

Plenum

Tisdag 5.11.2019 kl. 14.00—19.35

10. Regeringens proposition till riksdagen med förslag till lagar om ändring av bilagan till lagen om punktskatt på flytande bränslen och av 5 § i punktskattelagen

Regeringens proposition RP 66/2019 rd

Remissdebatt

Andre vice talman Juho Eerola: Ärende 10 på dagordningen presenteras för remissdebatt. Talmanskonferensen föreslår att ärendet remitteras till finansutskottet.

För remissdebatten reserveras högst 30 minuter. Vid behandlingen av ärendet följer riksdagen det för ärenden med tidtabell överenskomna förfarandet.

Debatt

17.12 **Valtiovarainministeri Mika Lintilä** (esittelypuheenvuoro): Arvoisa puhemies! Hyvin lyhyesti.

Hallitusohjelman mukaan fossiilisten polttoaineiden verotusta korotetaan kuluttajahintojen ennustetun nousun mukaisesti 250 miljoonalla eurolla vaalikauden aikana. Esityksessä ehdotetaan, että korotus toteutetaan ensi vuonna 1.8.2020 alkaen. Veronkorotus on bensinille ja sitä korvaaville tuotteille keskimäärin 5,3 senttiä litralta ja dieselille ja sitä korvaaville polttoaineille keskimäärin 5,6 senttiä litralta.

Veronkorotusten mitoitus perustuu hallitusohjelman mukaan kuluttajahintojen ennustettuun nousuun vaalikauden aikana. Tämä kompensoidaan pienituloisille etuustasojen muutoksilla ja tuloverotuksen keventämisellä. Veronkorotus painotetaan hiilidioksidiveroon. Tämä tarkoittaa käytännössä sitä, että biodieselin vero säilyy edelleen EU:n määrittelemällä 3 sentin minimitasolla. Biodieselin verotus ei siten tämän esityksen johdosta kiristy.

Toinen varapuhemies Juho Eerola: Ja nyt siihen äsken lupaamaani keskusteluun.

17.14 **Timo Heinonen kok:** Arvoisa herra puhemies! Hyvä ministeri, hyvät edustajakollegat ja muut paikallaolijat! Antti Rinteen hallitus esitteli ensimmäisen talousarvionsa alkusyksystä, ja silloin Helsingin Sanomat uutisoi, että autoilijat on listattu yhdeksi suurimmista häviäjistä. Tänään meillä on käsittelyssä yksi keskeinen osa tätä ensi vuoden talousarviota, josta tänään käsittelyssä ovat bensa- ja dieselverojen korotukset, noin 254 miljoonaa. Se on hallitusohjelman mukainen tavoite: hallitusohjelmassa todetaan, että Antti Rinteen hallitusohjelman mukaisesti veroja korotetaan 250 miljoonalla. Eli tämä on puhtaasti fiskaalinen, taloudellinen toimenpide, jolla rokotetaan lisää suomalaisia autoilijoita, ja ymmärrän hyvin, että esimerkiksi keskustan edustaja Rantakangas ei enää täällä salissa keskustelemassa ole, kun hän aiemmin täällä kantoi huolta asumisen mahdollisuuksista ja liik-

Punkt i protokollet PR 58/2019 rd

kumisen mahdollisuuksista pitkien etäisyyksien maassa. Tämä kyllä rokottaa karulla tavalla näitä tavallisia suomalaisia ihmisiä.

Henkilöauton käyttäjä, joka käyttää autoa vaikka noin 30 000 kilometriä, on aika normaali autonkäyttäjä. Usein, kun pendelöidään eli käydään työmatkaa, kilometrit saattavat olla tästä jopa puoletkin suurempia. Mutta tuolla 30 000 kilometrillä, tällaisilla autonkäyttäjillä, kustannukset kasvavat 140 euroa.

No, mitä tämä tarkoittaa sitten kuljetusalalle? Tutustuin kummikuljetusyrytykseeni Tarkkalan kuljetukseen ja kysyin, mitä tarkoittaa yhdelle hakerekalle tämä polttoaineen veronkorotus, joka on siis tuo noin kuutisen senttiä litralta, ja he nopeasti laskivat, että yhden rekan vuotuiset kustannukset nousevat noin 8 000 euroa. Puhutaan aika merkittävästä lisärasitteesta. Kun tänään esimerkiksi edustaja Kalli täällä puhui yrittäjyydestä kauniisti, niin tämä iskee nimenomaan sinne yrittäjyyteen, kuljetuskustannuksiin, kuljetusalan yrittäjiin, mutta myös kovalla tavalla kaikkeen muuhun yrittäjyyteen, missä kuljetus on yhtenä osana. Loppupelissä tämänkin korotuksen maksavat näiden palveluiden käyttäjät esimerkiksi maidon hinnassa, ruoan hinnassa, palveluiden hinnoissa ja tämän hakeyrytyksen kautta lopulta lämmityksen hinnassa, eli tämä kiertyy tavallisten suomalaisten maksettavaksi myös muuta kautta kuin oman henkilöauton käytön kautta. Eli yhdessä yössä ensi heinä-elokuun vaihteessa bensan hinta ja dieselin hinta nousevat tuon noin 5—6 senttiä litralta.

Rinteen hallitus tekee siis kaiken kaikkiaan yli 400 miljoonan veronkorotukset liikenteelle — yhtenä osana myös parafiinisen dieselöljyn verotuen poisto, joka tulee väistämättä nostamaan myös uusiutuvan dieselin hintaa, ja maanteiden tavaraliikenteen päästövoitteet menevät tämän toimenpiteen myötä yhä kauemmaksi. Hallitus siis tuolla parafiinisen dieselöljyn verotuen poistolla, josta esitys on myös eduskuntaan tulossa, rankaisee nimenomaan puhtaampien dieselien hintoja. Lopputuloksena oikeasti siis sekin on veronkiristys, mikä syö myös työllisyystavoitteita. Kun samaan aikaan hallitus suunnittelee uusia ruuhkamaksuja, käytännössä tiemaksuja, niin nekin iskevät kyllä kovalla tavalla juuri niihin ihmisiin, jotka asuvat maaseudulla, kehyskaupungeissa ja Uudellamaalla ja joutuvat käyttämään omaa autoa tullakseen esimerkiksi pääkaupunkiseudulle tai Tampereen, Turun, Jyväskylän tai Oulun seudulle töihin, missä on paljon työpaikkoja ja joudutaan käyttämään omaa autoa. Sinne myös nämä Rinteen hallituksen suunnittelemat ja, uskallan sanoa, myös pian esittelemät ruuhka- eli käytännössä tiemaksut tulevat iskemään. Toivon, että keskusta vielä vakavasti pohtii näitä toimenpiteitä. Nämä kurittavat maaseudun ihmisiä kovalla tavalla tämän polttoaineeveron kiristysten lisäksi.

Arvoisa puhemies! Oikeastaan loppuun voisi todeta sen, että vaikutus tällä bensan ja dieselin veronkiristyksellä on aika raju tavallisille suomalaisille ihmisille. Kuvasin äskesen, mitä se tarkoittaa tavallisen auton käyttäjälle, miten se vyöryy sitten kuljetusten kautta palveluiden ja tuotteiden hintoihin. Kun sen lisäksi Antti Rinteen hallitus on samaan aikaan tekemässä myös lukuisia muita toimenpiteitä, jotka vaikuttavat esimerkiksi perheiden talouteen, niin esimerkiksi monen tavallisen, keskituloisen perheen verotus tulee ensi vuonna kiristymään. Samaan aikaan myös kotitalousvähennystä tullaan leikkaamaan, ja on monta muuta esitystä, joita vielä eduskuntaan ollaan tuomassa.

Aivan lopuksi, kun tämä hallitus autoilijoita aika kovalla kädellä rankaisee, niin yksi huoli on myös se, että autoveron alentaminen — jota tehtiin itse asiassa keskustan ja kokoomuksen ollessa hallituksessa vuosina 2016, 17, 18 ja vielä tänä vuonna 19 — päättyy nyt ensi vuoteen, eli enää autoveroa ei olla alentamassa. No, mitä meillä on autoveron tuo-

Punkt i protokollet PR 58/2019 rd

toille tapahtunut? Vaikka veroa laskimme keskustan ja kokoomuksen johdolla, myös perussuomalaisten ja sinistenkin ollessa hallituksessa, niin verotuotot itse asiassa kasvoivat. Eli meillä autokauppa elpyi Suomessa; ei tuotu enää välttämättä kaikkia niitä autoja kiihtyvällä tahdilla muualta, mitä aiemmin oli tuotu. Mutta nyt autovero ei enää ole laskemassa, ja tämä tulee osaltaan vaikuttamaan siihen, että autokanta ei enää uudistu eivätkä päästötkään tule pienemmiksi, sillä uudet autot ovat entistä turvallisempia ja päästöiltään pienempiä kuin nuo vanhat autot, joita esimerkiksi nyt kiihtyvällä tahdilla jälleen on tuotu Ruotsista ja Saksasta.

Toinen varapuhemies Juho Eerola: Myönnän yhden vastauspuheenvuoron, edustaja Kalli.

17.21 **Eeva Kalli kesk** (vastauspuheenvuoro): Arvoisa puhemies! On mielenkiintoista, että kokoomus edustaja Heinosen suulla on nyt näin huolestunut liikenteen polttoaineiden korotuksesta. Pieni historiakatsaus on ehkä tässä paikallaan. Vuoden 2011 energiaverouudistuksen jälkeen näitä liikennepolttoaineiden valmisteveroja on nostettu neljä kertaa, ja kaikkina näinä aikoina kokoomus on ollut hallituksessa.

Sinänsähän tämä ei ole mukava tehtävä nostaa liikenteen polttoaineiden verotusta. Tämä on kuitenkin mitoitettu kohtuullisesti, ja on ennen kaikkea tärkeää katsoa, mitä tällä rahalla saadaan aikaan. Kuljetusalan yrittäjien kuin myös tavallisten tienkäyttäjien näkökulmasta on erittäin tärkeää, että tiet ovat kunnossa, ja siksi on nyt tärkeää, että hallitus panostaa voimakkaasti perusväylänpitoon niin, että tiet eri puolilla Suomea saadaan [Puhemies koputtaa] entistä paremmin kuntoon.

Toinen varapuhemies Juho Eerola: Tässä ilmeisesti halutaan debatoida enemmänkin. Te, jotka haluatte tätä, nouskaa seisomaan vielä kerran ja painakaa V-nappia.

17.22 **Heikki Autto kok** (vastauspuheenvuoro): Arvoisa herra puhemies! Tosiaan ensi vuonna hallitus korottaa liikenteen polttonesteiden hintaa omilla aktiivisilla toimillaan, bensiiniä lähes kuusi senttiä litralta ja dieseliä kuusi ja puoli senttiä litralta, ja tämä todella tuntuu suomalaisten kukkarossa. Tässä mielessä haluan kysyä keskustan edustajilta, että ymmärrättehän te sen, että tämä vaikuttaa myös kaiken elinkeinotoiminnan kustannuksiin tuolla maaseudulla. Tässä tulee itse asiassa veroa veron päälle, kun yrittäjälle tai vaikkapa viljelijälle, maatalousyrittäjälle kaikki kustannukset kasvavat, oman tuotannon katteet heikkenevät ja sitten siitä pienemmästä käteen jäävästä osasta joutuu vielä maksamaan enemmän polttoaineitten hintoina esimerkiksi omasta asioinnistaan tai vaikkapa lasten harrastuksista johtuvan kulkemisen yhteydessä. Tämä jos mikä on aktiivista keskittämispoliittikkaa. Tässä mielessä kyllä toivoisin, että tätä korotusta polttoaineiden hintoihin ei tarvitsi tehdä.

Arvoisa puhemies! Kun hallituksen edustajat puhuvat siitä, että tähän vastaa vain yleisen kustannustason nousua, niin arvoisa puhemies, tällä hallitus synnyttää sitä kustannustason nousua nimenomaan sinne pitkien etäisyyksien alueitten [Puhemies koputtaa] ihmisille, kaikille niille suomalaisille, jotka tarvitsevat autoa asiointiinsa, työntekoonsa, harrastuksiinsa.

Punkt i protokollet PR 58/2019 rd

17.24 **Esko Kiviranta kesk** (vastauspuheenvuoro): Arvoisa puhemies! Aikamoista dramatiikkaa kokoomuksen edustajat täällä pystyvät esittämään ottaen huomioon kokoomuksen oman taustan näissä asioissa. Eduskuntavaalien allahan kokoomus esitti autoveron poistamista, [Timo Heinonen: Kyllä!] se on lähes 900 miljoonaa euroa vuodessa, ja se olisi korvattu sitten korottamalla nimenomaan liikennepolttoaineiden valmisteveroa, joka olisi merkinnyt 35:tä senttiä litralle. Ja kun — sitten tämä todellinen tausta — kokoomus on ollut vuosina 2012, 2014, 2015 ja 2017 korottamassa liikennepolttoaineiden valmisteveroa, [Timo Heinonen: Kyllä] niin täytyy todella ihmetellä näitä salipuheita tänään. Ja perussuomalaisetkin ovat olleet jo kerran lyhyen hallitustaipaleensa aikana tekemässä tämän saman teon. Eli me keskustelemme [Puhemies koputtaa] tästä jo kolmatta kertaa [Puhemies koputtaa] tässä salissa, ja samat asiat varmaan tänäänkin taas käsitellään läpi. [Puhemies koputtaa]

17.25 **Timo Heinonen kok** (vastauspuheenvuoro): Arvoisa herra puhemies! Tiedän, että edustaja Kiviranta yhtenä eduskunnan parhaista veroasiantuntijoista ymmärtää ja tietää sen, mistä tässä on tietysti kyse. Aiempina kertoina, kun kokoomuskin on ollut hallituksessa ja polttoaineveroa on kiristetty, on samaan aikaan tehty merkittäviä kevennyksiä työn verotukseen eli sitä painopistettä on siirretty. Kun olimme yhdessä teidän kanssanne hallituksessa, niin toimenpiteet olivat nimenomaan ne, että työn verotusta kevennettiin ja siirrettiin silloin jonkin verran sitä tälle puolelle. Ja tulokset olivat, edustaja Kiviranta, hyvin onnistuneita teidän kanssanne: meillä työllisyys parani ja ihmisten ostovoima kasvoi ja niin poispäin. Eli nyt täytyy muistaa, myös edustaja Kalli, kun katsotaan sitä, mitä tehdään, että voidaan toki polttoainetta silloin korottaa, jos tehdään samaan aikaan työn verotukseen vastaavat tai mielellään vähän isommat kevennykset, mutta te ette tee tällä hetkellä. Te rankaisette ensin polttoaineveroa kiristämällä, sen jälkeen [Puhemies koputtaa] tavallisen keskituloisen perheen työn verotusta kiristämällä, eli te annatte [Puhemies koputtaa] till till till, kaikki nämä veronkorotukset ihmisille.

Toinen varapuhemies Juho Eerola: Edustaja Rantanen. [Esko Kiviranta pyytää puheenvuoroa] — Myös perussuomalaiset mainittiin teidän puheessanne.

17.26 **Mari Rantanen ps** (vastauspuheenvuoro): Arvoisa puhemies! Täytyy kyllä sanoa, että nähtävästi keskustalle käy hallitus kuin hallitus ja verot kuin verot, riippuen aina siitä, kuka on kaverina.

Mutta se on kyllä sanottava tässä kohtaa, kun jälleen kerran työssä käyvien ihmisten verotusta kiristetään tällä polttoaineverolla, että tässä ihan samalla tavalla, kuten Heinonen hyvin kuvasi, tulee yritystoimintaan lisää kustannuksia, jotka tulevat sinne kuluttajahintoihin, joten tässä ei ole kyse pelkästään siitä, mitä maksaa se, että ajamme töihin. Mutta tuntuu toisinaan... En tiedä, oliko tarkoitus, että tässä on jonkun sortin ilmastotausta, mutta minusta on näyttänyt viime aikoina siltä, että ”ilmasto” on hyvä sana aina, kun nostetaan veroja ja sitten samaan aikaan lisätään maahanmuuttoa, ja tuntuu, että tämä ilmastokeskustelu pyörii näiden kahden ympärillä.

17.28 **Eeva Kalli kesk** (vastauspuheenvuoro): Arvoisa puhemies! On aivan totta ja pidän erittäin tärkeänä, että tämä kustannustennousu kompensoidaan pieni- ja keskituloisille, ja näinhän tämä hallitus tekee. Etuuksia korotetaan ja pieni- ja keskituloisten ansiotulovero-

Punkt i protokollet PR 58/2019 rd

tusta kevennetään. [Kokoomuksen ryhmästä: Ei kevennetä!] 70 prosentin, siis suomalaisista 70 prosentin, ostovoima paranee hallituksen toimien ansiosta.

Mutta kysyisin kuitenkin edelleen kokoomukselta, onko todella niin, että kokoomus ei halua panostaa lisää perusväylänpitoon, teiden kuntoon, siihen, että kuljetusyrittäjien ja tavallisten ihmisten on hyvä ja turvallista liikkua eri puolilla Suomea, että tiet ovat kunnossa kaikkialla Suomessa.

17.28 Heikki Vestman kok (vastauspuheenvuoro): Arvoisa puhemies! Edustaja Kallille toteaisin sen, että mitä hyötyä on kunnossa olevista teistä, jos ihmisillä ei ole enää varaa niillä teillä ajaa.

Kun katsoo tätä hallituksen ratkaisujen kokonaisuutta, niin kyllä tämä keskituloiselle autoilijalle on kylmää kyytiä. Keskituloisen palkansaajan käteen jää ensi vuonna 150 euroa vähemmän, ja sen lisäksi te korotatte polttoaineveroja. Jos mietitään reilu 30 000 kilometriä vuodessa autoilevaa, ehkä kehyskunnassa asuvaa perhettä, jossa on kaksi aikuista, polttoaineveron korotuksen kustannus on 300 euroa. Eli tämän perheen verotus toisin sanoen kiristyy reilu 600 euroa jo pelkästään palkan verotuksen kiristymisen vuoksi ja polttoaineveron kiristysten vuoksi.

Sitten on vielä ruuhkamaksut tulossa. Uudellamaalla esitetyn suunnitelman mukaan tämä on keskimäärin 700—1 000 euroa vuodessa [Puhemies koputtaa] autoilijalle. Käy niin, että kylmää kyytiä tulee, ja se kylmä kyyti on se, ettei [Puhemies koputtaa] ole varaa enää autoilla, täytyy kävellä.

17.30 Sami Savio ps (vastauspuheenvuoro): Arvoisa puhemies! Tämä esitys polttoaineverojen 250 miljoonan euron kiristämisestä on tosiaan autoilijan kannalta hyvin synkkä, ja tämä hallituksen esityksen toteutuminen vaikeuttaisi esimerkiksi työssäkäyntiä ja työn vastaanottamista erityisesti niillä alueilla, joilla joukkoliikenne toimii heikosti tai sitä ei ole ollenkaan. Elinkustannusten noususta kärsivät tietysti työikäisten lisäksi kaikki suomalaiset, ja samoin elinkeinoelämä kärsisi kuljetuskustannusten noustessa.

Arvoisa puhemies! Kun lisäksi otetaan huomioon kaikki muutkin hallituksen suunnitellamat työllisyys- ja talouskasvua heikentävät toimet, muun muassa sen suunnitelmat kotitalousvähennyksen leikkaamisesta lähes 100 miljoonalla eurolla, niin eipä hallitusta voi juurikaan kehua kulutuskysynnän ja työllisyysnäkyvien edistämisestä. Perussuomalaiset tulevatkin vaihtoehtobudjetissaan esittämään näiden molempien hallituksen esitysten peruuttamista ja tilalle paljon järkevämpiä toimenpiteitä valtiontalouden saamiseksi kuntoon.

17.31 Jenni Pitko vihr (vastauspuheenvuoro): Arvoisa puhemies! Minua ihmetyttää kokoomuksen kovin ristiriitainen linja päästöjen vähentämisessä. Polttoaineen verotuksen nostaminen on linjassa viime kaudella kahdeksan puolueen kesken sovitun ilmastopolitiikan kanssa, jossa tavoitteena on puolittaa liikenteen päästöt vuoteen 2030 mennessä. Siihen nähden tämä korotus, mitä nyt esitetään, ei edes ole kovinkaan merkittävä, sillä se on vain indeksikorotuksen verran ja samalla pienituloisten käteenjäävien tulojen määrää kasvatetaan.

Kuten hyvin tiedämme, liikenne aiheuttaa noin viidesosan Suomen päästökaupan ulkopuolisen sektorin päästöistä. Monien arvioiden mukaan juuri liikenteessä päästövähennyspotentiaali on kaikista suurin. On aivan selvää, että autoilun tulee vähentyä.

Punkt i protokollet PR 58/2019 rd

Kokoomus puhuu pitkien etäisyyksien Suomesta mutta vastustaa samalla tienkäyttömaksuja. Onko niin, että ilmastopolitiikka on kokoomukselle [Puhemies koputtaa] vain puhetta, että käytännössä mihinkään ei saa koskea?

17.32 **Matias Marttinen kok** (vastauspuheenvuoro): Arvoisa herra puhemies! Kyllähän sen ymmärtää täällä, kun keskustan kollegoiden puheenvuoroja kuuntelee, että hätähän tässä tulee käteen, koska kyllä ihmiset muistavat sen, kun ensi vuonna polttoainevero kiristyy ja kuljetusyrittäjän tilanne heikkenee entisestään. Olen omassa kotivaalipiirissäni Satakunnassa tavannut paljon kuljetusalan yrittäjiä, jotka ovat jo nyt vaikeassa tilanteessa, ja tämä polttoaineveron korotus edelleen vaikeuttaa heidän asemaansa.

Edustaja Pitkolle totean sen verran, että ymmärtäisin tämän päätöksen edes jollain tavalla — silloinkaan en voisi sitä kannattaa, mutta ymmärtäisin hallituksen päämäärän — jos tällaisella päätöksellä olisi merkittävä päästöjä vähentävä vaikutus. Mutta hallitus itse omassa esityksessään toteaa, että tämän ratkaisun myötä liikenteen kokonaispäästöt vähenvät 0,7 prosenttia. [Heikki Vestman: Ajatella!] 0,7 prosenttia. Tällä ei ole mitään tekemistä ilmastopolitiikan kannalta. Tämä on pelkästään fiskaalinen harjoitus, [Puhemies koputtaa] jonka tavallinen, ahkera työssäkäyvä ihminen ja kuljetusalan yrittäjä maksavat. [Heikki Vestman: Juuri näin!]

17.33 **Esko Kiviranta kesk** (vastauspuheenvuoro): Arvoisa puhemies! Harmi, että edustaja Heinonen ehti jo täältä poistua, mutta on erittäin hyvä hänenkin huomata, että täällä eduskunnassa on hallituksen esitys, jonka mukaan ansiotulon verotusta kevennetään 200 miljoonalla eurolla ensi vuodesta lähtien. Se koskee pienimpien palkkatulojen, etuustulojen ja eläketulojen saajia. Korotetaan työtulovähennystä, eläketulovähennystä ja myös kunnallisverotuksen perusvähennystä.

Ensi vuonnahan ansiotuloverotus kaiken kaikkiaan ei kiristy. Se on sitten eri asia, että on kiky-sopimus, jonka mukaan vielä siirtyy eläke- ja työttömyysvakuutusmaksuja työnantajalta työntekijälle, mutta se on minusta jo aikoja sitten kompensoitu palkansaajille.

17.34 **Ari Koponen ps** (vastauspuheenvuoro): Arvoisa puhemies! Valtio kerää tieliikenteestä jo nyt noin 8 miljardia euroa erilaisina verotuloina, joten luulisi siitä riittävän tien tön ja sen parantamiseen ja kunnossapitoon ilman uusia veronkorotuksia.

17.34 **Johannes Yrttiaho vas** (vastauspuheenvuoro): Arvoisa puhemies! En havainnut tuossa lakiesityksessä juurikaan arviota sen vaikutuksista linja-autoliikenteen kustannuksiin. Sillä on merkitystä, kun ajatellaan vaikkapa juuri syrjäseutujen liikkumismahdollisuuksia etenkin sen jälkeen, kun henkilöautoilu kallistuu tämän esityksen myötä.

Liikenteen Lipasto-laskentajärjestelmällä laskien tämä veronkorotus nostaisi linja-autoliikenteen kustannuksia 12,4 miljoonaa euroa vuodessa valtakunnallisesti. Sillä olisi saman järjestelmän mukaan laskien, hintajousto huomioiden noin prosentin vähentävä vaikutus linja-autoliikenteen matkamääriin. [Heikki Vestman: Ei enää julkista liikennettä!] Se tarkoittaisi 2—3 miljoonaa matkaa vuodessa valtakunnallisesti. Sitten tämän päälle mahdollisesti tulisi vielä tämä [Puhemies koputtaa] parafiinisen dieselin veroedun poiston vaikutus. Eli ainakin liikenteen [Puhemies koputtaa] päästövähennystavoitteiden kannalta olisi pikemminkin tärkeitä lisätä joukkoliikenteen ja linja-autoliikenteen käyttöä kuin vähentää sitä, [Puhemies koputtaa] mitä tämä toimenpide tekee, ja toivoisinkin, että jos ministe-

Punkt i protokollet PR 58/2019 rd

riltä saisi tähän pienen vastauksen, millä tavalla tämä on tarkoitus huomioida. Onko mahdollista, että joukkoliikenteen [Puhemies: Minuutti on täynnä, arvoisa edustaja!] järjestäjille kompensoitaisiin rahallisesti nämä menetykset?

Toinen varapuhemies Juho Eerola: Koetetaan pitää tästä minuutista kiinni.

17.36 **Veijo Niemi ps** (vastauspuheenvuoro): Arvoisa puhemies! Nyt, kun hallitus on kottamassa sekä bensiiniin että dieselin pumppuhintoja, kysyisin, en tiedä, onko oikea ministeri nyt aitiossa, mutta kysyn kuitenkin arvoisalta ministeriltä: Sillä kohtaa, kun bensiini ja diesel ovat lähes samassa hinnassa, mihin perustuu käyttömaksujen lisäksi diesel-käytöisessä ajoneuvossa käyttövoimavero? Koska useimmiten juuri pieni kansalainen syrjäseudulla, missä ei ole joukkoliikennettä, hommaa jonkun halvan diesel-ajoneuvon, ja on aivan kohtuutonta, että siinä on vielä käyttömaksun lisäksi melkoinen käyttövoimavero. Onko tähän olemassa jotakin muuta ratkaisua? Tämä on aika kohtuutonta verrattuna bensiinautoilijaan.

17.37 **Heikki Autto kok** (vastauspuheenvuoro): Arvoisa puhemies! Suomalaisille tosiaan henkilöauto on välttämätön osa niin arjen palveluiden saavutettavuutta kuin kaikkea muuta asiointia ja ennen kaikkea työn tekemistä. Ja jotta meillä talouden pyörät pyörivät, tarvitaan tietysti myös erittäin hyvä tieinfrastruktuuri.

Arvoisa puhemies! Kun Suomessa liikenteestä kerätään veroja lähes 8,5 miljardia euroa vuosittain, niin täytyy löytyä valtion kassasta rahaa siihen, että tiet pidetään hyvin liikennöitävässä ja turvallisessa kunnossa ja pystytään myös tekemään uusia tarpeellisia infrastruktuuri-investointeja. Tässä mielessä ei voi perustella tätä tulevaa veronkorotusta sillä, että sillä toteutetaan tämä parlamentaarisen liikennejärjestelmätyöryhmän työ, vaan kyllä eduskunnan salissa on käsittääkseni täysin laaja yhteinen ymmärrys siitä, että infrastruktuurista pidetään joka tapauksessa hyvää huolta.

Toinen varapuhemies Juho Eerola: Vielä edustaja Lundén, ja sen jälkeen puhujalistaan.

17.38 **Mikko Lundén ps** (vastauspuheenvuoro): Arvoisa herra puhemies! Suomessa on jo ennestään yhdet maailman kalleimmat polttoaineet ja niihin kohdistuva verotus. Näillä veronkorotuksilla hallitus aikoo vaikeuttaa tuntuvasti maaseudun ja pohjoisten syrjäseutujen elinoloja. Pitkät opiskelu-, ostos- ja työmatkat hankaloituvat nousevien kustannusten vuoksi. Yritystoimintaan veronkorotuksella on niin ikään haitallinen vaikutus, sillä valtaosa tavaroista Suomen maanteillä liikkuu kumipyörillä. Hallituksen toimenpiteet tarkoittavat käytännössä tiettyjen alueiden autioitumista, palveluiden ja työpaikkojen vähenemistä. Yhteiskuntamme maksaa niin kalliin hinnan näistä hallituksen vihreistä ilmastomuutoksen vastaisista tempauksista, ettei meillä ole yksinkertaisesti varaa tällaiseen. Verotuksen muuttaminen ei ole lainkaan välttämätöntä, ja se on hyvin lyhytnäköistä politiikkaa. — Kiitos.

Toinen varapuhemies Juho Eerola: Seuraavaksi vähäksi aikaa vielä puhujalistaan.

17.39 **Matias Marttinen kok:** Arvoisa herra puhemies! Käsittelyssä oleva hallituksen esitys ei taida ilahduttaa muuta kuin verokarhua ja sitäkin vain hetkellisesti. Polttoaineve-

Punkt i protokollet PR 58/2019 rd

ron korotus iskee kaikkeen siihen, mitä me tässä maassa tarvitsemme: aktiivisuuteen, työssäkäyntiin ja yrittämiseen — juuri siihen, mihin ihmisiä pitäisi päinvastoin kannustaa. 250 miljoonan euron korotus polttoaineveroon kurittaa tavallista autoilijaa ja kuljetusalan yrittäjää. Ihmiset huomaavat ensi vuonna bensapumpuilla, miten verotus kiristyy ja litrahinnat kasvavat yli 5 sentillä litralta. Tämä siksi, että nykyinen hallitus saisi maksatettua vaalilupauksensa, joiden perusteella tämä nykyinen hallitus saatiin kasaan.

Suomi liikkuu pyörillä. Polttoaineen hinta vaikuttaa koko yhteiskuntaamme, työnteon kannustimiin ja Suomen teollisuuden kilpailukykyyn. Jo nykyisellään Suomessa diesel on viidenneksi kalleinta, bensiini kolmanneksi kalleinta koko Euroopassa. Yhteensä liikenteestä kerätään yli 8 miljardia euroa verotuloja vuodessa. Hallituksen veronkorotuksen puolttaa bensapumpulla tavallinen perheenisä tai -äiti, joka käyttää työssäkäyntiin omaa autoaan. Kun samalla hallituksen budjetti merkitsee sitä, että tavallisen keskituloisen palkansaajan verotus kiristyy ensi vuonna — edustaja Kalli, verotus kiristyy, ei kevene niin kuin täällä äsken keskustelussa annettiin ymmärtää — monelle palkansaajalle jää käteen palkastaan vähemmän kuin mitä jää tällä hetkellä. Täällä edustaja Kiviranta totesi, että kilpailukyky sopimuksen sivukulujen kasvu olisi ikään kuin jo kompensoitu, mutta eihän se ole tavallisen työssäkäyvän ihmisen murhe katsoa, kun hän tulee töistä kotiin ja saa palkkakuitin, ja jos hän saa vähemmän käteen kuin mitä hän on saanut aikaisemmin, niin eihän se ole sen tavallisen palkansaajan murhe pohtia, että mistä se johtuu, vaan arvoisat kollegat, se on meidän tehtävämme ja meidän vastuumme huolehtia siitä, että työnteon kannustimet säilyvät hyvinä tässä maassa. Ja se on nyt vastuu, arvoisa hallitus, mikä teidän täytyy kantaa.

Kuljetusalan yrittäjille veronkorotus merkitsee tämän lisäksi jopa tuhansien eurojen lisäkustannusta vuodessa. Moni yrittäjä on ottanut minun yhteyttä tästä päätöksestä, joka koetaan epäoikeudenmukaiseksi ja yrittäjyyttä rokottavaksi. Ei tämä hallituksen linja ole työnteon ja yrittäjyyteen kannustava. Veronkorotuksella on myös vaikutuksensa elinkeinoelämälle ja teollisuudelle, joiden kilpailukykyistä ja mahdollisuudesta työllistää suomalaisia meidän pitäisi tässä salissa pikemminkin huolehtia. UPM:n toimitusjohtaja Jussi Pesosen mukaan dieselin hinnankorotus tarkoittaa yhtiölle vuosittain 4 miljoonan euron lisäkustannusta. Tämä vastaa yhden kokonaisen paperikoneen vuotuista liikevoittoa, siis yhden vuoden kokonaista, vuotuista liikevoittoa. On siis selvää, että tällä korotuksella on myös isot vaikutukset suomalaisen teollisuuden kilpailukykyyn ja siihen kykyyn, miten yritykset pystyvät Suomessa ylipäänsä toimimaan. On selvä asia, että tämänkaltainen lisäkustannus yrityksille ja kuluttajille heikentää sekä työnteon kannustimia että maamme kilpailukykyä. Ymmärrän kyllä, miksi keskustan kollegani ovat täällä salissa nostaneet tästä melkoisen äläkän, sillä kyllä ihmiset tulevat muistamaan sen, millaista politiikkaa tämä hallitus tekee. Se nähdään ensi vuonna sitten, kun bensapumpuilla hinnat taas nousevat.

Arvoisa puhemies! Tällä päätöksellä ei ole myöskään perusteita ilmasto- ja liikennepolitiikan kokonaisuuden kannalta. Korotuksen on arvioitu vähentävän liikenteen päästöjä vain 0,7 prosentilla. On selvää, että tällöin ilmastonäkökulmasta perusteet ovat turhia tai että päätöstä ei voida siitä näkökulmasta perustella. Tankkaaminen kallistuu, mutta päästöt syntyvät edelleen.

Annan suosituksen hallitukselle ja toivon, että tähän tartutte: Jättäkää tämä korotus tekemättä ja laittakaa tarmonne vero- ja liikennepolitiikkaan, joka tukee uusien käyttövoimien tuloa markkinoille, erityisesti kaasu- ja sähköautojen yleistymistä, puhtaampien polttoaineiden käyttöä ja Suomen autokannan uudistumista, sillä autokantamme on yksi Euroopan vanhimpia. Meille myös tuodaan vuosittain jopa 40 000 käytettyä, isomoottorista

Punkt i protokollet PR 58/2019 rd

autoa, ja tämäkään ei tue päästöttömän liikenteen saavuttamista. Vetoan, arvoisa puhemies, valtiovarainministeri Lintilään: ottakaa maltti ja järki käteen ja perukaa tämä epäoikeudenmukainen päätös.

Andre vice talman Juho Eerola: Debatten och behandlingen av ärendet avbryts. Behandlingen av ärendet fortsätter under detta plenum efter att de övriga ärendena på dagordningen blivit behandlade.

Riksdagen avbröt debatten klockan 17.44.

Riksdagen fortsatte debatten klockan 19.21.

Förste vice talman Tuula Haatainen: Nu fortsätter behandlingen av ärende 10 på dagordningen som avbröts tidigare under detta plenum.

19.21 **Heikki Autto kok:** Arvoisa rouva puhemies! Olisi kyllä tehnyt mieli sanoa tuohon edelliseen asiaan, että Hornetithan koottiin siellä Kuoreveden hallissa elikkä tässä mielessä Suomeen tuli töitä, mutta koska se ei liity nyt tähän asiaan, niin jätän sanomatta.

Arvoisa rouva puhemies! Tämä polttoaineverojen kiristys on todella harmillinen uudistus hallitukselta. Ja se, että ensi kesänä sitten bensapumpulla noin 6 senttiä ja dieselpumpulla 6,5 senttiä kiristetään tavallisten suomalaisten autoilun kustannuksia ja tuodaan sitten verotusta verojen päälle, niin sillä valitettavasti esimerkiksi maaseudulla kyllä nopeutetaan sitä kehitystä, joka on viime vuosina johtanut siihen, että kaupungistuminen Suomessa on ollut varsin nopeaa, ja kaikki kaupungistumisen tuomat muutokset eivät ole hyvästä Suomessa. Esimerkiksi metsäkadon suurin aiheuttaja on urbanisaatio, kun joudutaan laajentamaan kaupunkeja voimakkaasti väestön muuttaessa pois tuolta aiemmilta asuinalueiltaan. Ja tässä mielessä haastaisin kyllä varsinkin Suomen Keskustan edustajia ottamaan kantaa siihen, onko tämä nyt toivottavaa kehitystä, kun tämä polttoaineverojen korotus niin voimakkaasti osuu nimenomaan maaseudun elinkeinotoimintaan, maaseudulla asumiseen, ja maaseudulla työssäkäyville ihmisille tässä tulee veroa veron päälle, kun työssäkäyvien verotus muutenkin on kiristymässä tulevana vuonna.

Liikenteestähän sinänsä jo kerätään 8,5 miljardia euroa veroja vuosittain, ja esimerkiksi siihen hallituksen sinänsä erittäin hyvään ja tarpeelliseen toimeen, että ensi vuoden talousarvioon esitetään, että päästään parlamentaarisen liikennejärjestelmän työryhmän esittämään 300 miljoonan euron lisäykseen perustienpidossa, täytyy kyllä löytyä rahaa muutenkin, kuin että entisestään täytyy 250 miljoonalla eurolla sitä autonkäyttäjän verorasitusta lisätä.

Joten tässä mielessä, arvoisa rouva puhemies, haastaisin kyllä nyt hallitusta ja erityisesti maaseudun puolestapuhujina tunnettuja monia päteviä keskustan kansanedustajia miettimään tämän esityksen mielekkyyttä ja sitä, voisiko tämän vielä kumota, ja miettiä, että lähdetäisiin puolustamaan maaseudun elinkeinoja, siellä yrittäjyyttä. Sieltä kuitenkin lähtee liikkeelle monia niistä pitkistä arvoketjuista, jotka sitten täällä edelleen pääkonttoreissa jalostuessaan lopulta tuottavat ne vientitulot ja tulot, joilla sitten tämä suomalainen hyvinvointiyhteiskunta rahoitetaan. Eli elinvoimaisen maaseudun puolesta haluan tässä puhua.

Punkt i protokollet PR 58/2019 rd

19.25 **Minna Reijonen ps:** Arvoisa rouva puhemies! Polttoaineveron korotus puhuttaa ja tietysti hallituksen aikeet harmittaa. Hallitus ei taida nyt ihan täysin mieltä Suomen kilpailukykyä eikä myöskään yrittäjyyttä. Verotus näyttää ohjaavan liikennettä rautateille. Kuitenkin kumipyörät ovat ne, millä Suomi kulkee, ihan peruspyörillä. Kuitenkin tämä on unohtunut hallitukselta. Onhan näin, että suurempi osa ihmisistä Suomessa kulkee autolla nyt ja tulevaisuudessa. Autolla kuljetetaan ihmisiä, autolla kuljetetaan ruokaa, autolla kuljetetaan tavaroita. Autolla kulkee ja kuljetetaan enemmän kuin raiteilla. Toki rautatietkin ovat tärkeitä, sitä en sano, mutta jokainen meistä tarvitsee kumipyöriä. Vaikka kuinka käytetään raideliikennettä, tarvitaan silti kumipyöriä. Esimerkiksi ruoka, se kulkee ainakin josain vaiheessa aina kumipyörillä, niin maito, niin liha, niin jauhot.

Veronkorotus vaikuttaa: kulkeminen kallistuu, työmatkat kallistuvat, tuotteet kallistuvat, ja suomalainenhan maksaa. Kun Delhissä on sumuista, niin Suomessa pitkien matkojen maassa meidän autoilijoita tunnutaan syyllistävän. Suomessa haaveillaan sähköautoistamisesta, mutta jotenkin uskallan epäillä, että ei se ihan niin äkkiä tapahdu, tuskin helposti. Kuuleman mukaan Suomessa autojen arvo on keskimäärin 3 600 euroa, niin että ostavatko kaikki todella sen sähköauton? En jaksa oikein uskoa siihen. Hintatekijä on iso tekijä. Olisi hyvä, jos hallitus peruisi tämän höttöisen tuntuksen ideansa. Perukaa polttoaineveron korotus.

19.28 **Ari Koponen ps:** Arvoisa rouva puhemies! Tämä esitys kasvattaa sekä yritysten että kotitalouksien kustannuksia, kuten tässä salissa on jo niin monta kertaa kuultu. Todelliset kustannukset ovat suurella todennäköisyydellä paljon suurempia kuin esitys antaa ymmärtää. Suomi on pitkien etäisyyksien maa, jossa autoilu varsinkin haja-asutusalueilla on usein välttämätöntä. Täten ihmisen liikkumista tulisi helpottaa eikä hankaloittaa niin kuin tämä esitys tulee nyt tekemään. Tällä esityksellä tulee olemaan negatiivisia vaikutuksia esimerkiksi apua tarvitsevien perheiden lasten harrastusmahdollisuuksiin, ja se lisää sitä kautta eriarvoisuutta.

19.29 **Satu Hassi vihr:** Arvoisa puhemies! Kiinnittäisin huomiota siihen, että sen jälkeen kun Antti Rinteen hallitus on muodostettu, niin kokoomuksen eduskuntaryhmän puolelta on tullut hyvin monessa puheenvuorossa kipakkaa arvostelua toisaalta velkaantumisesta, toisaalta siitä, että hallitus ei ole tehnyt riittävästi ilmastotekoja heti näinä ensimmäisinä kuukausinaan. Nyt tämä liikennepolttoaineiden, nimenomaan fossiilisten liikennepolttoaineiden, veronkorotus ei ole sinänsä mikään iso asia mutta kuitenkin auttaa jossain määrin näihin molempiin. Se lisää valtion tuloja noin kaksi- ja puolisataa miljoonaa euroa, ja lisäksi nostetaan yhden tai oikeastaan kahden fossiilisen polttoaineen verotusta hieman. Kun nyt verrataan sitten sitä, miten tämä suhtautuu liikennepolttonesteen hintojen ja verotuksen kehitykseen ylipäättänsä, niin hallituksen esityksen perusteluissa todetaan, että viime vuonna bensiinin valmistevero oli kuluttajahintaindeksillä noin 3 prosenttia alempi ja ansiotasoindeksillä verrattuna noin 5 prosenttia alempi kuin vuonna 2010. Eli tämä veronkorotus, joka nyt tulee, on vain pari prosenttiyksikköä korkeampi kuin nyt ihan pelkkä vuoden 2010 verrattu inflaatiokorjaus.

Lisäksi vertaisin siihen, miten raakaöljyn maailmamarkkinahintojen muutos on vaikuttanut molempiin. Tänä vuonna bensiinin kuluttajahinta on keskimäärin noin 14 senttiä matalampi kuin vuonna 2012 mutta toisaalta 24 senttiä korkeampi kuin vuonna 2016. Dieselin kuluttajahinta on myös noin 14 senttiä matalampi kuin vuonna 2015 ja 15 senttiä kor-

Punkt i protokollet PR 58/2019 rd

keampi kuin vuonna 2016. Eli jos vertaa tähän 14—24 sentin hintavaihteluun, mikä aiheuttaa raakaöljyn maailmanmarkkinahinnan muutoksesta, niin tässä nyt kuitenkin bensiinin osalta veromuutos on vähän yli 5 senttiä ja dieselille myöskin vähän yli 5 senttiä litralta eli kysymys on kuitenkin vain murto-osasta sitä hintamuutosta, minkä maailmanmarkkinahintojen heittelehtiminen on aiheuttanut.

Tällä haluaisin nyt vain suhteuttaa sitä, onko kysymys dramaattisista elinkustannusten muutoksista niille ihmisille, joiden arki on henkilöauton varassa, vai ei.

19.32 Kimmo Kiljunen sd: Arvoisa puhemies! Tämä polttoaineiden hintojen korotus on tarjonnut harvinaisen helpon tavan oppositiolle politikoida. Tässä lyödään rumpua niin kuin me tässäkin puheenvuoroja tänäänkin kuuntelimme. Edustaja Reijoen vetosi sydäntä särkevästi hallitukseen, pyysi hartaasti, että peruuttakaa tämä, ja edustaja Koponen perään sitten viittasi jo, kuinka lasten harrastuksia tällä rokotetaan ja kiusataan maaseudun asukkaita ja niin edelleen. Tässä on kysymys harvinaisen selvästä pikkupolitikoinnista, jota tässä tapahtuu.

Minusta edustaja Hassin puheenvuoro oli painava. Hän osoitti siinä konkreettisilla luvuilla, että käytännössä tämä polttoaineverojen korotus on vastausta vain inflaatioon, eli inflaatiotarkistuksen verran tässä nostetaan, joka on käytännössä täysin neutraali suhteessa siihen, että kustannusrasitetta siirrettäisiin voimakkaasti johonkin erityisemmin.

Mutta tässä on myöskin periaatteellinen kohta. Yksi periaatteellinen näkökohta on hallituksen ohjelmassa viitattu ilmastonmuutokseen vaikuttaminen. Tämä on pieni ele, siis hyvin pieni ele siinä suhteessa. Isompi ele se on siinä suhteessa, kun täällä pohdiskellaan ylipäätään liikenteen verottamista, ja siitäkin on paljon käyty keskustelua. Jos liikenteen verotusta on — ja sitä on meillä suomalaisessa yhteiskunnassa ja pitääkin olla — niin tämä polttoaineen verottaminen on se oikein verotuksen muoto liikenteelle. Siinä suoraan verotetaan liikenteessä käyttömääriä, eli siinä verotetaan sitä, kun käytetään autoa, jolloin se käyttää polttoaineita. Se on huomattavasti mielekkäämpi verotuksen muoto kuin se keskustelu, mitä on täällä käyty esimerkiksi tietulleista tai ruuhkamaksuista tai vastaavista, jotka ovat sitten kuormaa kuorman päälle, mikä liittyy ylipäätään autoilun verotukseen. Polttoaineverotus on luonteva, järkevä tapa verottaa liikennettä, ja tehtäköön siinä nämä luontevat inflaatiotarkistukset.

Riksdagen avslutade debatten.

Riksdagen remitterade ärendet till finansutskottet.