

Plenum

Tisdag 5.12.2023 kl. 14.00—2.02

7. Regeringens proposition till riksdagen med förslag till lag om ändring av 5 § i lagen om främjande av användningen av förnybara drivmedel för transport

Regeringens proposition RP 53/2023 rd
Utskottets betänkande EkUB 10/2023 rd

Första behandlingen

Andre vice talman Tarja Filatov: Ärende 7 på dagordningen presenteras för första behandling. Till grund för behandlingen ligger ekonomiutskottets betänkande EkUB 10/2023 rd. Nu ska riksdagen besluta om innehållet i lagförslaget. — Den allmänna debatten börjar. Utskottets ordförande, Sakari Puisto, varsågod.

Debatt

21.17 Sakari Puisto ps (esittelypuheenvuoro): Kiitos, arvoisa puhemies! Esittelen talousvaliokunnan mietinnön hallituksen esityksestä eduskunnalle laiksi uusiutuvien polttoaineiden käytön edistämistä liikenteessä annetun lain 5 §:n muuttamisesta. Ehdotuksen taustalla ovat pääministeri Petteri Orpon hallituksen hallitusohjelman kirjaukset jakeluvelvoitteesta sekä uusiutuvista lähteistä peräisin olevan energian käytön edistämistä koskevan Euroopan parlamentin ja neuvoston direktiivin täytäntöönpano.

Esityksen mukaan vuoden 2024 jakeluvelvoitetta alennettaisiin 13,5 prosenttiin. Lisäksi vuoden 2024 lisävelvoitetta alennettaisiin 2 prosenttiyksikköön ja vuoden 2025 lisävelvoitetta 3 prosenttiyksikköön. Ehdotetuilla muutoksilla pyritään hillitsemään liikennepolttoaineiden hintojen nousua.

Talousvaliokunta pitää hallituksen esitykseen sisältyvää lakiehdotusta tarkoituksenmukaisena ja puoltaa sen hyväksymistä muuttamattomana.

Hyvät edustajat! Voimassa olevan lain mukaisen jakeluvelvoitteen nousun vuoden 2024 osalta 28 prosenttiin olisi arvioitu aiheuttavan noin 17 sentin nousun dieselin ja noin 15 sentin nousun bensiinin pumppuhintoihin. Lisävelvoitteen osuus hinnannoususta olisi noin neljä senttiä litralta. Nyt ehdotettujen muutosten tavoitteena on välttää tämä hinnannousu. Valiokunta pitää jakeluvelvoitetta koskevaa sääntelyä keskeisenä keinona vaikuttaa polttoaineiden pumppuhintoihin mutta toteaa, että hintoihin vaikuttavat samalla monet muut tekijät, kuten raakaöljyn hinta.

Jakeluvelvoitteen alentamisella pyritään helpottamaan autoilevien kotitalouksien asemaa. Keskimääräisen vuotuisen ajomäärän perusteella arvioituna keskiverron bensiinikäyttöisen henkilöauton vuotuiset polttoainekustannukset olisivat nousseet arviolta noin 114 euroa ja keskiverron dieselikäyttöisen henkilöauton polttoainekustannukset noin 200 euroa ilman jakeluvelvoitteen alentamista. Polttoainekulujen merkitys ja suuruus ja siten myös nyt ehdotetun sääntelyn vaikutukset vaihtelevat merkittävästi kuluttajaryhmittäin:

Punkt i protokollet PR 67/2023 rd

alimmassa tuloluokassa autolliset asutokunnat käyttävät yli kymmenen prosenttia tuloistaan polttoainekuluihin, ylimmässä tuloluokassa polttoainekulujen osuus tuloista on noin kolme prosenttia. Toisaalta korkeimmissa tuloluokissa auton omistaminen on lähtökohtaisesti yleisempää ja ajokilometrit kasvavat tulojen myötä.

Esityksellä olisi myönteisiä vaikutuksia erityisesti kuljetusalan yrityksiin. Suomen Kuljetus ja Logistiikka SKAL ry:n arvioiden mukaan polttoainekustannukset muodostavat noin 30 prosenttia kuorma- ja pakettiautoliikenteen ja jopa yli 34 prosenttia perävaunuyhdistelmäliikenteen kustannuksista. [Tuomas Kettunen: Miksi ette ota ammattidieseliä käyttöön?] Ilman velvoitetasoon nyt tehtäviä muutoksia maanteiden tavaraliikenteen kustannukset dieselin käytön osalta olisivat nousseet arviolta noin 221 miljoonalla eurolla. Logistiikkakustannusten hillitsemisellä voidaan arvioida olevan kuljetusalaa laajemminkin vaikutusta Suomen kilpailukykyyn ja hintatasoon. Jakeluvelvoitteen alentamisella voidaan arvioida olevan myönteisiä vaikutuksia myös kotimaan matkailusektoriin, jossa autoilun merkitys on keskeinen.

Ehdotuksen on arvioitu kasvattavan valtion verotuloja noin 146 miljoonalla eurolla. Fossiilisilla polttoaineilla, joita ehdotuksen myötä käytettäisiin enemmän, on uusiutuvia polttoaineita korkeampi verotaso. Toisaalta samaan aikaan vireillä oleva ehdotus laiksi nestemäisten polttoaineiden valmisteverosta annetun lain liitteen muuttamisesta, jolla on tarkoitus kompensoida etupainotteisesti tästä johtuva pumppuhintojen nousu, vähentäisi valtion verotuloja valiokunnan saaman selvityksen mukaan 168 miljoonalla eurolla.

Arvoisa puhemies! Ympäristövaliokunta on hallituksen esityksestä antamassaan lausunnossa arvioinut hallituksen esitystä toimialansa mukaisesti ympäristövaikutusten näkökulmasta. Ympäristövaliokunta toteaa, että liikennesektorin jakeluvelvoitteesta on muodostunut tärkein politiikkatoimi liikenteen päästöjen vähentämiseksi. Hallituksen esityksen ympäristövaikutusarvion mukaan jakeluvelvoitteen laskeminen 28 prosentista 13,5 prosenttiin lisää liikenteen päästöjä laskennallisesti noin 1,6 miljoonalla CO₂-tonnilla vuonna 2024.

Liikenne muodostaa noin 37 prosenttia taakanjakosektorin päästöistä ja 21 prosenttia kokonaispäästöistä, joten sillä on suuri merkitys koko taakanjakosektorin päästövähennysten kannalta. Ilmastopolitiikan suunnittelussa ja erityisesti keskipitkän aikavälin ilmastosuunnitelma KAISUssa päästövähennyskokonaisuus on laskettu merkittävilta osin jakeluvelvoitteen nostamisen varaan. Valiokunta katsoo, että päästövähennystoimien toteutuksen kokonaistarkastelu on tärkeää ja kompensoivia toimia liikenteen päästövähennysten vauhdittamiseksi tulee tarvittaessa selvittää. Talousvaliokunta kiinnittää huomiota päästöjen nousuun liittyvään valtion menojen kasvuun, joka aiheutuisi taakanjakosektorin päästöyksiköiden hankinnasta tai vähentäisi päästöyksiköiden myynnistä saatuja tuloja, mikäli kompensoivia päästövähennystoimia ei toteuteta.

Talousvaliokunta on arvioinut hallituksen esitystä myös investointiympäristön ja sääntelyn johdonmukaisuuden näkökulmasta. Jakeluvelvoitteen keskeinen tavoite on myös luoda kysyntää uusiutuville polttoaineille ja siten kannustaa myös näihin liittyviin investointeihin. Jakeluvelvoitteen kehittämistä koskeva epävarmuus saattaa johtaa liikennesektorin vähäpäästöisyyttä tukevien investointien lykkääntymiseen.

Valiokunta pitää alan kasvu- ja kehitysnäkymien kannalta keskeisenä sitä, että hallitus on sitoutunut jakeluvelvoitteen asteittaiseen nostamiseen vuosina 2025–2027. Samalla erityisesti synteettisten polttoaineiden investointien turvaamisen näkökulmasta keskeistä on, että ensi vuonna täytäntöön pantava RED III -direktiivi edellyttää, että RFNBO-poltto-

Punkt i protokollet PR 67/2023 rd

aineiden osuus liikenteessä käytetyistä polttoaineista on yksi prosenttiyksikkö vuonna 2030. Tätä koskeva minimivelvoite tullaan sisällyttämään jakeluvelvoitteeseen direktiivin kansallisen täytäntöönpanon yhteydessä vuoden 2025 alusta. Voidaan arvioida, että tiedossa oleva direktiivistä seuraava erillisvelvoite luo osaltaan jo tässä vaiheessa näkymää alan tulevaisuuden investointien turvaamiseksi.

Hyvä puhemies! Viime vuosien inflaatiokehitys sekä energiatuotteiden osalta että laajemminkin on luonut merkittäviä haasteita sekä kuluttajille että Suomen logistiselle kilpailukyvyllä ja kansantaloudelle. Valiokunta pitää ehdotettua sääntelyä perusteltuna keinona vastata näihin haasteisiin. Valiokunta pitää samalla keskeisenä, että hallitusohjelmaan sisältyvillä toimilla, kuten jakeluvelvoitteen tasolla, jakeluvelvoitteen joustomekanismin käyttöönotolla, liikennesähkön liittämällä jakeluvelvoitteeseen ja polttoaineiden verotuksella, luodaan uskottava näkymä sekä polttoaineiden hintatason kohtuullisuuteen että ilmastotavoitteen saavuttamiseen ja investointien edistämiseen.

Mietintöön sisältyy kolme vastalauseetta.

Toinen varapuhemies Tarja Filatov: Edustaja Pitko, poissa. — Edustaja Kivelä.

21.25 Mai Kivelä vas: Arvoisa puhemies! Ehdotuksen taustalla ovat värikkäät käänteet hallitusneuvotteluissa, kun hallituspuolueet päättivät alentaa uusiutuvien polttoaineiden jakeluvelvoitetta.

Itse en voi tietenkään kannattaa oikeistopuolueiden päätöstä tietoisesti lisätä päästöjä, vaikeuttaa ilmastotyötä ja tehdä liikenteen päästöjen vähentämisestä poukkoilevaa ja päästöohjauksesta epäjohtomukaista.

Meillä on ollut käytännössä kaksi toimivaa tapaa vähentää liikenteen päästöjä. Toinen on ollut verotus ja toinen jakeluvelvoite. Jakeluvelvoite on siis ollut verotuksen ohella se kaikista tärkein yksittäinen keino paitsi liikenteen myös koko taakanjakosektorin päästövähennysten saavuttamiseksi.

Kaiken kukkuraksi tätä niin sanottujen kehittyneimpien jakeiden lisävelvoitetta nyt myös alennetaan, mikä vähintään olisi pitänyt jättää tekemättä. Lisävelvoitteen alentaminen heikentää pahasti ennen kaikkea biokaasun mutta myös RNFBO- eli sähköpolttoaineiden investointinäkymiä. Samaan aikaan hallitus väittää, että biokaasun edistäminen on teille intressi. Se ei siltä vaikuta.

Hallituksen esityksen päästöjä lisäävä vaikutus pelkästään ensi vuonna on arvion mukaan 1,6 megatonnia. On nostettava esille, kuinka merkittävä saavutus tämä on yhden hallituksen esityksen osalta — valitettavasti vain täysin väärään suuntaan. Hallitus ei ole myöskään millään tavalla ilmaissut, että se aikoo edes yrittää korvata näitä lisäpäästöjä joillain toimilla.

Suomen taakanjakosektorin päästövähennysvelvoite vuodelle 2030 on puolittaa päästöt verrattuna vuoteen 2005. Taakanjakoasetus sitoo Suomea oikeudellisesti, eikä tällä hetkellä ole tiedossa, mitä hallitus aikoo tuon tavoitteen edistämiseksi tehdä.

Jo ennen tätä päätöstä on ollut tiedossa, että tavoitteen saavuttaminen on vaikeaa. Vuoden 22 ilmastovuosikertomuksen mukaan liikenteen päästöjen vähentyminen on pysähtynyt. Suomen tavoitteena on, että liikenteen päästöt vuonna 2030 olisivat 6,25 megatonnia. Viime vuonna päästöt olivat 9,8 megatonnia. Tämä päästövähennys ei siis toteudu ilman uskottavia lisätoimia eikä varsinkaan tämän hallituksen esityksen jälkeen.

Punkt i protokollet PR 67/2023 rd

Haluaisinkin kysyä hallituspuolueiden edustajilta: miten te aiotte nyt korvata nämä lisäpäästöt, jotka ovat tiedossa, olettaen, että nämä meidän velvoitteemme ovat edelleen voimassa ja te olette niihin sitoutuneita?

Arvoisa puhemies! Ilmastopaneeli arvioi, että Orpon hallituksen päätösten myötä Suomi jää kolme megatonnia taakanjakosektorin tavoitteestaan vuonna 2030. Suomi ei siis tällä hetkellä yksinkertaisesti tee omaa osuuttaan ilmastotoimista. Samaan aikaan hallituksen ministereitä on Dubain ilmastokokouksessa paistattelemassa ilmastotoimien suunnannäyttäjinä, mutta käytännössä se politiikka, mitä kansallisesti tehdään, on tätä.

Hallituksen linja vaarantaa myös Suomen oman ilmastolakiin kirjatun 2035-hiilineutraaliustavoitteen sekä liikenteen ja taakanjakosektorin päästövähennystavoitteiden saavuttamisen.

Lisäksi on syytä tuoda esille, kuten Ilmastopaneeli tässä omassa lausunnossaan huomauttaa, että polttoainekustannuksiin vaikuttaminen tällaisella haulikkoammunnalla eli sillä, että kevennetään kautta linjan kaikkien kustannuksia, hyödyttää käytännössä enemmän suurituloisia kuin pienituloisia. Tästä hyötyvät siis sellaiset ihmiset, jotka eivät tällaista lisätukea tarvitsisi. Paljon järkevämpää olisikin kompensoida ilmastotoimien vaikutuksia jakamalla suoria palautuksia niitä tarvitseville.

Valiokuntakäsittelyssä vetosin hallituspuolueisiin, että edes tämän lisävelvoitteen osalta olisi voitu jättää tämä muutos tekemättä. Sekä tätä yleistä linjaa että tätä jakeluvelvoitteen lisävelvoitteen laskua kritisoivat laajasti eri sidosryhmät sekä valiokunnan kuulemat asiantuntijat. Lisävelvoitteen lasku myös vähentää kannusteita kehittää vaihtoehtoisista raaka-aineista ja lähteistä, kuten teollisuuden sivuvirroista, tuotettavia uusiutuvia polttoaineita, mikä sitten heikentää esimerkiksi biokaasun toimintaedellytyksiä — tämä siitä huolimatta, että virallisesti hallituksen tavoitteena on siis ilmeisesti edelleen edistää biokaasun käyttöä Suomessa.

Arvoisa puhemies! Yhteenvetona voidaan todeta, että jakeluvelvoitteen laskeminen on paitsi ilmaston kannalta erittäin huonoa politiikkaa myös hintavaikutuksiltaan epävarmaa ja yleisemminkin epäjohtonmukaista politiikkaa. Tämän ovat alan toimijat nostaneet laajasti esille.

Vasemmistoliiton vaihtoehdossa sekä polttoaineveron että ajoneuvoveron kevennykset perutaan ja uusiutuvien liikennepolttoaineiden jakeluvelvoitelaki pidetään ennallaan.

Edellä mainituista syistä en voi kannattaa tätä esitystä ja tulen toisessa käsittelyssä esittämään lain hylkäämistä.

Toinen varapuhemies Tarja Filatov: Edustaja Harakka.

21.31 Timo Harakka sd: Arvostettu puhemies! Tämä on surullinen päivä Suomelle ilmaston, investointien ja innovaatioiden kannalta. Tällä esityksellä tarvellaan kolme I:tä: ilmastotavoitteet, investointivarmuus ja innovaation kannusteet.

Palautetaanpa mieliin perussuomalaisten rooli jakeluvelvoitteessa. Jakeluvelvoite oli Juha Sipilän hallitukselle käytännössä ainoa keino Suomen liikennepäästöjen vähentämiseksi, ja siksi sen taso määrättiin suuremmaksi kuin niissä maissa, joissa tehtiin muutakin. Jakeluvelvoite on keskustan, kokoomuksen ja perussuomalaisten hallituksen lempilapsi, jota vielä viime kaudella jopa ryhmäjohtaja Tavio julkisesti kehui: ”Kotimainen puhdas polttoaine on parempi kuin fossiiliriippuvuus Venäjästä”.

Punkt i protokollet PR 67/2023 rd

Tänään perussuomalaiset siis rikkovat omat päätöksensä ja peittelevät jälkiään, mutta aikakirjoihin jää se kiistämätön tosiasia, että perussuomalaiset vuonna 2016 hyväksyivät Sipilän hallituksen energia- ja ilmastopoliittisen strategian ja vielä sivulla 63 olevan suunnitelman bio-osuuden kasvattamisesta peräti 30 prosenttiin vuonna 2030. [Tuomas Ketunen: Se on fakta!] Silloinkin talousvaliokunta teki mietinnön, johon silloinenkin hallituspuolue, perussuomalaiset, sitoutui ja äänesti sen puolesta tässä salissa 31. toukokuuta 2017, siis ennen puolueen hajaannusta. Tämän korkean, maailman korkeimman, jakeluvelvoitteen puolesta äänestivät muun muassa perussuomalaisista edustajat Elomaa, Huhtasaari, Mäkelä, Savio, Tavio, Vähämäki. Uudemmat edustajat voivat heiltä kysyä, miten tässä nyt näin kävi.

Tämä takinkääntelyhän on ihan tuttua, niinhän perussuomalaiset vastustivat tuulivoimaloita ja surkuttelivat räjähtäviä lepakoita, mutta niin vain tänään hyväksyvät uusiutuvan energian ja siitä siunaantuvat investoinnit, vaikka olisivat sen määrätietoisesti estäneet.

Puhemies! Samaan aikaan, kun käydään maailmanlaajuisia neuvottelua ilmaston lämpenemisen estämisestä, Orpon hallitus esittää ilmaston lämpenemisen pahentamista. Hallituksen oman laskelman mukaan lainmuutos lisää päästöjä 1 600 tuhatta tonnia eli noin 20 prosenttia liikennepäästöistä ensi vuonna. Tämä sen vuoksi, että bensa-autoilija säästäisi keskimäärin 9 euroa kuussa ja dieselautoilija 12 euroa. Toisin sanoen loppuhallituskauden mittaan Suomi tupruttaa lisää liikennepäästöjä ilmakehään puolen vuoden edestä, siis puolen vuoden päästöt lisää entisten päälle.

Ennen suomalaisia pidettiin sanansa mittaisena kansana. Nyt kokoomus ja perussuomalaiset rikkovat EU-sitoumuksen ja samalla ottavat valtavan riskin. Esityksestä ilmenee, että rikkomuksen takia voidaan joutua ostamaan päästöoikeuksia esimerkiksi 50 miljoonan tai 500 miljoonan lisärahalta, siis puolella miljardilla. Siinä on maksettavaa joka ikiselle suomalaiselle lähes 1 000 euroa, vaikka ei bensa-autolla ajelisikaan.

Tämä valtava riski kuuluisi kirjata julkisen talouden suunnitelmaan, jos valtiovarainministeriö noudattaisi virkavastuutaan. Tämän lisäksi uhkaavat jäädä saamatta EU:n elpymissuunnitelmasta myönnettyt rahat liikenteen päästövähennyksiin, koska vähennysten sijaan lisätään päästöjä. Ottaen huomioon, millaisen metelin perussuomalaiset nostivat elpymisrahaston menoista, on tragikoomista, jos heidän takiaan ei saada siitä koituvia tuloja.

Mutta eihän tässä äly ole muutenkaan liikaa loistanut. Kun bensaveroa piti väen väkisin alentaa, jotta saadaan litrahintaan ehkä neljän sentin vaikutus, niin työmatka-autoilijat huomasivat kauhukseen, että kustannukset nousevat. Ahkerat suomalaiset, joiden on pakko ajaa pitkää työmatkaa, menettivät ne paremmat korvaukset, jotka saatiin Marinin hallitukselta. Miten tässä nyt näin kävi? Kaiken kukkuraksi Marinin hallituksen paremmat edut olivat kustannuksiltaan vain neljäsosa siitä, mitä tämä Orpon hallituksen ilmastomuutosta pahentava pöljäily tulee meille kaikille veronmaksajille maksamaan.

Puhemies! Ilmasto häviää, samoin investoinnit. Jo edellinen hallitus laski roimasti jakeluvelvoitetta, ja tiesin silloin, että paluu on vaikea, siksi sitä vastustin. Sain selittää sijoittajille, jotka olivat investoineet kymmeniä miljoonia uusiutuviin ja synteettisiin polttoaineisiin, miksi valtio lipeää hyvästä linjasta. Elinkeinoelämä oli ja on sitoutunut ilmastovoitteeseen, joka teki Suomesta maailmalla houkuttelevan kohteen. Talouselämä-lehtikin hehkutti, että noin 100 miljardin investointisuunnitelmat ovat kaikkien aikojen ennätystasoa. Nyt tuo hyvä työ tarvellaan.

SDP:n vaihtoehdossa jatketaan varovaista biokannustimien linjaa vuoteen 30. Hallituksen poukkoilu taas jättää kokonaan auki sen, mihin suuntaan neljän vuoden päästä taas läh-

Punkt i protokollet PR 67/2023 rd

detään. Teolliset investoinnit tehdään pitkällä kantamalla eikä sen mukaan, mikä tuuli populistieja kulloinkin heiluttaa.

Puhemies! Näin lopuksi: Tässä vietetään samalla myös sinivihreitä hautajaisia. Auto puolue kokoomus ei ole tähänkään asti ollut uskottava liikennepäästöjen vähentämisessä, mutta nyt se on antanut täysin populistien sanella järjestömät ratkaisut sekä ilmaston, investointien että innovaatioiden kannalta, siis kansantalouden kannalta. [Heikki Vestman: Kokoomus on autoilijan puolella!]

Kokoomus oli myös puuhaamassa alkuperäistä Sipilän hallituksen maailman korkeinta jakeluvelvoitetta, ja mitä silloin 2016 kirjoitettiin iinkaan? ”Kansantaloudellisesti edullisin vaihtoehto on korvata fossiilisia polttoaineita kotimaassa tuotetuilla biopolttoaineilla. Näin aikaansaadaan investointeja ja työllisyyttä sekä luodaan edellytyksiä teknologiaviennille.” Tähän on edelleen mahdollisuus, jos toteutetaan SDP:n vastalauseessa esitetty maltillinen ja vastuullinen ratkaisu, jonka ansiosta Suomi voisi olla maailman ensimmäinen hiilineutraali hyvinvointivaltio.

Toinen varapuhemies Tarja Filatov: Edustaja Kaunisto, poissa. — Edustaja Kulmuni.

21.38 **Katri Kulmuni kesk:** Arvoisa rouva puhemies! Tulen kakkoskäsittelyssä teemään lausumaesityksiä, mutta myös keskusta on ollut tässä tilanteessa valmis jatkamaan sitä Marinin kaudella tehtyä jakeluvelvoitteen tason laskua sille tasolle, että se on 13,5 prosenttia ensi vuonna. Toki me tunnistamme, että tähän liittyy myös ongelmia. Nimittäin hallitusohjelmassahan on aivan hyviä kirjauksia esimerkiksi biokaasun edistämisestä, mutta tosiasia tietenk in on, että biokaasun edistämiseksi ei ole tullut vielä yhtäkään hallituksen esitystä, ja itse asiassa tämäkin esitys jonkin verran taistelee sitä vastaan, koska kyllähän se heikentää sitä investointiympäristöä biokaasun ja synteettisten polttoaineiden osalta. Se on laajasti tunnustettu lausuntokierroksella, mutta asiassa on selvästi priorisoitu enemmän sitä, että kun bensan hintaa pidetään korkeana, niin jakeluvelvoite — totta se on — myös lisää jonkin verran siihen tulevia senttejä. Ja jos siihen halutaan tehdä suoria muutoksia, niin silloin jakeluvelvoite on keino siihen puuttua.

Mutta sillä on myös kääntöpuoli, ja se liittyy tietenk in sitten siihen ilmastokysymykseen. Kuten täällä on tullut esille, meillä ei ole ihan täyttä selvyyttä siitä, miten Suomi nyt meinaa sitten näitä taakanjakosektorin päästöjä vähentää, koska kuitenkin tämä jakeluvelvoite on ollut toimiva mekanismi. Se on ollut niin toimiva mekanismi, että Suomi ja Ruotsi ovat olleet siinä ihan maailman kärkeä ja tulokset ovat olleet hyviä. No, poliittinen ilmapii ri on nyt muuttunut, ja molemmissa maissa sitä lasketaan, ja taitaa olla niin, että Ruotsissa sitä lasketaan vielä reippaammin, mutta ei Suomessakaan sitä ihan niin reippaasti lasketa kuin mitä perussuomalaiset esittivät vaaleissa, että siitä pitäisi kokonaan luopua.

Mutta mitä tulee vaikkapa hallitusohjelmassa mainittuun tavoitteeseen, kuinka pitäisi vedyn tuotannossa Suomenkin tähdätä 10 prosentin osuuteen, niin eihän se tule tapahtumaan, jos sille vedylle ei ole kysyntää. Tietenk in sähköpolttoaineet ovat tärkeässä roolissa, kun sitä vihreää vetyä sitten koetettaisiin saada aikaiseksi. Joten kun sitten seuraavan kerran tulemme käsittelemään tätä jakeluvelvoitetta loppuvaalikaudelle, niin toivomme kyllä, että nämä julkisen talouden vaikutukset olisi paremmin huomioitu, samoin kuin tämän vaikutus investointiympäristöön, mikä merkitys sillä kiistatta on etenkin biokaasun ja synteettisten polttoaineiden osalta.

Punkt i protokollet PR 67/2023 rd

Uskoakseni edustaja Kettunen täällä hetken kuluttua jatkaa esimerkiksi ammattidieselistä, jolla olisi suora vaikutus raskaan liikenteen kilpailukykyyn ja myös siihen, minkälaisessa tilanteessa yritykset ovat.

Toinen varapuhemies Tarja Filatov: Edustaja Elo.

21.41 Tiina Elo vihr: Arvoisa puhemies! Tällä päätöksellä hallitus on laskemassa uusiutuvan polttoaineen osuutta liikenteessä laskeakseen bensiinin hintaa. Samaan aikaan vaarannetaan aivan kriittisellä tavalla Suomen mahdollisuudet saavuttaa liikenteen päästövähennystavoitteet. Tämä on kohtalokas valinta Suomen ilmastopolitiikan uskottavuuden kannalta.

Liikennesektorin jakeluvelvoitteesta on muodostunut tärkein politiikkatoimi liikenteen päästöjen vähentämiseksi. Jakeluvelvoitteen laskeminen hallituksen esittämällä tavalla lisää liikenteen päästöjä ensi vuonna laskennallisesti noin 1,6 miljoonalla tonnilla. Samaan aikaan hallitus ei esitä uskottavia korvaavia toimia liikenteen päästövähennysten vauhdittamiseksi. Tämä on suuressa ristiriidassa sen kanssa, että hallitus kuitenkin kertoo olevansa sitoutunut hiilineutraaliustavoitteeseen 2035.

Liikenteen päästöt muodostavat merkittävän osan Suomen taakanjakosektorin päästöistä. EU:n uudistetun taakanjakoasetuksen mukaan Suomen on puolitettava taakanjakosektorin päästöt vuoteen 2030 mennessä. Jakeluvelvoitteen laskeminen vaikeuttaa jo muutenkin haastavana pidetyn tavoitteen saavuttamista, ja tämä taakanjakoasetus on Suomea oikeudellisesti sitovaa lainsäädäntöä.

Arvoisa puhemies! Huolestuttavaa on myös se, että lisävelvoitteen lasku vähentää kannusteita kehittää kestäviä uusiutuvia polttoaineita vaihtoehtoisista raaka-aineista ja lähteistä, kuten teollisuuden sivuvirroista. Tämä on vastoin ilmastopolitiikan pitkäjänteisyyttä, jota myös elinkeinoelämä on peräänkuuluttanut. Meidän pitäisi nyt kaikin keinoin varmistaa, että suomalaisyritykset ovat etujoukoissa kehittämässä kestäviä ratkaisuja myös muiden maiden tarpeisiin.

Suomalaisten maatilojen kannalta ongelmallista on, että lisävelvoitteen alentaminen heikentää biokaasun investointinäkymiä. Tämä taas on ristiriidassa sen kanssa, että hallitus on ohjelmassaan todennut edistävänsä biokaasun käyttöä Suomessa.

Arvoisa puhemies! Liikenteen ilmastopäästöjä on määrätietoisesti vähennettävä ja tehtävä päätökset korvaavista toimista viipymättä. Niitä ovat esimerkiksi sähköisen liikenteen voimakkaampi edistäminen ja etenkin liikkumisen kulkutapaosuuksien muuttaminen. Tähän ratkaisuna vihreiden vaihtoehtobudjetissa esitetään joukkoliikenteen arvonlisäveron laskemista nolnaan sekä kävelyn ja pyöräilyn investointimäärärahojen kasvattamista. Hallitus sen sijaan laskee sähköisen liikenteen infrastruktuurin tukia, leikkaa joukkoliikenteeltä sekä kävelyä ja pyöräilyä ja korottaa joukkoliikenteen arvonlisäveroa.

Arvoisa puhemies! Vihreiltä on myös tulossa kakkoskäsittelyyn tähän esitykseen liittyvä esitys.

Toinen varapuhemies Tarja Filatov: Edustaja Marttila.

21.44 Helena Marttila sd: Arvoisa rouva puhemies! Suomi on sitoutunut puolittamaan liikenteen päästöt vuoteen 2030 mennessä. Jakeluvelvoitteen tärkeys johtuu ensisijaisesti sen tehokkuudesta ainoana varmana toimenpiteenä tuottaa päästövähennyksiä. Ilmastokriisi on

Punkt i protokollet PR 67/2023 rd

yksi aikakautemme suurista turvallisuushista, ja jokainen ymmärtää, että meidän tulee irtaantua fossiilisista polttoaineista. Hallituksen toimet päinvastoin lisäävät fossiilisten käyttöä 20 prosenttia. Autoilun kustannuksia olisi mahdollista alentaa myös muilla keinoilla, kuten esimerkiksi työmatkavähennyksellä, ja onkin täysin käsittämätöntä, että hallitus valitsee keinoksi sellaisen, jolla on kiistatta kielteinen vaikutus liikenteen päästöjen vähenykseen.

Arvoisa puhemies! SDP esittää muutoksia lain 5 §:ään talousvaliokunnan mietintöön jättämässämme vastalauseessa. Hallituksen valitsema linja on täysin vastuuton. Esitämme-kin mallia, jolla vastataan sekä ilmastohuoliin että kansalaisten kohonneisiin liikkumisen kustannuksiin, ja samalla varmistamme elinkeinoelämälle näkymän eteenpäin. Suomi elää vihreästä siirtymästä, ja hallituksen olisikin tärkeintä huolehtia, että investointiympäristö pysyy vakaana ja yrityksillä on kirkas näkymä eteenpäin. Johdonmukainen ilmastopolitiikka on tässä kaiken a ja o, ja tämä näkökulma painottui vahvasti myös valiokunnan asian-
tuntijakuulemisissa.

Hallitusohjelman sivulla 147 sanotaan, että ”kehittyneiden uusiutuvien ja synteettisten polttoaineiden sekä biokaasun investointiympäristöstä huolehditaan”. Voi vain ihmetellä, miten suuressa ristiriidassa hallituksen sanat ja teot ovat tässäkin asiassa.

SDP:n esittämät muutokset eivät ole radikaaleja, mutta ne ovat harkittuja ja tarpeellisia. Korottaisimme jakeluvetoa kolme prosenttiyksikköä jo vuodesta 2024 lähtien ja säätäisimme lakiin jo nyt näkymän vuoteen 2030 asti ja sen yli. Hallitus muuttaa esityksensä vain vuoden 24 velvoitetta, ja uusi esitys on luvassa sitten joskus ensi vuonna. Vastalauseemme 5 §:ssä esitetään nämä nousevat tasot vuoteen 2030 asti ja taso myös siitä eteenpäin.

Lisäksi, mikä nousi esiin talousvaliokunnan kuulemisessa elinkeinoelämän puolelta, emme laskisi kehittyneiden polttoaineiden lisävelvoitetta, toisin kuin hallitus. Näillä muutoksilla väitän, että SDP:n malli on kestävämpi niin ilmaston, ihmisten arjen kuin yritystenkin näkökulmasta.

Arvoisa rouva puhemies! Teen vastalauseen 1 mukaiset pykälämuutokset.

Toinen varapuhemies Tarja Filatov: Edustaja Kettunen.

21.47 Tuomas Kettunen kesk: Rouva puhemies! Kyllähän keskusta tukee hallituksen linjaa, että jakeluvetoa taso säilytetään vuonna 24 samalla alennetulla 13,5 prosentin tasolla, mikä se on tänä vuonnakin, koska kyllähän polttoaineiden hinnat ovat yhä korkealla — kiitoksia siitä hallitukselle hyvästä työstä. [Timo Harakka: Katumus!]

Nyt täytyy muistuttaa siitä, että kyllä jo vuodesta 15 lähtien, edustaja Harakka, jos voitte kuunnella, Suomen Keskustakin selkeällä linjalla, mitä se jatkaa tälläkin hetkellä, on menossa fossiilitaloudesta kohti biotaloutta. Me ihmettelemme sitä, että kun puhutaan biokaasusta kauniissa juhlapuheissa ja se on myös hallitusohjelmaan ansiokkaasti kirjattu, niin tätä ei ole sitten toimeenpantu vielä tarpeeksi voimakkaasti ja niin kunnianhimoisesti kuin olisi tarve, koska kyllähän biokaasu ja biokaasutuotanto tuovat meille Suomeen oma-
varaisuutta ja ennen kaikkea huoltovarmuutta. Ja kyllä Suomen Keskusta enemmän pelaa kotimaisuusasteen pussiin kuin öljyseikkien pussiin, kun ajellaan fossiilisilla polttoaineilla.

Vielä tähän ammattidieseliin, minkä edustaja Kulmuni puheenvuorossaan toi esille. Meidän mielestämme on hienoa, että hallitus huomioi yritysten kuljetuskustannusten mer-

Punkt i protokollet PR 67/2023 rd

kityksen, mutta kyllä me ihmetellään sitä, että hallitus ei ole toteuttamassa kuljetusalan ammattidieselilä. Moni puolue, hallituspuolue, eduskuntavaalien alla kannatti ammattidieselilä käyttöönottoa. Hyvä hallitus, yhdeksän ja puoli senttiä olisi mahdollisuus tiputtaa meidän kuljetusyrittäjien polttoainekustannuksia litraa kohden. Tämä toisi meille ennen kaikkea sitä kilpailuetua ja kyvykkyyttä pärjätä, varsinkin kun me olemme vientivetoinen maa.

Kyllä minä haluan vielä huomauttaa hallituspuolue perussuomalaisia. Nimittäin te lupasitte eduskuntavaalien alla luopua kokonaan biopolttoaineitten jakeluvetoitteesta, mutta tätähän ei toteutettu. Sen sijaan te olette korottamassa tavallisen työmatkailijan kustannuksia nostamalla matkavähennyksen omavastuuta 150 eurolla ja antamalla vähennysoikeuden enimmäismäärän laskea jopa 1 400 eurolla tämän vuoden tasosta. Tämä kummastuttaa montaa suomalaista autoilijaa, joka lähtee ylihuomennakin itsenäisyyspäivän juhlan viettojen jälkeen töihin pitkien välimatkojen maakunnissa. [Puhemies koputtaa] Miksi te salitte tämän, arvon perussuomalaiset, arvon hallitus?

Toinen varapuhemies Tarja Filatov: Edustaja Vestman.

21.51 Heikki Vestman kok: Arvoisa puhemies! Tämä on ilon päivä suomalaiselle autoilijalle. [Miko Bergbom: Kyllä!] Tämä on todella ilon päivä siksi, että meillä on käsittelyssä talousvaliokunnan mietintö hallituksen esityksestä, jolla Orpon hallitus torppaa polttoaineiden jakeluvetoitteiden korotuksen, jonka Marinin hallitus päätti viime vuonna. [Timo Harakan välihuuto] Orpon hallitus siis laskee päätöseräisesti merkittävästi pumppuhintaa Marinin hallituksen päätökseen nähden. [Timo Harakka: Neljä senttiä!] Marinin hallituksen päätöksen mukainen käsittämätön jakeluvetoitelisä, jopa 50—65 senttiä litralta, perutaan. [Timo Harakka: Milloin?] Suomalaiset ovat todella tiukilla arjen kasvavien kustannusten kanssa. Jakeluvetoitteiden laskeminen on Orpon hallituksen kädenojennus suomalaisille. Öljyn maailmanmarkkinahintaan Suomen hallitus ei tietenkään voi vaikuttaa, mutta pumppuhintaa nostavaan jakeluvetoitteeseen hallitus voi vaikuttaa. [Timo Harakan välihuuto] Orpon hallituksen valinta, tämän hallituksen valinta, on helpottaa pumppuhintaa autoilevien suomalaisten perheiden hyväksi. Marinin hallituksen valinta sen sijaan oli jättikorotus jakeluvetoitteeseen ja siten pumppuhintaan. [Timo Harakka: Entä Sipilän hallituksen?] Bensapumpulla politiikalla on todella väliä.

Haluan nostaa esiin talousvaliokunnan saaman työ- ja elinkeinoministeriön selvityksen, jonka mukaan Marinin hallituksen päättämä jakeluvetoitteiden taso olisi nostanut bensiinin pumppuhintaa ensi vuoden alusta noin 15 senttiä litralta ja dieselin hintaa noin 17 senttiä litralta. [Timo Harakka: Entä Sipilän hallitus?] Vuodesta 25 hinta olisi noussut vielä lisäksi noin 26 senttiä litralta, ja kokonaisvaikutus bensiinin pumppuhintaan olisi yhteensä noin 50 senttiä litralta vuonna 2030. [Välihuutoja] Dieselillä vastaava lisäys olisi 32 senttiä litralta ja kokonaisvaikutus yhteensä noin 65 senttiä litralta. Aivan järkyttävä hinnankorotus, ja tästä Marinin hallitus siis päätti. [Timo Harakka: Ja Sipilän hallitus!]

Hallituspuolueet eivät tietenkään voi hyväksyä tällaista suomalaisten autoilijoiden kurnittamista ja peruuttavat nyt Marinin hallituksen päätöksen, jolla siis pumppuhintaa olisi nostettu. [Timo Harakka: Ja Sipilän hallituksen!] Kyllä pitää Suomessa olla varaa ajaa muullakin kuin Teslalla. Ajatellaan Uudenmaan tai vaikkapa, sanotaan, pitkien välimatkojen Kainuun pieni- ja keskituloisia autoilijoita — olisiko tällainen 50—65:n sentin hinnan korotus litrahintaan ollut heille kohtuullinen? No, ei todellakaan olisi ollut, ja sen takia tämä hinnankorotus perutaan. Ei voi olla niin, että Suomessa pitää käydä töissä, jotta on va-

Punkt i protokollet PR 67/2023 rd

raa käydä töissä. [Piritta Rantanen: Työmatkavähennys! — Timo Harakka: Työmatkavähennys!] Valtaosalle suomalaisista auto on täysin välttämätön arjen hallinnan väline: sillä käydään töissä, viedään lapset hoitoon ja harrastuksiin. Auton varassa eletään aktiivista ja hyvää elämää. Nykyhallitukselle autoilu ei ole ympäristörikos.

Logistiikka-alan kustannuksia tämä jakeluvelvoitteen helpotus luonnollisesti myös alentaa suhteessa Marinin hallituksen päättämään uraan. [Timo Harakka: Ja Sipilän hallituksen!] Kuten kuulumme talousvaliokunnan puheenjohtajan esittelypuheenvuorosta, ilman nyt tehtävää päätöstä maanteiden tavaraliikenteen kustannukset olisivat nousseet noin 220 miljoonaa euroa. On päivänselvää asia, että tällä olisi ollut Suomen kilpailukykyä heikentävä vaikutus.

Jakeluvelvoitteen korotuksia on kritisoitu ennen muuta siitä, että biopolttoaineen valmistukseen tarvittavia raaka-aineita ei ole saatavilla riittävästi, mikä nostaa polttoaineiden hintoja ennakoimattoman paljon. Kohtuuttoman korkeaksi kiristetty jakeluvelvoite edustaakin eräänlaista ilmastopolitiikan anekauppaa: se, joka maksaa kovaa hintaa, saa päästövähennyksen tililleen, mutta globaalit päästöt eivät laske mihinkään, koska raaka-aineet muodostavat pullonkaulan. Eihän tällaisessa politiikassa ole järkeä.

Arvoisa puhemies! Tulevaisuuden ratkaisuna luotan synteettisten polttoaineiden kehittymiseen. Tehtaan piipusta kerätään talteen hiili, josta tehdään vedyn avulla polttoainetta. Näin valmistettua jakeluvelvoitteen mukaista sähköbensaa voisi tuottaa Suomessakin. Teknologiahän on jo olemassa, mutta sähköbensan tuottaminen on toistaiseksi kallista. [Timo Harakka: Mikä litrahinta?] Sen edellytyksiä parantaa erityisesti muun muassa puhtaan sähköntuotannon lisääminen, joka on Orpon hallituksen energiapolitiikan keskiössä. Tässä politiikassa on järkeä. [Välihuutoja]

Toinen varapuhemies Tarja Filatov: Edustaja Lehtinen.

21.56 Rami Lehtinen ps: Arvoisa rouva puhemies! Vuodesta 2020 polttoaineen hinta on noussut jopa 50 senttiä litralta. Autoilun kustannukset ovat siis merkittävästi nousseet. Se, että tämän esityksen avulla polttoaineen litrahinta laskee noin 3,8—3,9 senttiä litralta, ei tarkoita sitä, että hupiajelu merkittävästi kasvaisi. Esityksen tarkoituksena on kompensoida jakeluvelvoitteen nousun aiheuttamaa vaikutusta pumpulla. Vaikka ensi vuonna jakeluvelvoite ei vielä tule nousemaan, niin vuonna 25 sen tarkoitus on nousta kolmella prosenttiyksiköllä.

Joillekin oppositiossa tuntuu olevan erittäin vierasta sellainen, että Kehä kolmosen ulkopuolella julkinen liikenne ei toimi yhtä hyvin kuin täällä Helsingissä. [Piritta Rantanen: Ei ollenkaan epäselvää! — Miko Bergbom: Vihreille on!] Auto on maakunnassa monelle välttämätön kulkuväline, jotta pääsee töihin tai voi käyttää lapsia harrastuksissa. Sähköautojen hinnat ovat vielä niin korkealla, että monella ei ole sellaiseen varaa. Töissä käynnistäkin pitäisi jäädä jotain käteen. Sen vuoksi hallitus on tehnyt monia toimia, joista tämä on yksi. Tällä hallituskaudella tässäkin asiassa pieni- ja keskituloiset ovat suurimpia hyötyjiä.

Biopolttoaineet eivät tästä uudistuksesta huolimatta ja muutoksesta huolimatta jää tankkeihin, vaikka sitä kaikkea ei Suomessa käytettäisikään. Ilmaston kannalta on aivan sama, palaako se suomalainen biodiesel Suomen rajojen sisä- vai ulkopuolella, [Katri Kulmuni: No ei se nyt ihan sama ole!] mutta myymällä siitä suuremman osan ulkomaille voimme siirtää niitä puhtaan siirtymän kustannuksia pois tavallisen suomalaisen veronmaksajan kukkarolta, ja tämä on tässä tärkeää. Siitä huolimatta meillä biodieselin kehitys ja myynti

Punkt i protokollet PR 67/2023 rd

ja valmistus eivät lopu. Markkinat ovat varmasti maailmalla — siitä ei kenenkään tarvitse olla huolissaan.

Ja mitä tulee tähän esitettyyn kysymykseen siitä, että se työntekijä on huolissaan, kun se lähtee töihin, että miten paljon hänen kustannuksensa työmatkasta kasvavat, niin jos se polttoaine olisi 65 senttiä litralta kalliimpaa, niin ihan sama, millä mallilla laskee, niin se olisi huomattavasti kalliimpaa vanhoilla päätöksillä kuin tämän hallituksen päätöksillä.

Toinen varapuhemies Tarja Filatov: Edustaja Kemppi, poissa. — Edustaja Hamari.

21.59 Lotta Hamari sd: Arvoisa rouva puhemies! Kuulimme talousvaliokunnassa useita asiantuntijoita tähän aiheeseen liittyen, ja suurin osa heistä ei kannattanut tätä esitystä. Suullisesti kuulluista asiantuntijoista vain SKAL oli ainoa, joka siis kannatti tätä jakeluvelvoitteen alentamista.

Sitten näihin hintavaikutuksiin. Tässä jo valiokunnan puheenjohtajan esittelystäkin kuulimme, että keskimääräisen vuotuisen ajomäärän perusteella arvioituna keskiverron bensiauton vuotuiset polttoainekustannukset olisivat nousseet arviolta noin 114 euroa ja keskiverron dieselkäyttöisen henkilöauton polttoainekustannukset noin 200 euroa ilman jakeluvelvoitteen alentamista. Jakeluvelvoitteen nosto olisi siis kyllä tärkein politiikkatoimi liikenteen päästöjen vähentämiseksi. Suomi on kuitenkin osana EU:n velvoitteita sitoutunut puolittamaan liikenteen päästöt vuoden 2005 tasosta vuoteen 2030 mennessä. Olin itse asiassa kirjoittanut omiin muistiinpanoihini, että taakanjakosektorin tavoitteet menevät romukoppaan — tämä kuultiin asiantuntijakuulemisessa. Meillä olisi ollut mahdollisuus olla vihreän siirtymän kärjessä, mutta nyt kuitenkin jarrutetaan.

Meidän ehdotuksemme on, että nostaisimme maltillisesti jakeluvelvoitetta siten, että ilmastotoimet toteutuisivat. Siten myös investointiympäristö pysyisi ennakoitavana. Asiantuntijakuulemisessa tuli valitettavasti ilmi, että jo nyt investointeja on jäädytetty. Autoilun hintaa pitää toki kompensoida pienituloisille muilla keinoilla, mutta meillä ei ole varaa vaarantaa ilmastotavoitteita. Nyt emme kuitenkaan ole myöskään kuulleet mitään korvaavia toimia. Päästöoikeuksien ostaminen tulee meille eteen. Olisi siis järkevämpää myös taloudellisesta näkökulmasta, että jakeluvelvoitetta nostettaisiin maltillisesti.

Arvoisa rouva puhemies! Siten kannatan edustaja Marttilan tekemää vastalauseen 1 mukaista esitystä.

Ensimmäinen varapuhemies Paula Risikko: Kiitoksia. — Edustaja Viitala.

22.01 Juha Viitala sd: Arvoisa rouva puhemies! Hallitus on kuunnellut hyvin monessa asiassa todella tarkalla korvalla elinkeinoelämää, mutta jakeluvelvoiteasian osalta korvat ovat kyllä olleet tiukasti lukossa. Orpon hallitusohjelmassa luvataan, että kehittyneiden uusiutuvien ja synteettisten polttoaineiden sekä biokaasun investointiympäristöstä huolehditaan. Talousvaliokunnalle toimitetuissa asiantuntijalausunnoissa tulee vahvasti esiin huoli hallituksen politiikan vaikutuksista yritysten investointiympäristöihin. Yritysmaailma on pitkään peräänkuuluttanut johdonmukaista ja selkeää linjaa vihreän siirtymän toteuttamiseen. Tempoileva linja uhkaa sotkea myös yritysten investointisuunnitelmat. Suomen menestyksen kannalta on ensiarvoisen tärkeää houkutella talouskasvua, hyvinvointia ja työllisyyttä tukevia uuden vihreän teknologian yrityksiä Suomeen. Maailmalla on kova kilpailu vihreän teollisuuden investointihankkeista, ja vakaa, ennustettava investointiympäristö

Punkt i protokollet PR 67/2023 rd

luo sitä houkuttelevuutta yrityksille — sitä Suomi tällä hetkellä tarvitsee. Suomessa on jo tälläkin hetkellä useita isoja yrityksiä, joiden strategiassa on hyvin vahvasti vihreän siirtymän tuomat mahdollisuudet ja jotka ovat jo nyt investoineet suuria summia esimerkiksi biopolttoaineiden tuotantoon. Olemmeko me valmiita vetämään mattoa niiden yritysten jalkojen alta ottamalla pakkia tässä jakeluvetoasiassa?

Arvoisa rouva puhemies! Mikäli emme pysty tarjoamaan pitkäjänteistä investointinäkömää, on riski, että emme kykene olemaan mukana teollisuuden muutoksessa. Se teollisuuden muutos on pitkää peliä, ja pikavoittoja ei ole siinä tarjolla. Nyt hallituksen esitys tarjoaa sumuista näkymää tulevaisuuteen.

Ensimmäinen varapuhemies Paula Risikko: Kiitoksia. — Edustaja Bergbom.

22.03 Miko Bergbom ps: Kunnioitettu rouva puhemies! Kuka sanoo, että äänestämällä ei voi vaikuttaa — kyllä sillä voi, ja tässä salissa, tässä käsittelyssä, tässä kokonaisuudessa ja tässä asiassa se nyt nähdään.

Tämä hallitus kykenee alentamaan polttoaineen hintaa, helpottamaan suomalaisten pärjäämistä heidän arjessaan. Kuten on tässä salissa todettu yhä useampaan kertaan kansanedustajien suulla ja tämän salin ulkopuolella suomalaisten suulla: kaikilla ei ole varaa sähköautoon, kaikki eivät ole sellaisen julkisen liikenteen varassa, jolla voi kulkea töihin, käydä kaupassa ja viedä lapsia harrastuksiin. Tämä on fakta, mutta tätä asiaa Marinin hallitus ei omassa toiminnassaan ja suuruudenhulluissa ilmastosuunnitelmissaan huomioinut. Jakeluvetoituksen nosto, jonka te olitte viemässä läpi viime kaudella, teitte päätöksen siitä, olisi aiheuttanut kymmenien senttien vaikutuksen polttoaineen hintaan tulevina vuosina. Täysin järjetön päätös. [Timo Harakka: Persujen päätös!] — Edustaja Harakka, harmittaaako teitä, että tämä hallitus alentaa polttoaineen hintaa? Sekö teitä harmittaa? [Hälinää] Voitte varata oman puheenvuoron tämän jälkeen, teillä on siihen täysi mahdollisuus tässä salissa.

Tämä hallitus alentaa jakeluvetoituksen nousukäyrää, tämä alentaa polttoaineen hintaa, hyödyttää suomalaista. Tämä hallitus alentaa polttoaineveroa, tämä hyödyttää suomalaisia. Ja tämä hallitus alentaa ajoneuvoveron perusveroa, [Antti Kurvinen: Silmänkääntötempu!] mikä nimenomaan kohdistuu niihin autoihin, jotka ovat vanhoja, ja hyödyttää niitä pienituloisia, jotka eivät pysty ostamaan sähköautoa. [Antti Kurvinen: Perussuomalaiset pettää aina!] Tämän lisäksi hallitus alentaa vielä työn verotusta, ja kun nämä lyödään yhteen, niin se muodostaa sen, että suomalaiset pystyvät käymään töissä myös pääkaupunkiseudun ulkopuolella ja myös tilanteessa, jossa heillä ei ole varaa kymmenien ja kymmenien tuhansien eurojen sähköautoon. Tämän takia tämä hallitus tekee sen. Poliitikalla voi vaikuttaa. Äänestämällä SDP:tä saa korkeamman jakeluvetoituksen ja sitä kautta korkeamman pumppuhinnan pumpulla. Tämä on tosiasia, ja tämä tulee teidän esityksessänne ilmi suoraan teidän valiokunnan lausumissa.

SKAL, joka on siis asiantuntija kuljetusalalla, itse toteaa, että tällä esityksellä on myönteisiä vaikutuksia kuljetusyrityksille. Mitä tämä tarkoittaa? Sillä on merkitystä myös suomalaisten yritysten kilpailukyvyille, kun suomalaisten kuljetusyritysten kustannustaso laskee suhteessa siihen, mitä te esitte.

Mitä tulee näihin jakeluvetoituksen biokomponentteihin, niin niiden kysyntä ja tarjonta ovat tällä hetkellä aika radikaalissa epätasapainossa, eli niitä ei ole tarjolla niin paljon kuin niillä olisi kysyntää maailmalla. Eli huoli pois: suomalaiset toimijat voivat viedä näitä bio-

Punkt i protokollet PR 67/2023 rd

komponentteja myös ulkomaille, eli he saavat sitä kautta tuloja itselleen, toisin kuin täällä esitetään. [Timo Harakan välihuuto]

Tämä päätös hyödyttää suomalaista autoilijaa. Tämä on askel oikeaan suuntaan siinä, että kaikki suomalaiset pidetään mukana, toisin kuin teidän ilmastopolitiikassanne, jossa vain ja ainoastaan hyvätuloiset pärjäävät ja suomalaiset pienituloiset jätetään kotiin, koska heillä ei ole varaa teidän suuruudenhulluun ilmastopolitiikkaanne. Tämä on oikea suunta. [Timo Harakka: Ei heillä ole autojakaan!]

Ensimmäinen varapuhemies Paula Risikko: Kiitoksia. — Edustaja Kyllönen.

22.07 Merja Kyllönen vas: Arvoisa rouva puhemies! Minulla on semmoinen hämähä ymmärrys, että Suomi on edelleen sitoutunut ilmastotavoitteisiin ja 1,5 asteen ilmastopolitiikkaan ja ollaan edelleen tavoittelemassa myöskin tämmöistä kuuluisaa Suomen hiilineutraalisuutta vuoteen 2035. Korjatkaa, jos olen väärässä. [Timo Harakka: Ei kuulu mitään korjausta!] Ja sen asian huomioiden tulisin pitämään tämän puheenvuoron tänne senkin takia, kun tässä on niin suuresti iloittu ja melkein jopa riehaannuttu tästä jakeluvuorituksen alentamisesta. Se on toki hetkellisesti lämmittävä ja mukava asia veronmaksajalle. [Miko Bergbom: Kyllä!] Se on vähän samanlainen kuin tirskauttaa ne pissat housuun kovalla pakka-sella, se hetken aikaa lämmittää.

Nimittäin tämä taakanjakosektori on hivenen haasteellisempi meille noin niin kuin veronmaksajien näkökulmasta. Se tarkoittaa sitä, että jos me sillä taakanjakosektorilla päätetään vähän löysää liikenteeseen, niin siinä vaiheessa, kun on löysää liikenteessä, meidän pitää kiristää asumisesta, maataloudesta, maankäytöstä, työkoneista, jätesektorilta tai F-kaasuista eli fluoratuista kaasuista. Jos me ei sitä pystytä tekemään, kun on kyse asetuksesta ja sitovista velvoitteista vuoteen 2030 mennessä, niin se sitten tarkoittaa jatkossa sitä, että meillä pitäisi pystyä ostamaan markkinoilta näitä päästöyksiköitä, ja iso kysymys on, onko niitä siinä vaiheessa ostettavissa, kun meillä niitä tarvittaisiin, ja mikä sen hiilidioksiditon hinta sitten lähtöpaikassa on. Tällä hetkellä on arvioitu, että me jäädytämme löysäksi tavoitteesta noin kolmisen megatonnia, ja sen hintalappu tietysti on arvioitu aika isoksi. Parhaimmillaan voidaan puhua jopa puolesta miljardista eurosta.

En halua mitenkään pilata ilonpitoa ja semmoisia riemukkaita pyllähdyksiä, mitä on täältä salista käyty kertomassa kansalle. Mutta minä haluaisin pitää veronmaksajan tiedossa myöskin sen reaalitason ymmärryksen näistä päätöksistä, mitä on tehty: että se hetkisen hurmos voi yhtäkkiä kääntyäkin pidemmän aikavälin kaaokseen.

Miksi me ollaan tässä tilanteessa? Me ollaan tässä tilanteessa sen takia, että on ollut jo oikeastaan toistakymmentä vuotta semmoinen himmeä unelma niin meidän elinkeinoelämällä kuin meidän toimijakentällä ilmastopuolellakin siinä, että meillä olisi jonkunlainen toisenlainen ohjausjärjestelmä meidän liikenteen maksu- ja verojärjestelmässä, jossa pystyttäisiin myöskin pelaamaan tämän ilmastopolitiikan pelisääntöjen mukaisesti. 2012 sitä yritettiin käynnistellä, mutta se kokonaisuus ei lähtenyt lentoon. Ehkä valtiovarainministeri Vanhasen kaudella oli tässä lähiaikoina semmoinen paras yritys siitä, että tätä kokonaisuutta olisi lähdetty tekemään uudelleen. Mutta nyt me ollaan jälleen kerran siinä tilanteessa, että me ollaan hätä kädessä ja hökö housussa, kun meillä ei ole oikeastaan muuta ohjausmekanismia kuin tämä jakeluvuoro.

Jotta me pärjättäisiin tässä taakanjakokokonaisuudessa — joka ei ole mikään vitsi, ei haaveiden tuomaa eikä unien luomaa, se on voimassa oleva asetus, johon me ollaan sitou-

Punkt i protokollet PR 67/2023 rd

duttu. Ja ne sitovat velvoitteet tarkoittavat meille myöskin taloudellisia sitoumuksia, jos me ei kyetä niistä velvoitteista yli pääsemään. Minä luulen, että edustajakollega Kurvinen pystyy varmaan avaamaan entisenä maatalousministerinä, mitä se tarkoittaa maataloudelle, jos liikenne löysää tai joku muu löysää. Tämä ei ole mikään yksinkertainen juttu. Ja sen takia ikävä Kyllönen kävi pilaamassa nämäkin lasten meuhukset ja iloiset kesäjuhlat, [Naurua] mitä tässä järjestettiin.

Me ollaan sen reaali poliittisen tilanteen edessä, että tätä taakanjakokokonaisuutta me ei päästä kiertämään, ei mitään kautta. Sen takia minä toivon, että tässä salissa olisi yhteisymmärrystä siihen, että meidän oikeasti pitää tehdä meidän liikenteen maksu- ja verojärjestelmään jotain, että me pärjätään tulevana vuosikymmeninä tämän kokonaisuuden kanssa. En usko, että kukaan haluaa täällä järjetöntä nousua kenenkään kuluihin tai kasvavaa maksupainetta yhdellekään veronmaksajalle. Ja se rakennetaan vaan kestäväällä politiikalla ymmärtäen nämä kokonaisuudet, ei silleen, että hetken voi juhlaa ja iloita ja on lämpöä pöksyissä, mutta sitten se saattaa jäätyä yhenäkkiä ensimmäisessä pakkasessa, mikä puhalttaa tuolta maailman tuulista. — Että kiitos ja anteeksi. [Antti Kurvinen: Se oli aivan hyvä puheenvuoro! — Välihuutoja]

Ensimmäinen varapuhemies Paula Risikko: No niin, kiitoksia. — Edustaja Pitko.

22.12 Jenni Pitko vihr: Arvoisa puhemies! Aivan kuten edustaja Kyllönen kertasi hyvin, tällä jakeluvetoiteella on todella iso merkitys Suomen hiilineutraalisuuden tavoitteen saavuttamiselle. Vastaavaa päästövähennemää, mitä tällä lailla olisi saatu nyky muodossa, on miltei mahdoton saada millään muulla keinolla. Tätä on tutkittu ministeriöissä ja näissä taustapapereissakin hyvin tuotu esille. Tämä hallituksen esitys nostaa Suomen päästöt 4,5 megatonnia vuoteen 2030 mennessä. Se on noin 10 prosenttia Suomen vuotuisista päästöistä — 10 prosenttia Suomen vuotuisista päästöistä tällä yhdellä esityksellä.

Ilmastopolitiikassa ennakoitavuus on aivan tärkeää. Se on se viesti, mikä me saadaan yrityksiltä. Se on myös viesti, mikä monesti oikeistopoliitikoilta, kokoomukselta, tulee. Ennakoitavuus on tärkeätä, jotta sekä kansalaiset että yritykset pystyvät muovautumaan siihen muuttuvaan tulevaisuuteen, joka meillä aivan varmasti on edessä. Kyse on myös siitä, millainen investointi Suomi on yrityksille, niille yrityksille, jotka haluavat tuottaa vähäpäästöisiä ratkaisuja. Kun hallitus nyt muuttaa tätä Suomen lakiin kirjattua nousevaa jakeluvetoitetta, kääntää se samalla selkänsä isoille investoinneille. Tätä esitystä ovat kritisoineet niin elinkeinoelämän järjestöt kuin yritykset. Meille on kerrottu täällä eduskunnassa, että nämä muutokset voivat estää jopa vetyinvestointien saamista Suomeen, sillä kilpailu näistä investoinneista on juuri nyt erittäin kovaa, eikä meidän ole järkevää asettautua tässä takamatkalle, juuri kun me olimme pääsemässä sinne eturiviin.

Jakeluvetoitteen lisävelvoitteen alentaminen hidastaa myös biokaasun kysynnän kasvua. Se lisää epävarmuutta tulevasta kysynnästä ja siten heikentää myös biokaasuinvestointien saamista Suomeen, koska niiden investointien edellytys on kotimainen kysyntä. Tässäkin tapauksessa hallituksen puheet ovat aivan ristiriidassa keskenään. Te hallitusohjelmassa haluatte edistää biokaasun tuotantoa, mutta tuotte tänne saliin lain, joka hidastaa biokaasun tuotantoa. Hallitus nojaa siis fossiiliisiin polttoaineisiin, se nojaa vanhaan fossiilitalouteen, kääntää selkänsä vetytaloudelle ja tulevaisuuden kestäville investoinneille. Mutta sen lisäksi hallitus myös jarruttaa energiaomavaraisuuden edistämistä. Kotimai-

Punkt i protokollet PR 67/2023 rd

sella biopohjaisella energialla me voisimme korvata ulkomaista fossiilienergiaa ja se lisää Suomen huoltovarmuutta, mutta tämä ei kelpaa hallitukselle.

Arvoisa puhemies! On myös huomattava, että tällä on vaikutusta myös ihan käytännön autokauppaankin, esimerkiksi 30 000 sähköautoa vähemmän Suomeen. Sillä on vaikutusta myös kuljetustapamuotoihin, kulkevatko kuormat maanteilla vai raiteilla. Näitä asioita ei oltu huomioitu hallituksen esityksessä, siis sitä, että asiat voisivat myös siirtyä. Viime vuosinahan kehitys on mennyt niin, että tavaraliikenne on siirtynyt raiteilta kohti tieliikennettä. Tällä esityksellä me oltaisiin saatu sitä raideliikennettä parannettua kilpailukykyisemmäksi.

Mutta mitä hallitus tekee sitten näitten puuttuvien päästöjen suhteen, mitä meillä on tämän ilmastotavoitteen sekä oman hiilineutraalisuustavoitteen suhteen tai sitten EU-velvoitteen suhteen? Ei mitään. Meille ei ole tuotu yhtäkään korvaavaa keinoa, ei yhtäkään korvaavaa keinoa, ja tämä uhkaa, kuten tässä salissa on tullut esille, myös aika lailla meidän kansantalouttamme. On arvioitu, että jopa 50—480 miljoonaa euroa voi tulla Suomelle laskuksi näitten päästöoikeuksien hankinnassa tai sitten meidän päästöoikeuksien myynnistä saatavat tuotot vähenevät jopa 480 miljoonaa euroa.

Arjen kustannusten nousu on totta kai asia, joka tulee huomioida sekä ilmastopolitiikassa että liikennepolitiikassa, mutta sen sijaan, että ilmastotoimia perutaan, joka nyt on se keino näitten arjen kustannusten hallitsemiseen, meillä on myös vaihtoehtoja. Me voitaisiin valmistella hiiliosingon kaltainen mekanismi, jonka avulla näitä kohtuuttomaksi koettuja taloudellisia seurauksia yksityisille ihmisille voitaisiin kompensoida. Se tarkoittaa sitä, että esimerkiksi pitkien välimatkojen alueella, maalla, asuville ihmisille annettaisiin jonkunlainen kertakorvaus, koska heihin osuvat nämä ilmastopolitiikan keinot, joilla väistämättä on hintaa.

En mitenkään voi hyväksyä sitä, että me olemme nyt purkamassa Suomen päättämiä ilmastotoimia mutta emme päästä mistään uusista korvaavista toimista, eikä niistä ole edes mitään tietoa, minkälaisia hallitus kaavailee. Emme edes tiedä, aikooko hallitus tuoda korvaavia. Me olemme yrittäneet tässä salissa kysellä, aikooko hallitus tuoda korvaavat keinot ilmastopolitiikan aukkojen tilkitsemiseksi. Emme saa vastausta tähän kysymykseen. Tämä on sekä selän kääntämistä vihreille investoinneille että myös selän kääntämistä tuleville sukupolville. Se on valtavan ilmastovelan kasvattamista, ja sen maksaminen tulee kalliimmaksi myöhemmin. Tällainen hidastelu, sanoisinko jopa välinpitämättömyys tulevaisuutta kohtaan ja konkreettista ilmastotyötä kohtaan, myös rapauttaa Suomen maineen ilmastotyössä. Se on valtava karhunpalvelus tuleville sukupolville.

Ensimmäinen varapuhemies Paula Risikko: Kiitoksia. — Edustaja Kivelä.

22.18 Mai Kivelä vas: Arvoisa puhemies! Suomi on tosiaan sitoutunut tähän 2030-tavoitteeseen puolittaa liikenteen päästöt, ja tästä ei nyt pääse yli eikä ympäri. Vähän ihmettelen, että te hallituspuolueiden edustajat ette ole millään tavalla kommentoineet tätä. Te ette ole kommentoineet, mikä on teidän ilmastopolitiikkanne suunta liikenteen osalta, saati koko taakanjakosektorin osalta. Te ette ole kommentoineet, miten te ajattelitte hoitaa nämä kustannukset. Te ette ole kommentoineet, onko lisätoimia tulossa vai ei. Eli olisi mielestäni vähintään reilua kuulla, mikä teidän suunnitelmanne on.

Sitten näistä arjen kustannuksista: Tätä on tuotu esille lausunnoissa ja tuotu täälläkin aikaisemmissa puheenvuoroissa hyvin esille, että on muitakin tapoja vaikuttaa arjen kustan-

Punkt i protokollet PR 67/2023 rd

nuksiin kuin tällainen haulikkoammuntatyö. Esimerkiksi vasemmistoliitto on myös esittänyt vaihtoehtobudjetissaan sitä, että otettaisiin käyttöön tällainen niin sanottu hiiliosinkomalli, jossa sitten osa näistä fossiilisen energian tuloista voidaan palauttaa veronmaksajille ja se voidaan tehdä oikeudenmukaisella tavalla ja myös sillä tavalla, että se kohdentuu paremmin.

Eli voidaan käyttää veropolitiikan muutoksia, voidaan käyttää tukipolitiikan muutoksia ja tällä tavalla sitten kompensoida, mutta nyt tämä käytännössä tehdään niin, että kasvataan päästöjä. Täällä moni on peräänkuuluttanut, niin kuin näissä lausunnoissa esimerkiksi Ilmastopaneeli on peräänkuuluttanut, että kaikki liikennepuolen uudistukset pitäisi tehdä sellaisella tavalla, että ne vähentävät päästöjä ja ohjaavat liikkumista kestävämpään suuntaan. Nyt näissä molemmissa epäonnistutaan.

Sitten vielä tästä biokaasun ja näiden sähköpolttoaineiden lisävelvoitteesta:

Meillä aika huolestuttavalla tavalla niin Elinkeinoelämän keskusliitosta, CLC:stä kuin jopa TEMistä tuodaan esille, kuinka negatiivisia vaikutuksia tällä on, että tähän lisävelvoitteeseen tehdään muutos. Esimerkiksi TEM tässä vastineessa, jonka saimme valiokuntakäsittelyn aikana, nostaa esille ensinnäkin sen, että lisävelvoitetasot voitaisiin jättää nyky-lainsäädännön tasolle ilman, että pumppuhinnat nousisivat, sillä valmisteveroalennus kompensoi tämän neljän prosenttiyksikön lisävelvoitteen vaikutuksia. Eli tämä lisävelvoitteen laskusta luopuminen ei olisi edes vastoin tämän esityksen tavoitteita.

Samaan aikaan tällä lisävelvoitteella ja sen muuttamatta jättämisellä olisi tärkeä signaali näille sähköpolttoaineiden investoinneille, jotka nyt tässä vakavasti heikentyvät. Tällä on tosi negatiivisia vaikutuksia myös vetytalouteen kokonaisuutena. Samaan aikaan meillä on vetystrategia ja tavoite saada 100 000 uutta työpaikkaa. Myöskään näitä ongelmia te ette ole kommentoineet, ja haluaisin kuulla vähintään sen, miksi te ette jättäneet tätä nykyistä lisävelvoitetta voimaan.

Ensimmäinen varapuhemies Paula Risikko: Kiitoksia. — Edustaja Harakka.

22.22 Timo Harakka sd: Arvoisa rouva puhemies! On nyt siis huomattava se, että perussuomalaiset ja kokoomus ovat täällä suorastaan riehaantuneet siitä, että peruuttivat oman päätöksensä Sipilän hallituksesta kuuden vuoden takaa. Siis kun katsotaan, kuka ajoi maailman kovinta jakeluvelvoitetta, ne ovat perussuomalaiset ja kokoomus. Toteutuksen toki jätitte seuraavalle hallitukselle, jonka nyt olette haukkuneet maan rakoon. [Miko Bergbom: Kyllä!] Teitte itse, perussuomalaiset ja kokoomus, tämän himmelin, ja nyt olette purkaneet sen ja odotatte aplodeja siitä, että pahennatte ilmastomuutosta ja että altistatte Suomen samalla jättiläismäisille lisämaksuille EU-sitoumusten rikkomisesta — jopa puoli miljardia — mutta senkin te jätätte murheeksi ehkä seuraavalle hallitukselle, jonka voitte jälleen haukkua maan rakoon. Tälle suoritukselle ei hurraa kukaan, ei ainakaan Suomen elinkeinoelämä, joka on investoinut siihen tulevaisuuteen, jota perussuomalaiset ovat jyrkästi vastustaneet.

On myös huomattava se, että jokainen työmatka-autoilija näkee sen, että kustannukset ovat nousseet, kun työmatkavähennys on heikentynyt. Hirveä meteli bensaveron alennuksesta, joka kuitenkin — ne muutamit sentit, kuten tiedetään — hukkuu matkalla yhdeltä asemalta toiselle.

On tietysti liikuttavaa, että perussuomalaiset täällä ääni väristen puolustavat köyhää dieselautoilijaa, mutta käydään tuolla eduskunnan autotallissa katsomassa, minkälainen

Punkt i protokollet PR 67/2023 rd

ruuhka siellä on sähköautojen latauspisteillä. Kovasti nimenomaan perussuomalaisten kansanedustajat keuhvat sähköautojaan, ja hyvä niin. Suomen liikenne sähköistyy, ja sitä ette voi estää, mutta me autoilijat emme ole yksi porukka, meitä on moneksi. Toisin kuin te väitätte, niin aika moni vähävarainen polttomoottoriautoilija on ollut minuun yhteydessä ja kysynyt, miten he voisivat itse osallistua tavalla tai toisella ilmastotalkoisiin. Siksi edellinen hallitus tuki kaasumuunnoksia ja vuosia töitä tehtiin sen eteen, että myös kaikenikäisille autoille voitaisiin saada etanolimuunnos. Kun saimme tämän muutoksen aikaan, niin kas kummaa, veditte nämä tavallisen autoilijan tuet pois.

Kahdeksan vuotta olin Uudenmaan edustaja, ja ainakin itse arvostan Nestettä, joka työllistää yli 5 000 henkilöä ja on maailman merkittävien biopolttoaineiden tuottaja, joka tuo myöskin Suomen valtion kassaan joka vuosi kymmenien miljoonien osinkotulot, jotka hallitus voi sitten lahjoittaa esimerkiksi osakesäästötilien omistajille. Uudenmaan kansanedustajana minulla ei ainakaan olisi kanttia tätä erinomaista yritystä arvostella.

Ensimmäinen varapuhemies Paula Risikko: Kiitoksia. — Edustaja Räsänen, Joona.

22.25 Joona Räsänen sd: Arvoisa puhemies! Tässä kun kuuntelin hallituspuolueiden hurmahenkisiä puheenvuoroja tätä jakeluvetoa vastaan, niin luulin jo hetken aikaa, että oliko se edellinen hallitus, joka tämän suurimman kiristyksen tähän jakeluvetoon teki, mutta onneksi edustaja Harakka kertoi, miten se asia on. Todella, nyt on tilanne, missä varsinkin perussuomalaisten edustajat tänään täällä salissa vastustavat siis omaa luomustaan ja juhlivat sitä voitonona. Eli ensin tehdään jotain, ja sitten kun sitä lähdetään perumaan toiseen suuntaan, niin juhlitaan tätä suurena voitonona, ja sitten vielä tästä kaikesta syytetään muita. Tällaiseen logiikkaan ei kyllä mikään muu puolue tässä salissa kykene, mutta saavutus sekin.

Arvoisa puhemies! On ehkä syytä myös pöytäkirjoihin todeta, kun puhutaan ylipääntensä tästä liikkumisen hinnasta, että jos nyt sitten katsotaan nämä kaikki hallituksen toimenpiteet niin jakeluvetossa, polttoaineverossa kuin ajoneuvoverossa ja sitten otetaan vielä tämä matkavähennys huomioon, niin lopputulos kuitenkin, valitettavasti, on se, että työn perässä liikkujia, tapahtui se liike sitten omalla autolla tai vaikkapa julkisella kulkuneuvolla, häviää. [Antti Kurvinen: Tämä pitää paikkansa!] Eli perussuomalaiset, jotka täällä eniten meteliä pitävät tästä liikkumisen hinnasta, tekevät siis sellaista politiikkaa, jossa nimenomaisesti työn perässä liikkujia häviää. Eli suomeksi sanottuna hupiautoilu halpenee, työn perässä liikkuminen kallistuu. Voisiko hölmömpää työllisyyspolitiikkaa tässä ajassa tehdä, kun meidän pitäisi entisestään kannustaa ihmisiä ottamaan esimerkiksi työtä myös pidemmältä vastaan? Nyt tämä hallitus tekee juuri toisin eli murentaa niitä edellytyksiä, joita aikaisemmin on tehty, jotta työn vastaanottaminen myös kauempaa olisi kannattavampaa, tuettaisiin nimenomaan työn perässä liikkumista, ja sitten käytetään aivan valtavasti paljon veroeuroja sellaisten toimenpiteiden tekemiseen, joiden vaikutus luultavasti siellä kuluttajapäässä on aika pieni.

Ei voi kuin ihmetellä, miten ihmeessä tässä taas näin kävi.

Ensimmäinen varapuhemies Paula Risikko: Seuraavaksi edustaja Bergbom.

22.28 Miko Bergbom ps: Arvoisa rouva puhemies! On kyllä mielenkiintoinen valinta, että täällä edellisen hallituksen edustajat vetoavat jatkuvasti Sipilän hallitukseen. Kun te

Punkt i protokollet PR 67/2023 rd

olitte vallassa neljä vuotta, teillä oli kaikki valta tehdä Sipilän hallituksen aikaiseen politiikkaan muutoksia tästä asiasta, ja nyt kun me pääsimme valtaan, me teemme niitä muutoksia tähän jakeluvolvoitteeseen. [Timo Harakka: Perutte omat päätöksenne, jihu!] Eli kun on huomattu, että jakeluvolvoitteen liian kireä korottaminen aiheuttaa merkittävät vaikutukset pumppuhintaan, niin tämä hallitus ei sokeasti vain seuraa, että ”joo, Marinin hallitus on päättänyt, että jakeluvolvoitetta pitää nostaa, joten meidän pitää nostaa viis veisaten siitä, miten suomalaiselle kuluttajalle, suomalaiselle autoilijalle käy”. Mehän todettiin, että se on kestävä tie, kymmenien senttien vaikutus, ja tästä syystä siitä peruutettiin.

Ymmärrän, että se harmittaa teitä. Pidotte kauniin palopuheen, edustaja Harakka, Nesterin puolesta, mutta tosiasia on se, että nyt on kyse siitä, että suomalaisilla on varaa käydä töissä myös tulevaisuudessa. [Timo Harakka: Miksi sitten vähensitte työmatkavähennystä?] Sen takia jakeluvolvoitteen nousukäyrää alennetaan, toisin kuin te olisitte halunneet. Sitten te käytitte aivan käsittämättömän puheenvuoron. Te kerroitte, että täällä perussuomalaiset hurraavat dieselautoilijoille. Tämä on nyt vähän epäsuora sitaatti, mutta sen jälkeen totesitte, että eduskunnan autotallissa käy kuitenkin sähköautojen latauspisteillä kuhina ja perussuomalaiset edustajat keuhvat sähköautoja, eikö näin? [Timo Harakka: Sanonko nimiä?] — Ei, siitä ei ole nyt kyse. Eihän tässä ole kukaan sanonut, että sähköautot ovat jotenkin huonoja autoja. Eihän siitä ole kyse. [Timo Harakka: Tehän puhutte Tesloista!] Me olemme todenneet sen kylmänviileän faktan, että suomalaisilla pienituloisilla ei ole varaa sähköautoihin. [Timo Harakka: Eikä mihinkään autoihin!] Tämä on fakta. Eduskunnassa olevilla kansanedustajilla on varaa sähköautoon, ja heidän on ihan ok sellainen ostaa, koska he pystyvät siihen. Suomalaiset pienituloiset eivät pysty. [Timo Harakka: Ostamaan mitään autoa!] Ei tässä ole kyse siitä, että täällä demonisoitaisiin sähköautoja tai hybridi-autoja. Te haluatte vain kurittaa tavallista suomalaista pienituloista, jolla ei ole varaa sähköautoon. Tämä on tosiasia. [Välihuutoja ja naurua vasemmalta]

Kun katsotaan hallituksen politiikkaa — kuunnelkaa välillä, niin voitte oppia jotain — [Antti Kurvinen: Mikä ylimielisyys!] niin jakeluvolvoitteen nousukäyrää alennetaan, ajoneuvoveron perusveroa alennetaan, polttoaineveroa alennetaan ja työn verotusta alennetaan. Ja jos katsotaan sitä kokonaisuutta vielä, niin kiitän keskustaa siitä, että olette tukemassa tätä jakeluvolvoitekokonaisuutta, minkä tämä hallitus nyt onneksi muutti, toisin kuin Marinin hallitus. Mutta ihmettelen kyllä sitä, minkä takia te, keskusta, vastustatte ajoneuvoveron perusveron alennusta, kun se on nimenomaan kohdistettu niille ihmisille, joilla on vanha auto. Se hyödyttää nimenomaan niitä ihmisiä, joilla ei ole varaa vaihtaa sähköautoon. — Mutta tässä nyt, arvoisa puhemies, tähän väliin.

Ensimmäinen varapuhemies Paula Risikko: Kiitos. — Edustaja Kettunen.

22.31 Tuomas Kettunen kesk: Kunnioitettu puhemies! Edustaja Bergbomin aikaisemmasta puheenvuorosta ja tästä puheenvuorosta, minkä piditte nyt, saa sen kuvan, että tämä jakeluvolvoite, mikä tänä vuonna on siellä 13,5 prosentin tasolla ja on myös ensi vuonna tällä tasolla, olisi pysyvä malli. Näinhän ei ole. Vuosina 2025—2027 jakeluvolvoitetta nostetaan maltillisesti asteittain siten, että 2025 jakeluvolvoitteen prosentti on 16,5, vuonna 2026 se on 19,5 prosenttia ja vuonna 2027 se jakeluvolvoitteen prosenttiosuus on 22,5 prosenttia. [Timo Harakka: Liikkuminen kallistuu!] Jotenkin edustaja Bergbomin puheista sai semmoisen käsityksen, että näinhän ei olisi. Mutta näin vain tulee tapahtumaan. Ja nyt täytyy muistaa se, niin kuin edustaja Kyllönen tuossa totesi, että jos liikenteessä lähdetään lip-

Punkt i protokollet PR 67/2023 rd

sumaan jakeluvetoituksen osalta, niin jostain se kompensoidaan — sitten se kompensoidaan maataloudesta ja asumisesta. [Miko Bergbom: Te tuette tätä!]

Puhemies! Minä ihmettelen sitä, kun edustaja Bergbom tuossa toi esille aikaisemmissa puheenvuoroissa, että täällä eduskunnassa pystyy vaikuttamaan, kun äänestää eduskuntaan kansanedustajia ja puolueita, jotka tekevät muutoksia. Edustaja Bergbom, te teitte kansalaisaloitteen siitä, että polttoaineen valmistevero poistetaan ensin vuodeksi ja sen jälkeen se puolitetaan pysyvästi. [Antti Kurvinen: Mitäs sille tapahtui?] Te pystytte, arvoisa edustaja Bergbom, tässä talossa vaikuttamaan ja viemään tämän teidän tekemänne kansalaisaloitteen maaliin. Toivoisinkin, että te vastaisitte tässä keskustelussa, kuinka te tulette toimimaan. Minun mielestäni te harhaanjohtitte yli 50 000:ta suomalaista sen suhteen, että valmistevero poistetaan kokonaan vuodeksi ja puolitetaan pysyvästi. Minun mielestäni se ei ole vastuullista politiikkaa.

Minun mielestäni vastuullisuutta on se, että mitä vaaleissa luvataan, se vaalien jälkeen myös pidetään. Ja minä kummastelen suunnattomasti kainuulaisena kansanedustajana sitä, että kun me pitkien välimatkojen maakunnassa kuljetaan satoja kilometrejä — esimerkiksi Kuhmosta menee sata kilometriä työmatkaan Terrafamen kaivosalueelle — niin nyt te olette tätä työmatkavähennystä ottamassa rankalla kädellä, mikä vaikuttaa niihin kainuulaisen työntekijän työmatkoihin niin, että se työntekijä jo miettii, kannattaako lähteä enää noin pitkää työmatkaa tekemään. [Timo Harakka: Erinomainen puheenvuoro!]

Ensimmäinen varapuhemies Paula Risikko: Kiitoksia. — Edustaja Kurvinen.

22.34 Antti Kurvinen kesk: Arvoisa rouva puhemies! Edustaja Kettusen erittäin asiantuntevan puheenvuoron jälkeen tuntuu vähän, että kaikki on sanottuna. Kuten tuossa edustaja Kulmunikin aikaisemmin sanoi, me suhtaudumme varovaisesti tähän jakeluvetoitukseen tässä tilanteessa, mitä eletään tämän kustannustason nousun kanssa.

Täällä edustaja Bergbom tuolta puhujakorokkeelta puhui niin paljon vaihtoehtoisia faktoja vaihtoehtoisesta todellisuudesta, mikä tietysti on hyvin tyypillistä perussuomalaiselle puolueelle. [Miko Bergbom: Kuten?] Siinä oli monta jossia ja jossia ja elettiin jossakin vaihtoehtoisessa todellisuudessa, joka nyt sitten ei kehity jonkinlaiseksi, kun perussuomalaiset ovat olleet niin viisaita.

Tosiasia on se, että perussuomalaiset lupasivat vaalikentillä, että polttoaineen pumppuhinta alenee, ja niinhän ei, arvoisa rouva puhemies, tule tapahtumaan Orpon hallituksen politiikalla, ei sinnepäinkään. Tosiasia on se, että pumpulla hinta pysyy samana tai sitten liikkuu pikkuisen ylös, pikkuisen alaspäin, niin kuin Brent-öljystä on tainnut korkea varapääministeri, puoluejohtaja Riikka Purra puhua. Olisi mukava kuulla, aikooko edustaja Bergbom tehdä sellaisen rienausvideon myös omasta puoluejohtajastaan. Hän ilveili TikTok-videolle ennen vaaleja, että edellisen hallituksen ministerit sanoivat — Harakkakin siellä hoiti liikenneasioita ihan reippaasti — että öljyn maailmanmarkkinahinta vaikuttaa polttoaineen hintaan. Edustaja Bergbom, ennen kuin hänestä tuli korkea, kallispalkkainen kansanedustaja, teki semmoisia rienausvideoita TikTokiin edellisen hallituksen ministreistä. Nyt Riikka Purra puhuu ihan samoista asioista, [Miko Bergbom: Älkää irrottako kontekstista!] että Brent-öljy vaikuttaa siihen pumppuhintaan. Tosiasia on se, kuten täällä on mainittu monissa opposition edustajien puheenvuoroissa, että Bergbom puhui aivan muunneltua totuutta tuolta puhujakorokkeelta. Työmatka-autoilijoitten autoilu kallistuu, koska työmatkavähennystä heikennetään verotuksessa. Tämä on totaalista ihmisten vedät-

Punkt i protokollet PR 67/2023 rd

tämistä. Pitää kysyä, eikö edustaja Bergbomia ja perussuomalaisia hävetä yhtään — mutta eihän teitä hävetä yhtään. Perussuomalaiset pettää aina ja varmasti. [Miko Bergbom: Hävettääkö tyhjä paperi? Taitaa hävettää, minua ainakin hävettäisi!]

Ensimmäinen varapuhemies Paula Risikko: Edustaja Marttila.

22.36 Helena Marttila sd: Arvoisa rouva puhemies! Onhan tämä nyt melko nurinkurista, että vasemmistopuolueet joutuvat toimimaan täällä elinkeinoelämän äänenä ja perussuomalaiset muka ovat pienituloisten asialla, kun juuri hetkeä aikaisemmin täällä salissa käsiteltiin muun muassa leikkausta toimeentulotukeen eli viimesijaiseen sosiaaliturvaan.

Hallituksen esitys heikentää ennakoitavuutta erityisesti nykyisessä geopolitiisessa tilanteessa. Sijoittajat ovat erittäin riskipelkoisia. Jakeluvaikeus onkin ollut yksi tärkeä keino investointiympäristön vakauttamiseksi, jonka hallitus on nyt siis tosiaan romuttamassa. Valiokunnan kuulemisissa kuulumme, että vaakalaudalla on jopa 40 miljardin investoinnit ja yli satatuhatta työpaikkaa. Kyllä sopii jälleen kerran ihmetellä tätä hallituksen niin kutsuttua työn linjaa. Mutta ennen kaikkea huolellinen taloudenpitäjä ottaisi jo nyt huomioon toimien mahdolliset kustannukset. Päästöyksiköiden hinta voi olla jopa puoli miljardia. Voi todella perustellusti kyseenalaistaa, onko tällainen politiikka tosiaan suomalaisten veronmaksajien etu.

Ensimmäinen varapuhemies Paula Risikko: Kiitoksia. — Edustaja Pitko.

22.38 Jenni Pitko vihr: Arvoisa puhemies! Biopolttoaineilla on tärkeä rooli ilmastonmuutoksen torjunnassa, mutta niiden suhteen täytyy myös olla tarkkana siinä, että biokomponentit ovat ympäristön kannalta kestäviä. Jo tällä hetkellä näin aina ei ole, vaan polttoaineeksi on päätyntä ruuaksi kelpaavia tai merkittäviä ympäristöhaittoja aiheuttavia komponentteja. Olisikin tosi tärkeää, että Suomessakin tehtäisiin riippumaton riskiarvio nestemäisten biokomponenttien todellisista ympäristövaikutuksista. Tätä ei ole Suomessa tehty. Suomen tulisi seurata muiden EU-maiden käytäntöä luokitella palmuöljytisile sivutuotteeksi jätteen sijaan. Mutta siitä huolimatta me tulemme tarvitsemaan biopolttoaineita, jotta me pääsemme hiilineutraaliksi, ja koko EU:n alueella ja globaalisti niillä on merkittävä rooli.

Nyt hallitus on vähentämässä vetyinvestointien sekä biopolttoaineiden investointien kannattavuutta. Näitä investointeja tulee Suomeen tämän lakimuutoksen myötä vähemmän. Sen lisäksi Suomi on muiltakin osin lipsumassa polulta kohti hiilineutraaliutta. Päästöjä lisätään taakanjakosektorilla, ja maankäyttösektorin hiilinielujen vahvistamisen sijaan nieluja heikennetään. Hallitus leikkaa sieltä ja täältä, lähestulkoon kaikki merkittävät ja kustannustehokkaat ilmastotoimet, joilla päästöjä pitäisi vähentää. Hallitus siis näennäisesti sitoutuu ilmastotavoitteeseen, mutta pakittaa ilmastotoimissa.

Tämän jakeluvaikeutteen lisäksi hallitus tosiaan laskee polttoaineiden verotusta. Se lisää myös liikenteen päästöjä. Liikenteen päästöjen suotuisa kehitys oli viime vuotta mitaavassa ilmastovuosikertomuksessa jo nyt pysähtynyt, koska niiden vähentäminen on politiikan keinoilla varsin vaikeaa, mutta mitä tekee hallitus? Se vain lisää liikenteen päästöjä.

Liikenteen päästöjen vähentämisellä voi myös olla suotuisa vaikutus ihmisten terveyteen, kansanterveyteen ja sitä kautta julkiseen talouteen, jos me saisimme ihmisiä liikku-

Punkt i protokollet PR 67/2023 rd

maan enemmän kävelemällä, pyöräilemällä ja joukkoliikenteellä. Tämä on mahdollista lähestulkoon kaikkialla Suomessa, mutta erityisesti sillä on potentiaali tietenkin kaupunkiseuduilla. Mutta mitä tekee hallitus tämänkin suhteen? Se leikkaa kävelyn ja pyöräilyn investointeja, se leikkaa joukkoliikenteeltä, ja se jopa korottaa joukkoliikennelippujen hintoja. On totta, että eivät kaikki voi kulkea työmatkojansa joukkoliikenteellä, mutta todella moni suomalainen voi, ja se tehdään nyt hyvin korkeaksi hinnaltaan. Yhä useampi ihminen joutuu miettimään, millä pääsee enää töihin. Haluan myös huomauttaa, että hallitus leikkaa lisäksi tuista sähköisen liikenteen latausverkostoihin, eli yksi keinoista, mikä toisi sähköautoilun yhä useamman ihmisen mahdollisuudeksi niin työmatkoilla kuin harrastematkoilla, jos näitä latausverkkoja olisi yhä enemmän esimerkiksi kerrostalokiinteistöissä.

Ensimmäinen varapuhemies Paula Risikko: Kiitoksia. — Edustaja Kivelä.

22.41 **Mai Kivelä vas:** Arvoisa puhemies! Ensinnäkin tosiaan biopolttoaineiden kestävydestä: Olen täysin samaa mieltä siitä, mitä edustaja Pitko täällä äsken toi esille ja mitä on tuotu täällä lausunnoissakin esille ja mistä me myös talousvaliokunnassa keskusteltiin, itse asiassa jonkin verrankin, että samaan aikaan toki meidän pitää miettiä sitä, että näillä biomassoilla on rajallinen saatavuus ja niiden käyttö pitäisi ohjata sillä tavalla mahdollisimman kestäväksi, esimerkiksi liikenteen osalta sellaisiin käyttökohteisiin, joissa se sähköön tai muihin päästöttömiin lähteisiin siirtyminen on jostain syystä vaikeampaa. Sen lisäksi mielestäni oli myös hyvä tämä nosto palmuöljytisleestä ja erityisesti tästä jäteluokituksesta, eli Suomessa, toisin kuin monissa muissa maissa, se on edelleen luokiteltu jätteeksi, mikä sitten toisaalta vaikeuttaa tätä meidän kestävyysarviointia ja aiheuttaa myös veromenetyksiä valtiolle.

Toinen asia, jonka halusin vielä nostaa esille, on huoli jakeluvelvoitteen alentamisen vaikutuksista valtiontalouteen. Sitä esimerkiksi täällä edustaja Kyllönen toi hyvin esille, enkä kuullut, että hallituspuolueet olisivat tätä asiaa kommentoineet. Eli ihan aidosti haluaisin kuulla teiltä, miten te ajattelette, että tämän taloudellisen riskin, jonka tämä muutos nyt aiheuttaa valtiontalouteen, kanssa operoidaan. Me kuultiin täällä, että tämä päästöyksiköiden hinta voi nousta satoihin miljooniin. Se voi olla puoli miljardia, ja se voi olla enemmänkin. Kenelläkään ei tietenkään ole tarkkaa tietoa vielä, mitä tulee käymään, mutta me ollaan kuultu, että näitä päästöyksiköitä muut maat ovat jo joutuneet ostamaan. Eli sellaista näkymää, että jotenkin Suomen osalta todettaisiin, että näin ei tarvitse tehdä, ei kyllä ole. Eli pitää varautua siihen, että nämä kustannukset tulevat meidän eteemme.

Toinen asia, joka liittyy näihin kustannuksiin, on nämä EU:n elvytysvälineen RRF-rahat, joista aivan samalla tavalla me kysyttiin ministeriöltä lisäselvitystä. Siinäkin todettiin, että mikäli fossiilittoman liikenteen tiekartan uudistuskokonaisuus jää toteuttamatta, tällä on sitten vaikutuksia valtiontalouteen.

Eli tekisi mieli kyllä suoraan sanottuna kysyä, onko kokoomuksen suunnitelma näiden päästöyksiköiden ostamisen suhteen sama kuin Keravalla keppien myynti, että yhteiskunta kyllä sitten maksaa laskun jälkikäteen. [Vasemmalta: Ei ole yhtään kokoomuslaista vastaamassa!] — Niin, ei ole valitettavasti kukaan vastaamassa.

Ensimmäinen varapuhemies Paula Risikko: Kiitos. — Edustaja Lehtinen.

Punkt i protokollet PR 67/2023 rd

22.45 **Rami Lehtinen ps:** Arvoisa rouva puhemies! Polttoaineesta johtuva arjen kustannusten nousu kiinnostaa oppositiota lähinnä vain juhlapuheissa. [Antti Kurvinen: Perussuomalaisia ei edes juhlapuheissa!] Me sen sijaan keskitymme tekoihin. Me olemme kiinnostuneita erityisesti siitä, miten kansalaiset pärjäävät arjessa. Meille ei käy se, että kansalaisten kustannuksella pidetään yllä meidän ”ilmastomainetta”, kuten täällä on tänään toivottu. Tärkein ja kiireellisin ilmastoteko tällä hetkellä on se, että meille tulee riittävästi ydinvoimaa, puhdasta ydinvoimaa, jolla saadaan säädettyä sitä puhdasta siirtymää ja sen huonoa tuotantoa tiettyinä aikoina. [Vasemmalta: Mitä olette tehneet sen asian edistämiseksi?] Lisäksi kehittämällä tähän rinnalle vielä modulaarisia SMR-voimaloita meillä on mahdollisuus saada lisää investointeja Suomeen ja nopeuttaa sitä puhdasta siirtymää. [Vasemmalta: Koska ne tulevat?] — Uusi tekniikka vie hetken aikaa, ennen kuin se kehittyy. Mutta tulossa on, olkaa huoleti.

Siinä, mitä edustaja Harakka täällä toi esiin Nesteen toiminnasta ja sen hienoudesta viime hallituskaudella, en ihan kyllä täysin jaa tätä tilannekuvaa siinä mielessä, että Neste siirsi muun muassa uusia investointeja Suomen sijasta Rotterdamiin — ei kauhean hyvää toimintaa. Samaan aikaan kun pumppuhinta oli kaksi ja puoli euroa, mitä Neste teki? Ennätystuloksen, puoli miljardia enemmän kuin aikaisemmin, joka revittiin suoraan suomalaisten selkänahasta. Suomalainen yhtiö, mutta ei kauhean selkärankaista toimintaa, ainaakaan tästä näkökulmasta katsottuna. En voi ihailla.

Sitten pitää vielä palata tähän edustaja Kettusen työmatkavähennykseen, josta hän ei tunnu pääsevän oikein yli missään puheenvuorossa, ja tästä me ehkä jatkamme koko neljä vuotta keskustelua. [Antti Kurvinen: Iso asia!] Kustannusten nousun myötä myöskin näihin on tehtävä tarkennuksia, mutta edelleen, kun se työntekijä lähtee töihin ja kun huomioi polttoaineverovähennyksen, ajoneuvoverovähennyksen, jakeluvelvoitteen noston kompensoimisen ja poistamisen, hän merkittävästi halvemmalla ajaa sinne töihin kuin aikaisemmin tai edellisen hallituksen toimien johdosta. Tämä pitää aina muistaa. [Antti Kurvinen: Ei pidä paikkaansa! — Tuomas Kettunen: Kyllä kansa tietää!]

Ensimmäinen varapuhemies Paula Risikko: Kiitoksia. — Edustaja Bergbom.

22.47 **Miko Bergbom ps:** Arvoisa rouva puhemies! Minä en aidosti ymmärrä, minkä takia te, keskusta, olette niin vihaisia täällä salissa. Jos te olette nyt palanneet jatkuvasti siihen, mitä minä olen sanonut TikTokissa tai mitä kansalaisaloitetta minä olen edistänyt, niin nyt kun katsotaan, minkä takia minä olen puhunut esimerkiksi polttoaineen hinnasta ja puhunut sen puolesta, että sitä lasketaan, niin tosiasia on se, että teidän kaudellanne, teidän vahtivuorollanne, te nostitte polttoaineen verotusta. Te huomasitte, kuinka polttoaineen hinta nousi korkealle, ja siitä huolimatta te olitte tekemässä päätöksen siitä, että jakeluvelvoitetta kiristettäisiin merkittävästi enemmän vuonna 2024, mikä olisi aiheuttanut kymmenien ja kymmenien senttien vaikutuksen polttoaineen hintaan. [Tuomas Kettunen: Missä näin sanotaan?] Tämä on fakta.

Minä en ymmärrä, että kun te itse tuette tätä esitystä, niin minkä takia te samaan aikaan täällä toisella lauseella ikään kuin kumoatte, että tämä on nyt tosi huono juttu, nyt pitää miettiä ilmastopäästöjä ja Suomen suunnitelmia, ja silti itse tuette tätä. Kukaan ei käsenyt teitä antamaan vaalien jälkeen tyhjää paperia. [Katri Kulmunin välihuuto] Te sanoitte, että minä olen pettänyt äänestäjäni, kun en pysty yksin tässä eduskunnassa kansalaisaloitetta sellaisenaan läpi viemään. Sanoisin, että minä en ole pettänyt äänestäjäni, vaan olen hal-

Punkt i protokollet PR 67/2023 rd

lituksessa, joka alentaa polttoaineen verotusta, maltillistaa jakeluvelvoitteen korotusta, laskee ajoneuvoveron perusveroa, laskee työn verotusta. Kun te saitte vaaleissa äänet, te jättitte hallitustunnustelijalle tyhjän paperin, ja näin ollen teidän puolueen äänestäjien äänet menivät hukkaan, täysin hukkaan. [Tuomas Kettunen: Niin menivätkin, kun ne menivät perussuomalaisille! — Naurua] Te vetoatte siihen, että teidän kannatuksenne oli sen verran pieni, että ette saaneet luottamusta vaaleissa, mutta muistutan siitä faktasta, mikä ehkä keskustassa jostain syystä on unohtunut, että te saitte vaaleissa enemmän luottamusta kuin vihreät, vasemmistoliitto, RKP ja KD, joista kaksi viimeistä ovat mukana tässä hallituksessa. Teillä on joku oma henkilökohtainen trauma, mistä en tiedä, mistä se johtuu, mutta toivottavasti pääsette siitä yli ja voidaan tulevillakin kausilla tehdä historiallisesti parempaa politiikkaa autoilijoiden eteen eli alentaa polttoaineverotusta. Tämä on muuten ensimmäinen kerta, kun näin tapahtuu. Tämä hallitus tekee sen — miettikääpä. Ja keskusta ei ole mukana, harmittaa kyllä. — Kiitos. [Helena Marttila: Lisää fossiilisten käyttöä!]

Ensimmäinen varapuhemies Paula Risikko: Kiitoksia. — Edustaja Kurvinen.

22.49 **Antti Kurvinen kesk:** Arvoisa rouva puhemies! Emme me keskustassa nyt mieltä, erityisesti tässä keskustelussa, ilmastotoimia — sori nyt, jos jotakin se harmittaa — vaan mietimme sitä, onko suomalaisille puhuttu ennen vaaleja totta. Vai onko menty puhumaan muunneltua totuutta, onko menty lupaamaan liikkoja, onko menty peräti vedättämään äänestäjiä, [Miko Bergbom: Miten?] sillä edustaja Bergbom kirjoitteli ja teki videoita ennen vaaleja siitä, että pumppuhinta laskee, ja sitten kun viime hallituksen ministerit sanoivat, että öljyn maailmanmarkkinahinta, Brent-öljyn hinta, itse asiassa ratkaisee sen pumppuhinnan, niin sitten Bergbom teki sellaisen ilveilevän videon TikTokiin ja ilveili vanhoille ministereille. Nyt sitten on uudet ministerit, ja siellä hänen oma puoluejohtajansa, varapääministeri Purra sanoo, että Brent-öljyn hinta ratkaisee tämän pumppuhinnan. Tekeekö nyt edustaja Bergbom ilveilyvideon omasta puheenjohtajasta Riikka Purra? Hän ei pystynyt vastaamaan edellisessä puheenvuorossa siihen. [Miko Bergbom: Pystyn!] Haluaisin kuulla, kohteletteko te samalla tavalla puheenjohtaja Purraa kuin te kohtelitte edellisen hallituksen puheenjohtajia ja ministereitä.

Kysymys on, puhemies, siitä, että suomalaisia ei voi huijata koko ajan, niin kuin perussuomalaiset ovat tehneet. Te sanoitte ennen vaaleja: älkää äänestäkö keskustaa, äänestäkää perussuomalaisia, saatte halvempaa polttoainetta, ne maanviljelijöittenkin asiat tulevat parempaan kuntoon, eikä leikata köyhiltä ja pienituloisilta. Tämä ilta ja päivä on keskusteltu siitä, miten kaikista heikoimmassa asemassa olevilta ihmisiltä leikataan tylästi. Tämäkin on omien puheiden pettämistä, edustaja Bergbom, mitä teidän puoluejohtonne on puhunut. Ja autoilijat eivät saa edullisempaa polttoainetta, vaikka perussuomalaiset pääsivät hallitukseen. Tämän vaihtoehtoisten faktojen puhumisen ja lupausten pettämisen täytyy tulla ihmisten tietoon, koska ihmiset eivät äänestäneet keskustaa vaan perussuomalaisia, koska uskoivat saavansa sitä halvempaa polttoainetta.

Ja, arvoisa puhemies, työmatkailu tulee kallistumaan tällä vaalikaudella Orpon hallituksen politiikalla, koska työmatkailun verotusta kiristetään.

Ensimmäinen varapuhemies Paula Risikko: No niin, Bergbom vastaa tässä vaiheessa.

Punkt i protokollet PR 67/2023 rd

22.52 **Miko Bergbom ps** (vastauspuheenvuoro): Arvoisa rouva puhemies! Toden totta tämä hallitus alentaa polttoaineen verotusta, ajoneuvoveron perusveroa ja työn verotusta [Antti Kurvinen: Vastatkaa kysymyksiin!] ja jakeluvelvoitteen nousukäyrää maltillistetaan suhteessa teidän tekemiinne päätöksiin. Kyllä näissä esityksissä nähdään, että polttoaineen hinnalle niillä on vaikutuksia. [Antti Kurvinen: Ei ole!] — On vaikutuksia. Polttoaineen alentaminen alentaa polttoaineen hintaa pumpulla.

Ja sitten tähän videoon, mistä te nyt puhuitte. Nyt vastaan siihen: Totesin tällä itse videolla, josta te olette nähneet, tiedän, muutaman sekunnin klipin, joka on irrotettu ympäri sosiaalista mediaa, että on kyllä hullunkurista, että hallitus, eli teidän hallitus silloin, joka nostaa polttoaineeveroa, toteaa, että no ei me voida vaikuttaa, kun maailmanmarkkinahinnat. Teidän poliittiset päätöksenne vaikuttivat. Totesin siinä videossa, että poliitikot nimenomaan poliittisilla päätöksillä voivat vaikuttaa esimerkiksi veropolitiikan kautta polttoaineen hintaan. Tämä on fakta, ja näinhän tämä hallitus tekee. Tämä hallitus alentaa polttoaineen verotusta. Ei voi mennä vain maailmanmarkkinahintojen taakse, [Katri Kulmuni: Sanokaa se myös valtiovarainministeri Purralle!] niin kuin te menitte korottamalla polttoaineeveroja. Siinä on se ero, siinä on se ero: tämä hallitus valtiovarainministeri Purran johdolla alentaa polttoaineen verotusta eli tekee poliittisia päätöksiä, joilla alennetaan polttoaineen hintaa. Tämä on fakta.

Ensimmäinen varapuhemies Paula Risikko: Kurvinen vastaa tähän, ja sitten taas mennään puhujalistalle.

22.53 **Antti Kurvinen kesk** (vastauspuheenvuoro): Arvoisa rouva puhemies! Poliittinen päätös on se, kun työmatkavähennystä heikennetään, kun tehdään töissä käymisestä... Edustaja Kettunen, Kainuun selkosten mies, joka todella tietää, mitä on pitkät työmatkat ja pienillä tuloilla oman auton ylläpitäminen — niiden ihmisten ja monien muiden maaseudulla pikkukaupungeissa elävien ihmisten työmatka-autoilua te kiristätte. Samaan aikaan sitten Purra puhui tuolta aitiosta, että Brent-öljy maksaa tämän verran ja tämän verran. Voitteko te käydä kovistelemassa oman puoluejohtajanne siitä, ettei puhu näistä Brent-öljyn hinnan asioista? [Miko Bergbom: Hän alentaa veroja!]

Arvoisa puhemies! Minusta tuo edustaja Bergbomin puheenvuoro kuulosti aika pahasti selittelyltä. Hän puhui, että tulevaisuudessa olisi tapahtunut jotakin kamalaa, jos nyt sitten perussuomalaiset eivät pettäisi lupauksiaan hallituksessa. Ja sanon loppuun sen, puhemies, että edustaja Bergbom, älkää luvatko mitään kansalaisaloitteita äänestäjille, jos ette edes yritä viedä niitä eduskunnassa läpi. Joku räpy pitäisi olla. [Miko Bergbom: Tyhjä paperi!]

Ensimmäinen varapuhemies Paula Risikko: No niin, ja seuraavaksi edustaja Kivelä.

22.54 **Mai Kivelä vas:** Arvoisa puhemies! Haluan jatkaa vielä tätä keskustelua siitä, onko tämä esitys sosiaalisesti oikeudenmukainen. Itse pidän sitä hieman raivostuttavana, että täällä perustellaan tätä muutosta sillä, että nyt jotenkin lisätään sosiaalista oikeudenmukaisuutta liikenteen ohjauksessa, kun käytännössähän tämä vaikutus on päinvastainen eli tämä on sosiaalisen oikeudenmukaisuuden näkökulmasta epäoikeudenmukainen esitys. Vaikutusarvioinneissakin todetaan, että ylimmissä tuloluokissa autoillaan eniten, ja silloin tietenkin tämä uudistus myös hyödyttää rahamääräisesti eniten ylimpien tuloluokkien kotitalouksia. Kuten täällä keskusteltiin, kaikista köyhimmillä ihmisillä ei edes ole omistukses-

Punkt i protokollet PR 67/2023 rd

saan mitään autoa, he eivät käytä autoa, joten kaikista köyhimpiä ihmisiä tämä ei tietenkään hyödytä millään tavalla.

Samaan aikaan myös täällä itse esityksessä todetaan, että tähän hintavaikutusten arviointiin liittyy paljon epävarmuutta, josta tässä nyt äskenkin on keskusteltu. Eli käytännössä tehdään esitys, joka on sosiaalisesti epäoikeudenmukainen, ja sitten palkitaan saastuttamisesta ja ylläpidetään riippuvuutta fossiilisista polttoaineista, mikä ei tietenkään ole kenenkään ihmisen etu, ei rikkaan eikä köyhän, pitkällä aikavälillä mutta käytännössä hyödyttää enemmän hyvätuloisia kuin pienituloisia ihmisiä.

Jos hallituspuolueita kiinnostaisi tutkimusperustaisuus, niin meillä on tutkittu sitä, miten ilmastopolitiikkaa voidaan viedä oikeudenmukaisesti eteenpäin tässä maassa ja miten sitä sosiaalista hyväksyttävyyttä voidaan lisätä. Tästä on ollut isot tutkimushankkeet, joissa yksi lopputulos, johtopäätös, on se, että tällainen tasapalautus olisi paljon oikeudenmukaisempi tapa kompensoida näitä kustannuksia, joita ihmisille aiheutuu, kuin tällainen kaikkiin ja vielä eniten hyvätuloisimpiin kohdistuva alennus.

Pidän kaiken huippuna sitä, että me täällä samaan aikaan, samana päivänä, käydään läpi historiallisen pahoja leikkauksia sosiaaliturvaan ja sitten hallituspuolueiden edustajat kehataavat puolustella tätä esitystä pienituloisten edulla. Törkeää.

Ensimmäinen varapuhemies Paula Risikko: Kiitoksia. — Edustaja Bergbom, poissa. — Edustaja Räsänen, Joona.

22.57 Joona Räsänen sd: Arvoisa puhemies! Ehkä tähän kokonaisuuteen on vielä syytä todeta, että vaikka nyt käsitellään tätä jakeluvetoisuuden kokonaisuutta, niin täällä keskustelussa annettiin ymmärtää, että kun nyt sitten otetaan vaikkapa tämä ajoneuvoveroonkin tehty kevennys — vuositasona noin 50 miljoonaa — niin näillä kaikilla todella pienituloisimpia ihmisiä yritetään suojata nyt sitten liikkumisen hinnan nousulta. Ja niin kuin aivan tässä edellä edustaja Kivelä totesi, tosiasiallisesti kyllä tämä aika irvokasta on, kun sitten tässä samaisessa istunnossa käsitellään aika monta esitystä, joissa nimenomaisesti hallitus kohdentaa historiallisen suuret leikkaukset näihin pienituloisempiin.

Mutta sitten jos tästä liikkumisen hinnastakin nyt vielä keskustellaan ja todella haluttaisiin suojata näitä pienituloisimpia, niin siinäkin täytyy kyllä sitten todeta, että tämä ajoneuvoveron muutos, jonka hallitus on siis jo täällä eduskunnassa eteenpäin vienyt, ei kyllä nyt kohdennu minnekään pienituloisimpiin — johtuen siitä, että kun me katsotaan mitä tahansa tutkittua tietoa tai nykyisiä rekistereitä, niin huomaamme sen tosiasian, että aina on niin, että mitä suuremmat tulot, sitä suurempi todennäköisyys, että omistaa auton. Ja nyt kun vielä tämä veronkevennys kohdistetaan nimenomaan näille vanhoille, suuripäästöisille autoille, niin sitten on myös ihan selvää, että kun yleisesti tulot ovat suuremmat, niin sattumoisin on myös niitä suurempipäästöisiä autoja.

Arvoisa puhemies! Eli on syytä ehkä korjata pöytäkirjaan se väite, että näillä toimilla pyritäisiin pienituloisimpia suosimaan. Kyllä se vaan näin on, niin kuin hallituksen omatkin selvitykset osoittavat, että jos katsotaan hallituksen veropolitiikkaa ihan kokonaisuutena, kaikki hallituksen esitykset veropolitiikkaan, ja katsotaan, miten ne vaikuttavat eri tulodesiileihin, niin kyllä täältä hallituksen omista papereista näkyy, että itse asiassa kymmennessä tulodesiilissä elikkä kaikista korkeimmassa tulodesiilissä tulevat ne kaikista suurimmat hyödyt. Eli siltäkin osin, arvoisa puhemies, ne väitteet siitä, että näillä päätöksillä haluttaisiin pienituloisimpia suojata, ovat yksiselitteisesti väärin.

Punkt i protokollet PR 67/2023 rd

Aivan loppuun on syytä edelleen todeta, että jos sitten haluttaisiin suosia tässä hinnan-
korotuspaineessa nimenomaisesti pienituloisempia, esimerkiksi työssäkäyviä, kun poltto-
aineen hinnat ovat nousseet, niin silloin nimenomaisesti tämän matkakuluvähennyksen pi-
täminen nykyisellä tasolla olisi kaikista tehokkain ja myös kustannustehokkain keino.
Mutta valitettavasti todella hallitus tämän nyt sitten romuttaa, minkä johdosta pitkää työ-
matkaa ja vähän lyhyempääkin työmatkaa kulkevien — oli se sitten omalla autolla tai jul-
kisella liikenteellä — työmatkakustannukset tulevat radikaalisti kasvamaan.

Riksdagen avslutade den allmänna debatten och avbröt behandlingen av ärendet.