

## Plenum

**Måndag 11.12.2023 kl. 12.00—23.17**

**16. Regeringens proposition till riksdagen med förslag till lag om ändring av bilagan till lagen om punktskatt på flytande bränslen**

Regeringens proposition RP 36/2023 rd

Utskottets betänkande FiUB 11/2023 rd

*Andra behandlingen*

**Talman Jussi Halla-aho:** Ärende 16 på dagordningen presenteras för andra behandling. Innehållet har godkänts i första behandlingen och lagförslaget kan nu antas eller förkastas. — Debatt, ledamot Hyrkkö, varsågod.

*Debatt*

**22.13 Saara Hyrkkö vihr:** Arvoisa puhemies! Liikenne on Suomessa taakanjakosektorin suurin päästölähde. Esimerkiksi vuonna 22 tieliikenteen kasvihuonekaasupäästöt kattoivat taakanjakosektorin päästöistä noin 37 prosenttia ja kokonaispäästöistä yli viidenneksen. Suomella on velvollisuus puolittaa taakanjakosektorin päästöt vuoteen 2030 mennessä ja lisäksi oma tavoite vähintään puolittaa kotimaan liikenteen päästöt. Mikäli näitä liikenteen päästöjä ei vähennetä nopeasti, on ilmeistä, että Suomi ei tule näitä tavoitteita saavuttamaan, ja on todennäköistä, että Suomi joutuu tässä tilanteessa ostamaan päästövähennysyksiköitä muilta EU:n jäsenvaltioilta. Tältä taloudelliselta riskiltä hallitus sulkee silmänsä. Siitä muun muassa tämä lakiesitys on hyvä esimerkki.

Energiaverotushan on tehokkaimpia ja keskeisimpiä päästöohjauskeinoja liikennesektorilla. Tässä hallituksen esityksessä veronalennus polttoaineisiin vieläpä kohdennetaan tavalla, joka aivan erityisesti heikentää ilmasto-ohjausta ja samalla lisää fossiilisten polttoaineiden kilpailukykyä. Tämä esityksen mukainen bensaveronalennus ei ole siis linjassa Suomen päästövähennystavoitteiden kanssa. Se tulee toteutuessaan kasvattamaan polttoaineiden kulutusta ja lisäämään tieliikenteen päästöjä. Samalla se lisää Suomen riippuvuutta epävakasta ja epädemokraattisista fossiilisten polttoaineiden tuottajavaltioista. On minusta hiukan yllättävää, että hallitus haluaa, että nimenomaan näiden valtioiden ja öljyseikkien taskuun kasataan lisää rahaa samalla, kun pienituloisilta suomalaisilta leikataan.

Polttoaineiden verotus ei ole reaalisesti viime vuosina kiristynyt, mikä erikseen korostaa tätä hallituksen esityksen ongelmallisuutta. Edelliset hallitukset ovat tehneet polttoaineiden valmisteveroon nimelliskorotuksia. Orpon hallituksen esitys poikkeaa tässä meidän maamme energiaverotuksen pitkästä linjasta ja vesittää liikennesektorin keskeisimmän päästöjä vähentävän ohjausmekanismin toimintaa.

Tämän esityksen mukaan liikennepolttoaineiden veroalennus vähentäisi valtion valmisteverotuloja 168 miljoonaa euroa. Tällaisessa haastavassa taloudellisessa tilanteessa, jossa massiivisia leikkauksia kohdistetaan pienituloisille, tämänkaltaisen veroalennus ei ole oi-

## Punkt i protokollet PR 70/2023 rd

keudenmukainen eikä perusteltu myöskään julkistalouden näkökulmasta. Tämän esityksen mukainen veroalennus ei edes kohdistu erityisen hyvin pienituloisille. Valtion taloudellinen tutkimuskeskus on arvioinut, että polttoaineverotuksen lasku lisää erityisesti suurituloisten autoilua.

Arvoisa puhemies! Liikenneköyhyys, liikkumisen kustannukset — nämä ovat aitoja ongelmia, joihin tulee vastata. Polttoaineen veroalennus ei kuitenkaan ole taloudellisesti eikä ilmaston kannalta perusteltu ratkaisu, ja näillä perusteilla esitän vastalauseen 2 mukaisesti, että lakiehdotus hylätään.

**Puhemies Jussi Halla-aho:** Kiitoksia. — Edustaja Harjanne on poissa. — Edustaja Suhonen, olkaa hyvä.

**22.16 Timo Suhonen sd:** Kiitos, arvoisa herra puhemies! Nyt toisessa käsittelyssä on tämä polttoaineverokysymys, ja tietysti on aina hyvin mielenkiintoista, kun puhutaan polttoaineista ja niiden hinnasta ja kehittämisestä. Ennen vaalejahan tämä polttoainekysymys oli hyvin, voi sanoa, tulenarka. Silloin huomasimme, että joidenkin puolueiden jotkut ehdokkaat käyttivät polttoainekysymystä vaalikeppihevosenä, jolla he sitten ratsastivat auringonlaskuun, ja nyt voidaan todeta, että sen vaalikeppihevosen keppi on kyllä katkennut ja teho on poissa.

Jos tuommoinen alle neljän sentin polttoainehinnan alennus on merkittävä, niin olen kyllä hyvin hämmentynyt siitä, tuleeko näin käymään, koska ennen vaalejahan kuulimme joidenkin ehdokkaiden suusta, että maailmanmarkkinahinnat eivät vaikuta polttoaineen hintaan, ja nyt ne sitten ilmeisesti kuitenkin vaikuttavat.

No, toinen seikka on sitten myös se, kun puhutaan polttoaineista ja sitten näistä kustannuksista autoiluun liittyen, että nyt hallituksen esitys liittyy matkakuluvähennyksen omavastuuosuuden nostamiseen niin, että tähän heikentää työssäkäyvien duunareiden toimeentuloa siltä osin kuin he joutuvat autoa käyttämään. Eli tämä polttoainekysymys on hyvin ristiriitainen ja sitten samaten myös työmatkakuluvähennyksen omavastuuosuuden koroittaminen, tosi erikoista. — Kiitos.

**Puhemies Jussi Halla-aho:** Kiitoksia. — Edustaja Diarra, olkaa hyvä.

**22.18 Fatim Diarra vihr:** Kiitos, arvoisa herra puhemies! Kannatan edustaja Hyrkön tekemää hylkäysesitystä. — Kiitos.

**Puhemies Jussi Halla-aho:** Kiitoksia. — Ja edustaja Kettunen, olkaa hyvä.

**22.18 Tuomas Kettunen kesk:** Kunnioitettu herra puhemies! Polttoainekeskustelu — se kävi viime eduskuntavaalien aikana kuumana. Täytyy todeta, että hallitusta kiitän siitä, että polttoaineveroa alennetaan se neljä senttiä. Mutta minkälaiset vaikutukset sillä sitten lopujen lopuksi on, kun se vuodenvaihteesta astuu voimaan? Häviävätkö nämä neljä senttiä vaan sinne polttoaineitten mittareihin niin, että polttoaineen hinta ei tule alaspäin?

Nyt olemme, puhemies, nähneet niitä iloisia käännteitä, että pumpuilla hinta on tullut alaspäin, mutta tämä hintojen aleneminenhan ei millään tavalla ole poliittisesta toiminnasta johtuvaa, vaan maailmanmarkkinahinnasta. No, kun käydään tätä keskustelua autoilijan näkökulmasta, niin mietin vain, tuleeko sillä neljällä sentillä olemaan niin suurta vaikutus-

## Punkt i protokollet PR 70/2023 rd

ta, kun ajattelemme siitä näkökulmasta, että pitkien välimatkojen maakunnissa ja Suomessa tarvitaan omaa autoa työssäkäyntiin. Ja niin kuin tässä edellisessä puheenvuorossa edustaja Suhonen ansiokkaasti nyt toi esille, kuinkas nyt sitten käy, kun työliikenteen, työmatkojen kustannuksia ollaan nostamassa tämän työmatkavähennyksen omavastuun 150 euron osalta ja sitten myös annetaan vielä vähennysoikeuden enimmäismäärän laskea 1 400 eurolla tämän vuoden tasosta? Kyllähän tämä herättää nyt sen keskustelun, miksi näin hallitus sitten loppujen lopuksi toimii.

Mutta vielä näihin polttoaineisiin. Siitä olen tyytyväinen, että hallitus on huomionut sen, että ammattiliikenteen suunnalla, raskaan liikenteen suunnalla tarvitaan kustannus-  
hyötyjä, tarvitaan kilpailuetua, mutta toivoisin, että vielä kerran miettisitte ammattidieselin käyttöönottoa tähän maahan. Puhumme vientiteollisuudesta, puhumme kilpailukyvyttä, ja ammattidieselillä me saisimme vielä kilpailukykyä sen suhteen, että kuitenkin raskas liikenne käyttää huomattavia määriä polttoainetta, ja tämä ammattidiesel olisi semmoinen toimenpide, joka varmasti toisi kilpailukykyä meidän vientiteollisuudellemme ja ennen kaikkea ammattiautoilijoitten suuntaan.

**Puhemies Jussi Halla-aho:** Kiitoksia. — Edustaja Autto, olkaa hyvä.

**22.21 Heikki Autto kok:** Arvoisa puhemies! Tässä opposition puolelta kiiteltiin, toki vain vähän kiiteltiin, hallituksen toimia, mutta olisi syytä kysyä, kuinka paljon polttoaineiden pumppuhinta nousisi ilman näitä hallituksen toimia. Keskustelimme jo aiemmin tuosta jakeluvelvoitteen vaikutuksesta, joka olisi useita kymmeniä senttejä, mikäli olisi menty sillä Marinin hallituksen asettamalla tavoiteuralla. Nyt tämä polttoaineiden lasku on tietysti historiallinen päätös. Vaikka joku voi ajatella, onko tämä senttimäärällisesti niin merkittävää, kun viikon sisällä maailmanmarkkinoilta johtuvat hintavaihtelut ovat ehkäpä suurempia, mutta se periaate siitä, että polttoaineiden verotusta voidaan myös laskea, on valtavan iso asia, koska tähän asti tiettävästi aina polttoaineiden verotus on vain kiristynyt. Autoilijathan maksavat suomalaisen hyvinvointiyhteiskunnan rahoituksesta huomattavan suuren osan.

Tässä mielessä, kun mietimme, kuinka Suomi on pitkien etäisyyksien maa, jossa väistämättä niin työssäkäyntiin kuin arjen asiointiin kuin esimerkiksi vaikkapa harrastamiseen ihmiset tarvitsevat henkilöautoa pääosassa maata — ja kylläpä siihen törmää, että täällä pääkaupunkiseudullakin perheet autoa arjessaan tarvitsevat — on varmasti suuri asia suomalaisten kannalta ymmärtää, että maassa on nyt autoilumyönteinen hallitus, joka ymmärtää arjen realiteetit. Maassa on hallitus, joka haluaa helpottaa suomalaisten ostovoimaa, joka haluaa kannustaa työntekoa, yrittäjyyttä ja edistää sitä, että ihmiset voivat omilla valinnoillaan tavoitella onnea tässä maassa. Eli tässä mielessä tämä on hyvä ja tärkeä päätös.

Kun ymmärrän, että oppositiopuolueista halutaan myös kantaa huolta päästöistä, niin voin vakuuttaa, että niin haluamme myös hallituksessa, mutta teemme sen tavalla, jolla Suomessa sekä päästöt laskevat että talous kasvaa. Huolehdimme suomalaisten ostovoi-  
masta, maamme kilpailukyvyttä ja siitä, että Suomi on yhteiskunta, josta myös muut maat haluavat katsoa mallia, ja tuolloin saamme paljon, paljon suuremman päästökädenjäljen aikaan, pystymme oikeasti auttamaan ihmiskuntaa tasapainoon planeettansa kanssa toisin kuin tilanteessa, jossa näännyttäisimme itsemme tähän keitaalle sillä tavoin, että olisimme kiristäneet vaikkapa polttoaineiden jakeluvelvoitetta Marinin hallituksen suunnittele-  
malla

## Punkt i protokollet PR 70/2023 rd

tavalla, joka olisi siis nostanut polttoaineen hintaa useilla kymmenillä senteillä. Minusta tämäkin olisi nykyisen opposition ja edellisen hallituksen rehellistä sanaa ääneen.

**Puhemies Jussi Halla-aho:** Kiitoksia. — Edustaja Honkonen, olkaa hyvä.

**22.24 Petri Honkonen kesk:** Arvoisa herra puhemies! Nyt kun tässä koko ajan viitataan tähän jakeluvelvoitteeseen ja edellisen hallituksen toimiin tässä, on hyvä minun kerrata, mistä tämä jakeluvelvoite tässä Suomen uusiutuvan energian osuuden kasvattamisessa liikennepolttoaineissa on alun perin lähtöisin.

Matti Vanhasen toisen hallituksen aikana, kun tuli tarve vähentää liikenteen päästöjä, se haluttiin tehdä luomalla kotimainen nestemäisen polttoaineen jalostusteollisuus, ja silloin säädettiin ensimmäisistä jakeluvelvoitteista. No, nyt sitten myöhemmätkin hallitukset ovat tätä jakeluvelvoitetta korottaneet, muun muassa Sipilän hallitus, joka 2016 hyväksymässään energia- ja ilmastostrategiassa — silloin olivat muuten mukana kokoomus ja perussuomalaisetkin tätä ratkaisua tekemässä — korotti merkittävästi tätä jakeluvelvoitetta. Silloinkin haluttiin, käytettiin termiä Suomesta tulee öljyvaltio, luomalla suomalaista uusiutuvan nestemäisen biopolttoaineen tuotantoa vastata näihin haasteisiin, kun katsottiin, että esimerkiksi sähköautoteknologia ei ollut vielä skaalattavissa niin laajalle kuin mitä se olisi silloin vaatinut. Eli tämä jakeluvelvoite ei ole mikään Marinin hallituksen keksintö. Se kyllä oli keskeisessä roolissa edellisenkin hallituksen ratkaisupaletissa siinä, miten ilmasto- ja päästöjen vähentämishaasteeseen vastataan, mutta se on ollut pitkäjänteistä työtä. Myöskin edellinen hallitus oli se, joka alensi jakeluvelvoitetta, kun tuli tarve alentaa polttoaineen hintaa, eli oli valmiutta reagoida siihen, niin kuin nykyinenkin hallitus tässä nyt tekee jatkamalla sitä politiikkaa, mikä edellisen hallituksen aikana luotiin.

Pitää muistaa, että tämä meidän energia- ja ilmastopolitiikka ei ole syntynyt nyt viimeisen parin vuoden aikana, vaan tässä ollut pitkäjänteinen suunta vahvistaa suomalaista teollisuutta. No, nyt se suunta valitettavasti kääntyy ja ulkomaisen öljyn tuotanto menee tässä edelle. Sinänsä pidän sitä hyvänä, että polttoainevero nyt lasketaan, koska sähköautojen määrä on merkittävästi yleistynyt ja sähköauton omistajat eivät maksa liikkumisestaan samalla tavalla veroja kuin polttomoottoriauton omistavat ja sitä käyttävät kotitaloudet. Joten mielestäni tämä on ihan oikeaa politiikkaa, vaikkakin nämä veronalennukset jäävät merkittävästi, merkittävästi alemmaksi kuin mitä vielä vaalien alla lupailtiin.

Joka tapauksessa pitää, ennen kuin johdatellaan ihmisiä tietynlaisten ajatusten äärelle, myöskin käydä tätä historiaa läpi, miten tähän on päädytty ja minkälaiset poliittiset vaikutukset kunakin aikana ovat tällaisiin poliittisiin päätöksiin johtaneet.

**Puhemies Jussi Halla-aho:** Kiitoksia. — Edustaja Saramo, olkaa hyvä.

**22.27 Jussi Saramo vas:** Arvoisa puhemies! Edustaja Autto tässä kertoi, kuinka täällä pääkaupunkiseudullakin ajetaan autolla, ja kertoi, että meillä on historiallisen autoilumyönteinen hallitus. Näin uusimaalaisena kansanedustajana on pakko todeta, että itse asiassa täällä Uudellamaalla tehdään pisimpiä työmatkoja koko maassa. Vaikka edustaja Auton vaalipiirissä tavallaan etäisyydet ovat pitkiä, yleensä kuitenkin asutaan lähempänä työpaikkaa.

Tällähän nytten hallitus koettaa pakottaa pienipalkkaisia ihmisiä kauemmas työpaikoista, kun asumistukea leikataan, ja se on kyllä kohtuuton asia. Ja samaan aikaan nyt sitten,

### **Punkt i protokollet PR 70/2023 rd**

kun kiristetään työmatkaliikkumisen verotusta... En tiedä kyllä, ei tämä ainakaan työmatkamyönteinen hallitus ole — päinvastoin. [Petri Honkonen: Ei todellakaan!] Ne, jotka tekevät työmatkoja myös julkisilla mutta keiden on täällä Uudellamaallakin pakko käyttää autoa, kyllä tässä teidän kokonaisuudessanne häviävät. [Petri Honkonen: Vapaa-ajomyönteinen hallitus!] — Niin, sanotaan näin kauniisti: torimunkki vähän halpenee, mutta työsäkäynti kallistuu, ja minusta tässä on kyllä aika väärä suunta teillä.

Riksdagen avslutade debatten och avbröt behandlingen av ärendet.