

Plenum

Tisdag 21.10.2025 kl. 14.00—17.17

8. Regeringens proposition till riksdagen med förslag till lag om skrotningspremie för personbilar åren 2026 och 2027

Regeringens proposition RP 106/2025 rd

Utskottets betänkande KoUB 16/2025 rd

Första behandlingen

Andre vice talman Tarja Filatov: Ärende 8 på dagordningen presenteras för första behandling. Till grund för behandlingen ligger kommunikationsutskottets betänkande KoUB 16/2025 rd. Nu ska riksdagen besluta om innehållet i lagförslaget. — Den allmänna debatten börjar. Ledamot Ovaska, presentationsanförande, varsågod.

Debatt

16.19 Jouni Ovaska kesk (esittelypuheenvuoro): Arvoisa rouva puhemies! Liikenne- ja viestintävaliokunta on saanut valmiiksi mietintönsä hallituksen esityksestä, joka koskee henkilöautojen romutuspalkkiota vuosina 2026 ja 2027. Valiokunta pitää mietinnössään esityksen tavoitteita autokannan uudistamisesta, uusien autojen kaupan vauhdittamisesta ja liikenteen ympäristötavoitteiden edistämisestä kannatettavina. Valiokunnalle annetun selvityksen perusteella esitetyt määrärahat riittävät arviolta noin 9 000—9 500 tukipäätökseen. Asiantuntijakuulemisessa on tuotu esille, että Liikenne- ja viestintäviraston lisäresurssien tarve tulee täyttää viraston nykyisen rahoituksen puitteissa.

Suomen autokannan keski-ikä on edelleen noussut ja on tällä hetkellä noin 13,6 vuotta. Saadun selvityksen mukaan romutuspalkkio on odotettu kampanja ja esitys on omiaan vaikuttamaan positiivisesti Suomen eurooppalaisittain hyvin vanhan autokannan uusiutumiseen. Autokannan uusiutumisella voi olla myönteisiä vaikutuksia sekä ympäristötavoitteiden että liikenneturvallisuuden kannalta.

Arvoisa puhemies! Hallituksen esityksen mukaan romutuspalkkion myöntämisen edellytyksenä on, että uusi, romutettavaa autoa vastaan ostettava henkilöauto on nollapäästöinen ja sen käyttövoimana on kokonaan sähkö tai vety tai sen hiilidioksidipäästöt ovat enintään 140 grammaa kilometriltä. Asiantuntijakuulemisessa on osin katsottu, että hankittavan auton päästörajaa olisi tullut laskea, jotta kampanjalla olisi mahdollisimman paljon päästöjä vähentäviä vaikutuksia. Saadun selvityksen mukaan vuonna 24 ensirekisteröityjen henkilöautojen keskimääräiset päästöt olivat kuitenkin Suomessa 68,8 grammaa kilometriltä, ja asiantuntija-arvioiden mukaan on perusteltua olettaa, että romutuspalkkiokampanjan tuella hankittujen autojen päästöt asettuvat keskimäärin lähelle tätä lukua tai hieman yli tämän luvun.

Romutettavan auton osalta esityksessä edellytetään, että auto on ollut liikennekäytössä yhtäjaksoisesti vähintään kymmenen kuukautta romutusta edeltäneiden 12 kuukauden ai-

Punkt i protokollet PR 99/2025 rd

kana. Asiantuntijakuulemisessa on ehdotettu tämän vaatimuksen poistamista tai lieventämistä siten, että liikennekäytöltä ei vaadittaisi yhtäjaksoisuutta. Saadun selvityksen mukaan vaatimus on pyritty laatimaan mahdollisimman täsmälliseksi tulkintaepäselvyyksien välttämiseksi ja hallinnollisen taakan minimoimiseksi. Valiokunnan saaman selvityksen mukaan aiemmissa kampanjoissa romutetut autot ovat pääosin olleet aktiivisesti liikennekäytössä.

Esityksen käsittelyn yhteydessä on myös tuotu näkemyksenä esille, että esityksen olisi tullut sisältää mahdollisuus sähköpyörän tai joukkoliikennelipun hankkimiseen ja esityksellä olisi näin voitu tukea henkilöautoilua ympäristöystävällisempiä liikkumismuotoja. Saadun selvityksen mukaan sähköpyörien hankkimista ei kuitenkaan otettu tällä kertaa romutuspalkkion piiriin, koska rekisteröintivelvoitteen puuttumisesta johtuen muun muassa niiden hallussapitoa vuoden ajan niiden hankinnasta on käytännössä haastavaa valvoa. Valiokunta painottaa mietinnössään, että sääntelyn toimeenpano vaatii oikeasisältöistä ja kattavaa tiedottamista ja neuvontaa romutuspalkkiosta ja sen myöntämisen edellytyksistä.

Arvoisa puhemies! Valiokunta on tehnyt lakiehdotukseen eräitä lakitekniisiä ja sääntelyä selkeyttäviä muutoksia ja ehdottaa näin ollen mietinnössään, että eduskunta hyväksyy hallituksen esitykseen sisältyvän lakiehdotuksen muutettuna. Ja, arvoisat kollegat, valiokunnan mietintöön sisältyy kaksi vastalauseetta, joista toinen sisältää esityksen hylkäysehdoituksen.

Toinen varapuhemies Tarja Filatov: Kiitokset esittelystä. — Sitten edustaja Harjanne.

16.23 Atte Harjanne vihr: Arvoisa puhemies! Kiitos valiokunnan puheenjohtajalle mietinnön esittelystä.

Autokannan uudistaminen ja itse asiassa autoilun osuuden vähentäminen liikenteestä ovat molemmat välttämättömiä, jotta liikenteen päästöt saadaan vähenemään sellaiselle uralle, mikä on välttämätöntä Suomen ilmastotavoitteiden saavuttamiseksi. Toisaalta myös meidän ilmastotavoitteet on asia, josta ainakin itse ajattelen, että siitä on syytä pitää kiinni. Lisäksi meidän liikennejärjestelmä on edelleen erittäin riippuvainen tuontifossiilienergiasta, ja sähköistäminen ja vähäisempi riippuvuus ovat myös huoltovarmuus- ja turvallisuuskysymys ja taloudellekin suotuisia.

Romutuspalkkio on tässä perusteltu työkalu. Me tiedetään, kuten tässä tuli esittelyssäkin ilmi ja lainsäädännön perusteluissa on esitetty, että meidän autokanta on vanhaa eurooppalaisessa mittapuussa. Toki tämän työkalun kustannustehokkuutta voi ihan perustellusti kyseenalaistaa, mutta nähdäkseni tähän tarvitaan työkaluja, että tätä autokannan uudistumista ja kestäväää kulkutapamuutosta voidaan edistää. Sinänsä pidän mielekkäänä huomioida myös sen, että autoilu on muutakin kuin keskiarvoja, eli itse asiassa meillä ne autot, joilla ajetaan eniten, ovat tyypillisesti uudempia. Toki tässä on isoja eroja maan eri osien välillä.

No, tässä hallituksen esityksessä on kuitenkin erikoisuutena se, että tässä on nostettu päästörajaa, joka tähän romutuspalkkioon oikeuttaa. Tämä on ilmastotavoitteiden näkökulmasta hyvin erikoinen ratkaisu. Tätä on kritisoitu kuulemisissa, ja valiokunnan mietinnönsäkin tämä nostetaan esiin. Vaikutusarviot tähän liittyen ovat olleet aika löyhiä. Lisäksi tästä on tosiaan otettu sähköpolkupyörät ja joukkoliikenne pois verrattuna edelliseen kierrokseen. Minusta nämä ovat muutoksia, jotka ovat kaikki aika heikosti perusteltuja, erityisesti tämä päästöraja tässä kohtaa, kun suunnan pitäisi nimenomaan olla selvä, että ohjataan,

Punkt i protokollet PR 99/2025 rd

kannustetaan, viestitään koko ajan, että liikenteen päästöjä on vähennettävä, on syytä ja suotavaa vaihtaa käyttövoimiin, jotka ovat ekologisempia ja vähäpäästöisempiä, ja silloin, kun se on mahdollista, kannustetaan vaihtamaan auto sähköpolkupyörään tai joukkoliikenteeseen.

Minusta tässä hallituksen esityksessä vähän haiskahtaa hallituksella sellainen tarve jotenkin suolata ilmastotavoitteita kaikissa käänteissä, vaikka asia on pieni ja tämän vaikutus päästöihin ei välttämättä ole kovin valtava. Kuten tässä valiokunnan puheenjohtajakin kävi tätä läpi, meillä siis nyt uusien autojen päästöt ovat sinänsä näitä päästörajoja alhaisempia, joten pidän erikoisena ja hyvin heikosti perusteltuna tätä päästörajaa, joka tässä on valittu.

Sen takia esitimme valiokunnassa edustaja Furuholmin kanssa sellaista mallia, jossa tämä päästöraja olisi asetettu 100 grammaan 140:n sijasta eli alennettu siitä, mikä se oli silloin, kun tätä romutuspalkkiota on viimeksi asetettu. Lisäksi esitettiin tällaista jyrkempää porrastusta, jossa tämmöiseen täysin päästöttömään autoon se palkkio olisi 3 000 euroa ja sitten muihin 1 500 euroa, eli jyrkemmin porrastuksella kannustettaisiin nimenomaan näihin täyssähköautoihin ja sitä kautta vauhditettaisiin käyttövoiman muutosta vielä enemmän. Lisäksi pidettäisiin mukana tämä vanhanmallinen sähköpolkupyörien ja joukkoliikenteen tuki.

Toivon kannatusta tälle esitykselle tässä salissa. Ehkä tässä vielä voisi järki voittaa lopusuoralla, että tästä tulisi mahdollisimman hyvä malli tälle romutuspalkkiolle, jos ja kun se tässä salissa kuitenkin eteenpäin menee.

Siis arvoisa puhemies, teen vastalauseen 2 mukaiset muutosesitykset.

Toinen varapuhemies Tarja Filatov: Edustaja Kallio poissa. — Edustaja Elo.

16.28 Tiina Elo vihr: Arvoisa puhemies! Kuten edustaja Harjanne tässä edellä totesi, on romutuspalkkio sinänsä ihan perusteltu toimi kestävämmän liikkumisen vauhdittamiseksi, ja viime kaudellakin sitä käytettiin, mutta tämän esityksen ongelmat tosiaan ovat kahdenlaiset: toisaalta liian korkea päästöraja autoille, joihin palkkiota voi saada, ja sitten lisäksi pidän kyllä erityisen ongelmallisena myös sitä, että palkkiota ei voi saada muihin kestäväää liikennettä ja liikkumista tukeviin hankintoihin, kuten sähköpyörään tai joukkoliikenteen lippuihin. Kestävien liikkumismuotojen edistäminen kannattaa niin ympäristön kuin ihmisten terveyden ja toimintakyvyn kannalta, ja sen takia on tosi valitettavaa, että hallitus on tämmöiseen ratkaisuun päätenyt.

Näillä sanoin kannatan edustaja Harjanteen tekemää esitystä.

Toinen varapuhemies Tarja Filatov: Edustaja Kilpi poissa, edustaja Hoskonen poissa. — Edustaja Eskelinen.

16.29 Seppo Eskelinen sd: Arvoisa rouva puheenjohtaja! Tämähän ei ole ensimmäinen kerta, kun romutuspalkkiota nyt sitten lainsäädännön puolella tehdään. Ensimmäinen kokeilu on ollut jo 2015—2018, ja sitten viime hallituskaudellahan oli 2021. Silloin ne volyymit olivat ajoneuvokannan osalta niin, että parhaimmillaan 8 000 ajoneuvoa sitten uudempaan vaihdettiin. 2021 oli aika sähköfillaripainotteinen: 70 prosenttia näistä romutuspalkkioista ohjautui sähköiseen liikkumiseen eli sähköisen polkupyörän hankintaan, ja 26 prosenttia oli sitten ajoneuvojen osalta. Myös se joukkoliikenne oli muutaman prosentin

Punkt i protokollet PR 99/2025 rd

osuudella viimeksi. Siitähän nyt valiokunnassa sitten keskusteltiin, olisiko tarvetta laajentaa, mutta sitten päädyttiin tähän vaihtoehtoon.

Olen tietyllä tapaa samaa mieltä, että kyllähän tässä näitten hiilidioksidipäästöjen rajojen kanssa vähän kikkailun puolella ollaan. Jo aiemmissa romutuspalkkiosopimuksissa oli 120 grammaa se raja, ja nyt sitten tässä, kun autokanta on muutoinkin vähäpäästöisempää, sitä vielä nostettiin. En oikein ymmärrä, mutta minä luulen, että tällä ei ole mitään merkitystä, koska niin kuin Harjanne ja valiokunnan puheenjohtaja totesivat, nykyiset päästöraajat uusissa autoissa ovat paljon alhaisempia. Mutta tavoite tässä on hyvä: liikenneturvallisuus, päästöjen vähentäminen, autokannan nuorentaminen. Ja niin kuin valiokunnan puheenjohtaja totesi, meillä on Euroopan vanhin henkilöautokanta. Uskon, että se yhdeksän ja puoli tuhatta autoa, mitä tällä 20 miljoonalla tavoitellaan, sitten toteutuu.

Aiempien lainsäädäntöjen jälkeenhän on kysytty sitten niiltä, ketkä ovat vaihtaneet, että olisitteko vaihtaneet ilman tätä palkkiota. 60 prosenttia toteaa, että ei olisi vaihtanut uudempaan autoon, olisi vaihtanut käytettyyn autoon. Tällä on kumminkin selvästi ohjaava vaikutus. Kaikki keinot, millä liikenteen päästöjä pystytään vähentämään, ovat tarpeen. Huolihan tässä on se, että tällä hetkellä meidän hyvä kehitys liikennepäästöjen osalta, joka oli hyvä trendi, on nytten tällä hallituskaudella muuttanut suuntaansa. Ja kun kuunneltiin Ilmastopaneelia, niin selkein syy on tämä jakeluvelvoitteella veivaaminen. Se tulee joka tapauksessa näitten liikennepäästöjen osalta meille eteen, ja tässä on tietysti yksi pieni työkalu siihen, että me pystytään taas kääntämään tätä laivaa toiseen suuntaan.

Toinen varapuhemies Tarja Filatov: Edustaja Strandman.

16.32 **Jaana Strandman ps:** Arvoisa rouva puhemies! Käsittelyssä oleva esitys määrääikaisesta romutuspalkkiolaista vuosille 2026—2027 on tervetullut ja harkittu toimi. Sen tavoitteena on vauhdittaa uusien henkilöautojen kauppaa, uudistaa autokantaa ja parantaa liikenneturvallisuutta samalla, kun edistetään liikenteen päästövähennyksiä. Romutuspalkkio, joka on 2 000—2 500 euroa uuden auton käyttövoimasta riippuen, kannustaa kansalaisia vaihtamaan vanhan, usein päästöiltään ja turvallisuudeltaan heikomman auton uuteen ja vähäpäästöisempään. Tämä on konkreettinen ja kustannustehokas tapa uudistaa liikennekalustoa.

Arvoisa rouva puhemies! Perussuomalaiset tukevat toimia, jotka vähentävät liikenteen päästöjä ilman, että arjen kustannukset nousevat. Hallitus on sitoutunut siihen, ettei liikennepolttoaineiden hinta nouse hallituksen toimenpiteiden vuoksi. Samalla jatkamme sähkö- ja kaasuautojen latausverkoston kehittämistä, helpotamme käyttövoimamuutoksia erityisesti raskaassa liikenteessä ja edistämme latausmahdollisuuksien asentamista taloyhtiöihin. Romutuspalkkio on osa tätä kokonaisuutta. Se tukee vapaaehtoista siirtymää kohti vähäpäästöisempää liikennettä ja tuo hyötyjä sekä ympäristölle että liikenneturvallisuudelle. Arvioiden mukaan kampanja voi tuoda noin 8 500 tonnin hiilidioksidipäästövähennyksen ja mahdollistaa noin 9 100 uuden auton hankinnan.

Arvoisa puhemies! Tämä esitys on esimerkki siitä, miten voimme tehdä järkevää ilmastoto- ja liikennepolitiikkaa, joka tukee kansalaisia eikä rasita heitä. Kannatan esitystä.

Toinen varapuhemies Tarja Filatov: Edustaja Ovaska.

Punkt i protokollet PR 99/2025 rd

16.34 Jouni Ovaska kesk: Arvoisa rouva puhemies! Keskustahan tulee esittämään kakskäsittelyssä tämän koko lain hylkäämistä.

Kun me kuulumme asiantuntijoita, niin näyttää siltä, että tällä ei ole niitä vaikutuksia, joita kauniissa korulauseissa tuossa esittelytekstissä sanotaan ja luvataan. Ehkä kaikista kuvaavin oli perussuomalaisten valtiovarainministeriön antama lausunto, jossa todetaan: ”Esityksen romutuspalkkio ei edistä esitettyjä tavoitteita vaikuttavasti ja kustannustehokkaasti. Samalla valtiovarainministeriö katsoo, että romutuspalkkiokampanjan vaikutus liikenneturvallisuuteen ja päästöihin on todennäköisesti mitätön” — mitätön — ”keskipitkällä aikavälillä, sillä taloustieteellisen tutkimuskirjallisuuden perusteella määrääkaisen romutuspalkkion vaikutus uusien autojen kumulatiiviseen myyntiin katoaa nopeasti romutuspalkkiokampanjan jälkeen.” Täällä jo puhuttiin näistä päästörajoista, jotka ovat erikoisia näin asiantuntija-arvioiden mukaan. Myöskin on todettu, että ”näyttäisi, että uusimmat autot eivät välttämättä päädy niille, joiden käytössä uudet autot tuottavat suurimman yhteiskunnallisen hyödyn”.

Kyllä tässä vähän tulee sellainen tunne, että tämä on heille, varakkaammille, jotka jo vaihtaisivat sen auton, ja nyt sitten valtio tulee sen oman lompakkonsa kanssa tässä taloudellisessa tilanteessa, kun valtiontalous on kuralla, ja antaa rahaa sen auton hankkimiseen, joka mahdollisesti hankittaisiin muutenkin, kuten nämä tutkimustulokset sanovat. Jos ajatellaan, että nollapäästöisen täyssähköauton keskihinta vuonna 25 on noin 50 000 euroa ja sitten halvimmissa lähdetään sieltä 25 000 euron hintaluokasta, niin siihen tulee juuri se arvio, onko tämä vaikutus lopulta pieni vai onko se sitten aivan mitätön. Eli onko tämä tuki sitten ainoastaan suurituloisille?

Mietin vaan, miten on tuolla maakunnassa, jossa meillä on paljon vanhoja autoja, ajetaan 10, 15, 20 vuottakin vanhoilla Toyotoilla. Ei siellä välttämättä lähdetä nyt sitten romutuspalkkion ansiosta vaihtamaan ja ostamaan kymmenientuhansien eurojen sähköautoa. Olisiko voinut olla mahdollisesti niin, että olisi käytetty käytettyyn autoon, että voisi vaihtaa ja uudistaa sitä omaa autokantaansa ja vaikuttaa sillä tavalla päästöihin ja ehkä siihen omaan arjen mukavuuteenkin, kun sitten vastaavasti tulee tällainen esitys, joka maksaa 20 miljoonaa euroa? Me keskustassa näemme niin, että nämäkin rahat tässä pienessä, pienessä liikenteen budjetissa olisi kannattanut käyttää vaikka yksityisteiden parantamiseen. Tämä hallitushan on leikannut, käytännössä lopettanut yksityistieavustukset — enää 5,5 miljoonaa tulevana vuonna. Sieltä vievät kaikki muutkin omat osansa, eikä siihen varsinaiseen tiestöön paljon jää. Jotta meillä ihmisillä olisi mahdollisuus kulkea, elinkeinoelämä kukoistaisi ja vastattaisiin huoltovarmuuden tarpeisiin, niin käytettäisiin mieluummin sitten yksityistieihinkin nämä rahat.

Toinen varapuhemies Tarja Filatov: Edustaja Suhonen.

16.38 Timo Suhonen sd: Kiitos, arvoisa rouva puhemies! Tässä edustaja Ovaskalle kyllä täytyy sanoa, että erittäin hyviä huomioita ja osan niistä kyllä allekirjoitan itse ihan täysin. Ja sitten kun ajatellaan isossa kuvassa esimerkiksi autoilun vähentämistä, niin kyllähän se on isossa kuvassa hieno asia, ja kun autoilun vähentämisestä puhutaan, niin varmaan tänne pääkaupunkiseudulle se sopii hienosti. Täällä on joukkoliikenne, joka toimii. Ei täällä periaatteessa lähtökohtaisesti varmaan tarvita autoa. Mutta sitten kun puhutaan maakunnista ja vaikkapa Itä-Suomesta, niin siellä matkat ovat niin pitkät, että on lähes pakko olla auto, että pääsee töihin, on lähes pakko olla auto, että pääsee sosiaali- ja terveystalouteen, jot-

Punkt i protokollet PR 99/2025 rd

ka koko ajan tuntuvat karkaavan vain kauemmas ja kauemmas. Sillä lailla ajateltuna tuo autottomuus on Suomessa jossakin ihan mahdollista mutta jossakin taas ei.

Nyt kun puhutaan romutuspalkkiosta, niin totta on se, että Suomessa on Euroopan vanhin autokanta, joten romutettavaa totta tosiaan kyllä riittää. Kuten edustaja Ovaskakin totesi, niin esimerkiksi siellä Itä-Suomessa saatetaan ajella vanhoilla Toyotoilla ja muilla, Datsuneilla, mitkä ovat jo niin vanhoja, että hyvä, että kunnossa kestävät. Tavallaan tämä romutuspalkkio tietysti tätä kautta ajaa varmaan paikkansa ja sille on tarpeensa, mutta lähinnä se, mikä se tosiasiallinen vaikutus on, on sitten toinen juttu. Mutta, totta kai, tietysti lähtökohtaisesti hienoahan se olisi, että olisi sitten henkilöitä, jotka tarvitsevat aidosti autoa niin että olisi sitten mahdollisuus saada uudempaa autokantaa, jotta se on sitten turvallisempi ja totta kai myös vähempipäästöinenkin.

Toinen varapuhemies Tarja Filatov: Edustaja Ovaska.

16.39 Jouni Ovaska kesk: Arvoisa rouva puhemies! Huomasin vielä tuosta valtiovarainministeriön lausunnosta myös tällaisen kohdan, lainaan heitä suoraan: ”Ottaen huomioon, että romutuspalkkion vaikuttavuus asetettujen tavoitteiden kannalta on todennäköisesti vähäinen, romutuspalkkion implementointikustannukset, joiden suuruus jää esityksessä epäselväksi, voivat olla romutuspalkkion epävarmoja hyötyjä suuremmat.” Eli huomasin, että kyllä valiokunnassa kuultiin asiantuntijoita, jotka suhtautuvat positiivisesti tähän esitykseen. He tietysti edustavat vaikeassa tilanteessa olevaa autoteollisuutta, autotuojia, autokauppiaita ja niin edelleen, mutta silloin kun se varsinainen esitys oli lausuntokierroksella, niin kyllä ne palautteet aika tyrmääviä olivat. Sen takia mietin edelleen, miten tämä hallitus, joka joka käänteessä sanoo, että ei ole rahaa, nyt ei voi tehdä tätä, nyt leikataan ne miljoonat tuolta tai oli jopa tämä Elokuvasäätion tuki, ja muutamista miljoonista puhutaan, ja sitten kuitenkin tällaiseen antaa rahaa. Kyllä sitä rahaa tuntuu valtiolla olevan, jos heille mieluisiin kohteisiin halutaan jakaa, mutta sitten kun tuolla suomalaiset huutavat, että tarvittaisiin rahaa soteen tai tarvittaisiin rahaa arjen palveluihin, niin ei siihen löydy rahaa.

Toinen varapuhemies Tarja Filatov: Edustaja Strandman.

16.41 Jaana Strandman ps: Arvoisa rouva puhemies! Edustaja Ovaska nosti täällä esille, kuinka tämä hallitus tekee sitä ja tekee tätä. Haluan kuitenkin tuoda esille, että tiehankkeissa tämä hallitus on jo nyt myöntänyt valtuudet huomattavasti suurempiin summiin kuin aikaisemmin. Tämä hallitus on kumipyörähallitus... [Puhujan mikrofonin sulkeutui]

Toinen varapuhemies Tarja Filatov: Edustaja Strandman, nyt katosi mikrofonin. Laitatko uudelleen päälle.

Eli kyllä tämä hallitus satsaa kumipyörällä liikkumiseen ja teollisuuden, huoltovarmuuden ja sotilaallisen liikkuvuuden hankkeisiin. Viime hallituskauden myönnetty valtuudet olivat 708 miljoonaa tiehankkeisiin. Tämä hallitus, nykyhallitus, on myöntänyt valtuuksia jo 1 117 miljoonaa euroa, eli pyydän huomioimaan kokonaisuuksia. Tämä hallitus satsaa erityisesti tiestöön. — Kiitos.

Toinen varapuhemies Tarja Filatov: Edustaja Eskelinen.

Punkt i protokollet PR 99/2025 rd

16.42 Seppo Eskelinen sd: Arvoisa puhemies! Pyydän myös huomioimaan ja tarkistamaan nuo luvut. Minulla on Liikenneviraston ja Väyläviraston luvut — tiedän, että tämä nousee aina keskusteluun.

Itä-Suomessa edellinen hallitus on noin sata miljoonaa enemmän hallituksen päätöksillä tehnyt liikennehankkeita kuin nykyinen hallitus. Valtakunnan tasolla olette hiukan edellä edellistä, Marinin hallitusta liikenneinvestointien osalta, joita nyt sitten pikavipeillä rahoittatte. Sehän ei ole kestävä malli ollenkaan, että valtion omaisuutta myymällä meidän liikenneinvestointeja tehdään. Kyllä niiden pitäisi sieltä kehyksestä löytyä tulevaisuudessaakin. Mutta totuus on, että esimerkiksi Itä-Suomen tasolla olette vielä sata miljoonaa jäljessä. Liikennevirastosta ja Väylästä voi edustaja Strandman tarkistaa näitä lukuja. Edustaja Partanen on väittänyt, että Savo-Karjalassa he ovat enemmän tehneet päätöksiä, mutta totuus on, että siellä ei ole kuin muutama miljoona vähemmän hallituksen päätöksiä liikenneinvestointeihin.

Toinen varapuhemies Tarja Filatov: Edustaja Ovaska.

16.43 Jouni Ovaska kesk: Arvoisa rouva puhemies! Tämä on ensimmäinen hallitus, joka on päättänyt näin voimakkaasti myydä valtion omaisuutta rahoittaakseen tällaiset investointihankkeet. Eihän se pidemmän päälle ole kestävä. Nyt on Postia myyty, on keskusteltu Finaviasta, on keskusteltu VR:stä, eli kyllä pitäisi saada pidempiaikainen näkemys siitä, miten meidän liikenne- ja väyläpolitiikkaa kehitetään.

Siitä kiitän hallitusta ja erityisesti liikenneministeriötä, että on ollut ilo toimia liikenne- ja viestintävaliokunnan puheenjohtajana hallinnonalalla, jossa rahaa on käytettävissä. Monessa muussa paikassa niitä on hyvin paljon leikattu, meillä on kuitenkin taso haluttu pitää.

Tämä meidän väyläpolitiikka on hallituskaudesta toiseen samanlaista, eli kun uusi hallitus aloittaa, tulee isot panostukset, ja sitten hallituskauden aikana se rahoitustaso laskee. Tämä on nyt nähty tämän hallituskauden aikana. Ensi vuonna rahoitustaso laskee siitä, mitä se on ollut, ja niin se oli Marinin aikana ja taisi olla myös Sipilän aikana. Kyllä meidän tarvitsisi saada tämä liikennejärjestelmäsuunnittelu sellaiseksi, että se kestää, ja meidän rahoitustason tulisi olla riittävä, jolloin Väylävirasto voisi suunnitella niitä investointiohjelmiaan sillä tavalla, että heillä on tiedossa, mitkä hankkeet aiotaan toteuttaa, ja he voivat viedä niitä suunnitteluun.

Nyt odotamme paljon liikennejärjestelmäsuunnitelmalta, joka toivon mukaan saadaan selontekona vielä tämän vuoden puolella eduskuntaan, ja palaamme silloin siihen esitykseen, mutta romutuspalkkion osalta tämä asia käsitellään istuntotauon jälkeen ja äänestetään sitten siitä hylystä.

Riksdagen avslutade den allmänna debatten och avbröt behandlingen av ärendet.