 60 minuter som var reserverade för det här ärendet i det här skedet gått ut. Behandlingen av ärendet avbryts. Behandlingen av ärendet fortsätter under detta plenum efter att de övriga ärendena på dagordningen blivit behandlade.

Riksdagen avbröt behandlingen av ärendet klockan 17.58.

---

Riksdagen fortsatte behandlingen av ärendet klockan 19.04.

**Förste vice talman Antti Rinne:** Nu fortsätter behandlingen av ärende 6 som avbröts tidigare under detta plenum. — Debatten fortsätter. Ledamot Kankaanniemi, varsågod.

**19.04 Toimi Kankaanniemi ps:** Arvoisa herra puhemies! On siis kansalaisaloite polttonesteiden hinnan veron alentamisesta käsittelyssä, ja tämä nyt jatkuu. Ensinnäkin haluan kiittää aloitteesta ja sitten totean, että kireä verotus on yleensä ongelma siinä mielessä, että se tappaa monenlaisen aktiivisuuden, työnteon ja yrittämisen ja sitä kautta vaikuttaa kielteisesti ostovoimakehitykseen ja vie kilpailukykyä. Siksi on tärkeää, että tätä polttonesteiden verotusta mietitään myös osana niitä keskeisiä tekijöitä, jotka kansantaloudessa ovat mukana.

Meillä on perusongelma nykyisellä hallituksella siinä, että se on asettanut kohtuuttoman ilmastopoliittisen tavoitteen, hiilineutraalisuustavoitteen, vuoteen 2035, kun EU:ssa se on 2050 ja Ruotsissa 2045. Tämä tavoite johtaa siihen, että meillä tieteen tai tietämättä toimi-

## Punkt i protokollet PR 140/2021 rd

taan siten, että koko kansantalous, työllisyys ja ihmisten toimeentulo vaarantuvat ylikireän tavoitteen johdosta. Se johtaa myös helposti siihen, että tehdään vääriä investointeja, jotka vanhenevat ja ovat kalliita eivätkä ole edes ilmastotavoitteille optimaalisen hyviä. Tässä mielessä sitä puolta pitää tässä polttoainekysymyksessä hyvin tarkkaan miettiä.

Nyt on tulossa päästökaupan laajennus liikennepolttonesteisiin ja asuinrakennusten lämmittämiseen. Asiahan on käsittelyssä valiokunnissa. Tämä laajennus johtaa polttonesteiden hinnan korottumiseen edelleen, ja siihen etsitään nyt sitten kompensatiota vähävaraisille. Kompensaatiomalli on sellainen, että siitä hyötyisivät lähinnä Italian, Espanjan, Ranskan ja muutamien muiden EU-maiden vähävaraiset, niin sanotut energiaköyhät, mutta Suomessa tämä vastaava ongelma, joka meille iskee kuitenkin vielä pahempana kuin mainittuihin maihin, katsottaisiin niin, että korvataan asumis- ja toimeentulotuella, eli Suomi maksaisi kahteen kertaan tämän laskun.

Arvoisa puhemies! On tärkeää, että pyritään alentamaan polttonesteiden hintoja ja näin elvyttämään kansantaloutta. — Kiitos.

**Ensimmäinen varapuhemies Antti Rinne:** Kiitoksia. — Edustaja Piirainen poissa, edustaja Kotiaho poissa.

Riksdagen avslutade debatten.

Riksdagen remitterade ärendet till finansutskottet.