

Plenum

Onsdag 12.11.2025 kl. 14.00—17.44

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

Regeringens proposition RP 132/2025 rd

Utskottets betänkande FiUB 14/2025 rd

Första behandlingen

Förste vice talman Paula Risikko: Ärende 12 på dagordningen presenteras för första behandling. Till grund för behandlingen ligger finansutskottets betänkande FiUB 14/2025 rd. Nu ska riksdagen besluta om innehållet i lagförslaget. — Allmän debatt. Ledamot Hänninen, varsågod.

Debatt

16.42 **Juha Hänninen erk:** Arvoisa rouva puhemies! Eli puhutaan nestemäisistä polttoaineista. — Tänään keskustelemme hallituksen esityksestä, jolla alennetaan nestemäisten polttoaineiden hiilidioksidiveroa. Tämä on konkreettinen toimi, jolla hallitus pyrkii vahvistamaan kotitalouksien ostovoimaa ja helpottamaan liikkumisen kustannuksia ennen kaikkea siellä, missä autolla liikkuminen ei ole valinta vaan välttämättömyys.

Me pohjoisen pitkien matkojen maakunnissa tiedämme, että kilometrit eivät ole vain numeroita kartalla, vaan ne ovat osa ihmisten aikaa ja arkea. Ne ovat koulumatkoja, työmatkoja ja elintärkeitä kuljetuksia, jotka pitävät yhteiskunnan pyörät pyörimässä.

Arvoisa puhemies! Polttoaineveron lasku on myös huoltovarmuuden teko. Toimiva logistiikka, kuljetusketjujen sujuvuus ja kohtuulliset liikkumiskustannukset ovat Suomen elinkeinoelämän selkäranka etenkin teollisuudessa, joka nojaa pohjoisen satamiin ja tehtaisten yhteyksiin. Kun energia ja liikkuminen ovat kohtuuhintaisia, turvaamme myös kriisiaikojen kestävykymme. Tämä esitys tukee sekä yksilöllistä arjen turvaa että kansallista huoltovarmuutta. Siten esityksellä on oma roolinsa osana kokonaisturvallisuuttamme.

Arvoisa puhemies! Pohjoisen ihmisten elinvoima perustuu mahdollisuuteen asua ja työskennellä siellä, missä luonto, työ ja perhe yhdistyvät. Liikkumisen kustannusten hillintä on siten investointi paitsi talouteen myös oikeudenmukaisuuteen. Mielestäni juuri tämä on vastuullista talouspolitiikkaa, joka huomioi kansalaisten arjen ja maan kokonaisedun. Siksi kannatan lämpimästi tätä esitystä. — Kiitos, arvoisa puhemies.

Ensimmäinen varapuhemies Paula Risikko: Kiitoksia. — Edustaja Rintamäki.

16.45 **Anne Rintamäki ps:** Arvoisa puhemies! Tämä hallituksen esitys eduskunnalle laiksi nestemäisten polttoaineiden valmisteverosta annetun lain liitteen muuttamisesta on osa perussuomalaista politiikkaa, jonka tarkoituksena on polttoaineen verotuksen madalta-

Punkt i protokollet PR 108/2025 rd

minen ja siten hinnan alentaminen. Yksinään tämän esityksen vaikutus bensiinin veroon on 2,7 senttiä litralta ja dieselin veroon 2,4 senttiä litralta. On kuitenkin huomioitava, että tämän lisäksi on jo aiemmin tehty veronkevennys, jakeluvuorituksen tasoja on muutettu ja ajoneuvoveroa on kevennetty vanhempien polttomoottorien osalta.

Punavihreät puolueet tyylilleen uskollisesti vastustavat polttoaineiden hintoja alentavaa politiikkaa. SDP, vasemmistoliitto ja vihreät toteuttavat modernia versiota talonpojan tapolinjasta, jonka tarkoituksena on tehdä kaukana palveluista ja julkisista kulkuvälineistä elämisestä taloudellisesti mahdotonta. Tämä tehdään, totta kai, päästöjen nimissä. Vihervasemmiston fantasiamaailmassa kaikki suomalaiset elävät suurissa, energiatehokkaissa ja tiiviissä kaupungeissa ja kulkevat ratikoilla. Kaikki kaupunkien ulkopuolinen alue onkin sitten luonnontilassa olevaa metsää. No, eihän nyt toki. Perussuomalaisten näkemys on aivan toisenlainen.

Arvoisa puhemies! Koska voimiensa tunnossa olevan SDP:n täytyy kuitenkin näytellä välittävänsä myös maaseudun duunarista, tarjotaan tietenkin näennäistä vaihtoehtoa eli esimerkiksi työmatkavähennysten laajennuksia. Ongelma tässä piilee siinä, että nämä vähennykset todellakin koskevat vain työmatkoja. Haja-asutusalueilla autoa tuppaa tarvitsemaan jokapäiväiseen elämäänsä muutenkin kuin töiden takia. Pumpputhinnan alennus näkyy kukkarossa myös välittömästi eikä vaadi OmaVerossa kikkailua ja työmatkakilometrien laskemista. Suuri kuva SDP:n liikennepolitiikasta on käynyt selväksi: hallituksen toimet jakeluvuorituksen, polttoaineveron ja ajoneuvoveron suhteen ovat vääräsuuntaisia. Vaihtoehto on ihan sama kuin viime kaudellakin: pankkitilille ilmestyy rahaa. Samaan aikaan kuitenkin Marinin hallitus kuittasi liikenteen päästökaupan Euroopan unionissa ihan tyytyväisenä, vaikka liikenne- ja viestintäministeriö laski sille kustannusvaikutuksetkin, eli tietämättömyydestä siinä ei ollut kysymys. Miten meni keskustan mielestä? Mitä pyritte tekemään viime kaudella tämän pommin purkamiseksi? Edes ammattidieseliä ette saaneet eteenpäin, toisin kuin tämä hallitus.

Arvoisa puhemies! Suomalaisten ostovoima on nousussa. Tämäkin esitys vapauttaa kansalaisten käytettävissä olevia varoja muuhun kuin välttämättömyyksiin, kuten polttoainekustannuksiin. Suomalaisilla on nyt varallisuutta ja niin sanottua jemmaraahaa tilillä kriisivuosilta, eikä entiseen malliin oikein viitsitä vielä kuluttaa, mikä on tietysti maailmantilanteen huomioon ottaen täysin inhimillistä. Se ei kuitenkaan ole hallituksen syy, vaikka sitä kuinka yritetään siihen kääntää.

Polttoaineen hintaan alentavasti vaikuttavat esitykset ovat ennen kaikkea vähävaraisten haja-asutusalueilla asuvien ihmisten etu. Tiedän, ettei vihervasemmistoa kiinnosta heidän etunsa, vaan heidän ohjaamisensa asutuskeskittymiin. Perussuomalaisten mielestä ihmisen pitää voida tässäkin asiassa toteuttaa itseään, asua siellä, missä kokee olevansa onnellinen. — Kiitos.

Ensimmäinen varapuhemies Paula Risikko: Kiitoksia. — Edustaja Rasinkangas.

16.49 Merja Rasinkangas ps: Arvoisa rouva puhemies! Käsittelyssä on hallituksen esitys, jolla alennetaan polttoaineverotusta eli bensiinin ja dieselin veroa. Tämä on tervetullut ja oikeudenmukainen päätös. Hallitus helpottaa tavallisen suomalaisen autoilevan ihmisen elämää, ei vaikeuta sitä.

Polttoaineveron alennus on helpotus niille, joille auto ei ole mikään valinta vaan välttämättömyys. On hyvä muistaa, että Suomessa auto ei ole mikään luksustuote, vaikka jotkut

Punkt i protokollet PR 108/2025 rd

punavihreät piirit haluavat niin väittää. Monille suomalaisille auto on ainoa keino päästä töihin ja harrastuksiin, viedä lapset kouluun ja hoitaa muut arjen asiat. Pitkien etäisyyksien Suomessa ei metro kulje eikä ratikka kolise jokaisessa pitäjässä. On siis reilua ja oikeudenmukaista, että hallitus huolehtii koko Suomesta eikä vain Kehä kolmosen sisäpuolisesta kuplasta.

Tällä esityksellä bensiinin ja dieselin veroa lasketaan kahdessa vaiheessa. Jokainen senti bensapumpulla merkitsee, kun työmatkaa on kymmeniä kilometrejä suuntaansa ja tankkia täytyy täyttää viikoittain. Tämä on juuri sitä politiikkaa, jota perussuomalaiset ovat vaatineet: autoilijamyönteistä politiikkaa. Tämä hallitus on jo aiemmin keventänyt polttoaineveroa 170 miljoonalla eurolla, madaltanut jakeluvelvoitteen korotusta, keventänyt ajoneuvoveroa ja valmistelee ammattidieseliä, joka tulee voimaan vuonna 2027.

Suomalaisen työn ja liikkumisen kustannuksia ei enää kasvateta ilmastopolitiikan nimissä. Tämä hallitus tekee toisin kuin aiemmat: se ei kurita kansaa ilmastotavoitteilla, jotka käytännössä ovat kustannuksia tavalliselle suomalaiselle, ja samalla myös muita maita kunnianhimoisemmalla politiikalla haitataan suomalaisten yritysten kilpailukykyä.

Arvoisa puhemies! Julkinen liikenne on monin paikoin olematonta, eikä se tule korvaamaan autoa, ei nyt eikä tulevaisuudessa. Siksi on oikein, että hallitus tukee autoilua ja suomalaista liikkumisen vapautta. Kun liikkumisen kustannuksia saadaan alas, paranevat samalla suomalaisen työn kilpailukyky, työllisyys ja koko kansantalous. Etenkin maatalouden ahdingossa jokainen helpotus on tärkeä. Meidän on pidettävä huoli siitä, että Suomen huoltovarmuus ja ruokaturva säilyvät. Se onnistuu vain, jos traktorit liikkuvat pelloilla ja kuljetukset tuovat suomalaisen maatalouden antimet kauppoihin.

Arvoisa puhemies! Polttoaineveron toinen alennusesitys on erityisen kannatettava, ja olen myös erittäin iloinen siitä näin pohjoisesta tulevana edustajana, missä välimatkat ovat todella suuret. — Kiitos.

Ensimmäinen varapuhemies Paula Risikko: Kiitoksia. — Edustaja Vigelius.

16.52 Joakim Vigelius ps: Arvoisa puhemies! Polttoaineveroa on korotettu vuosina 2012, 2014, 2015, 2017 ja vuonna 2020, siis viime vuosikymmenellä käytännössä joka toinen vuosi, ja päälle siihen ilmastotavoitteet, päästökaupat ja erilaiset maksujen korotukset, joita on tullut sekä valtion tasolta että sitten kuntien tasolta autoilijoille — aivan todella merkittäviä ostovoiman heikennyksiä autoilijoille, autoilijoille maksettavaksi lisää maksuja polttoaineena, ajoneuvojen hintoina, erilaisina maksuina, joita niistä maksetaan. Ja se osuu suomalaisiin, koska suomalaiset ovat autoilevaa kansaa.

Tuoreimpien tilastojen valossa Suomessa on liikennekäytössä noin 2,8 miljoonaa autoa. Ylivoimainen enemmistö niistä kulkee edelleen polttoaineilla, bensalla, dieselillä. Vastaa-vasti autollisia kotitalouksia, mikä on ehkä vielä mielekkäämpi yksikkö, on Suomessa arviolta noin kaksi miljoonaa, mikä tarkoittaa noin 70—80:tä prosenttia kaikista kotitalouksista. Niin suuri osa suomalaisista perheistä ja ihan suomalaisista ihmisistä on auton varassa ja siten tarvitsee omassa arjessaan sitä autoa, käyttää sitä autoa ja tarvitsee sitä myöten myös niitä polttoaineita. Silloin polttoaineiden hinta ihan konkreettisesti osuu näihin miljooniin suomalaisiin ja suomalaisiin kotitalouksiin.

Siksi perussuomalaiset puhuvat siitä bensiinin hinnasta niin paljon. Sillä on konkreettinen vaikutus ihmisten arkeen, maksaako se bensalitra euron, puolitoista vai kaksi vai kaksi ja puoli euroa siellä bensapumpulla. Polttoainekustannukset voivat korottua hyvinkin kor-

Punkt i protokollet PR 108/2025 rd

kealle, jos sekä maailmanmarkkinahinnat nousevat korkealle että poliittisin päätöksin sitä hintaa pumpataan korkeammalle, ja siitä on ollut aiemmilla kausilla kyse. Polttoaineen hintaan ovat vaikuttaneet sekä maailmanmarkkinahinta että poliittiset päätökset.

Maailmanmarkkinahintaan me emme pysty juuri puuttumaan täällä Suomessa. Me emme ole öljyvaltio, me emme pysty sen hintaa säätelemään, mutta se, mihin me pystymme vaikuttamaan, on omat poliittiset päätöksemme. Sen vuoksi toivotan ilolla vastaan tämän lakimuutoksen, jolla jälleen kerran tämä hallitus alentaa polttoaineiden hintoja. Jo aiemmin tehtyjen polttoaineen hinnanalennusten, 170 miljoonan alennuksen, päälle nyt tulee 50 miljoonaa, myöhemmin siihen vielä 100 miljoonaa. Jakeluvetoa on alennettu, ja myös päästökaupan suhteen varmasti saadaan vielä hyviä päätöksiä aikaan, minkä lopputuloksena on se, että poliittisilla päätöksillä on pystytty vaikuttamaan siihen, että suomalaisten autoilun ja arjen kustannukset eivät kohoa tappiin. Se on oikea linja. Se on autoilevan puolueen ja autoilevan kansanosan [Puhemies koputtaa] puolustajien linja.

Ensimmäinen varapuhemies Paula Risikko: Kiitoksia. — Edustaja Kallio.

16.56 Vesa Kallio kesk: Arvoisa rouva puhemies! Tässä jokin aika sitten maa- ja metsätalousministeriön rahoittama hanke, jonka VTT ja Vaasan yliopisto tekivät, keskittyi maa-seudun liikenne- ja energiaköyhyyteen. Jatkossa varmaan jossain vaiheessa, vaikka kaikki tiedämme, miten haastava tehtävä se liikenteen kokonaisverouudistus tulee olemaan, siihen työhön jokin hallitus lopulta pääsee kiinni, ja tällaiset selvitykset on hyvä siinä hyödyntää.

Jatkossa on varmasti myös hyvä hakea niitä keinoja, millä liikenteen päästöjä pystytään vähentämään, koska siihen on autoilijoilla ja kansalaisilla halukkuutta, kun se velvoite meille joka tapauksessa tulee. Kun me tiedetään, kuinka vanha meidän autokanta on ja kuinka pitkään tänäkin päivänä ostettava uusi auto on liikenteessä, niin erityisesti tähän vanhaan autokantaan muun muassa nämä etanolimuunnokset voisivat olla yksi semmoinen vaihtoehto, jota voitaisiin hyödyntää. Se on varsin edullinen, ja tiedetään, että siihen uuteen autoon ei ole kaikilla mahdollisuutta — ei ole kykyä ja toisaalta ei ole halujakaan kaikilla laittaa rahaa siihen uuteen autoon. Jokainen semmoinen toimenpide on hyvä, jolla näitä molempia tavoitteita viedään eteenpäin: se liikkuminen on kohtuuhintaista, mutta se myös vastaa sitten niihin vaateisiin, mitä meille tulee näistä päästöasioista. — Kiitos.

Ensimmäinen varapuhemies Paula Risikko: Kiitoksia. — Edustaja Lehtinen.

16.57 Rami Lehtinen ps: Arvoisa rouva puhemies! Kun tämä hallitus aloitti, niin perussuomalaiset lupasivat olla autoilijan asialla, ja sitä tässä nyt tehdään. Harmillista on, kun täällä tarkastelee tätä salia, että ei paljon opposition edustajia näy. Onko sitten niin, etteivät tosiaan autoilijan asiat kiinnostaa? Pelkästään on hallituspuolueiden edustajia paikalla — surullista mutta totta. [Vesa Kallion välihuuto] — Jaa, on siellä sentään vielä yksi edustaja tuolla ovella odottamassa.

Summa summarum: tämä on sarja niitä muutoksia, joilla poliittisten päätöksien kautta pyritään polttoaineen hintaa pitämään inhimillisellä tasolla. Kuten jo aikaisemmin tuli ilmi, maailmanmarkkinahintaan ei voida vaikuttaa, mutta verotukseen ja jakeluvetoon ja muihin poliittisiin päätöksiin, jotka tämä hallitus voi vielä muuttaa, pyritään kaikin keinoin vaikuttamaan.

Punkt i protokollet PR 108/2025 rd

Ennen kaikkea minä tässä ajattelen en pelkästään työntekijöitä, jotka ovat tietysti se suurin summa, jotka autoja käyttävät päivittäin ja joilla on pakko sitä käyttää saadakseen elantonsa, vaan myöskin kaikkia yrittäjiä — pienyrittäjiä maaseudulla, kaupunkien ulkopuolella, missä ei ole mahdollista liikkua julkisilla ajoneuvoilla ennen kaikkea yritystoiminnassa — maatalouden kannattavuutta, joka on todella heikoissa kantimissa tällä hetkellä, ja ennen kaikkea myöskin niitä kaikkia maaseudulla asuvia mummoja ja pappoja, joiden asunnon arvo on mennyt nolleen ja josta et enää saa mitään, jos yrität sen myydä pois, ja jotka yrittävät kituuttaa siellä pienillä eläkkeillä. Heillä pitää olla joku keino, millä sieltä maaseudulta pääsee palveluiden pariin, ja silloin polttoaine ei saa kohtuuttomasti maksaa. Tämä on tosi tärkeä ja vaikuttava asia monelle ihmiselle arjessa, ja siksi me halutaan helpottaa ihmisten elämää ja tehdä kohtuullisia kuluja liikenteen osalta.

Toki on selvää, että tulevaisuudessa pitää pohtia muitakin vaihtoehtoja liikkumiseen. Vaikkapa tuonne senioripuolelle on tullutkin paljon erilaisia sähköisiäkin vempeloita, joilla pääsee liikkumaan vähän huokeammin kuin autolla, mutta vielä se ei ole nykypäivää eikä poissulje auton käyttämisen tarpeellisuutta. — Kiitos.

Ensimmäinen varapuhemies Paula Risikko: Kiitoksia. — Edustaja Vigelius.

16.59 Joakim Vigelius ps: Arvoisa puhemies! Monesti tässä salissa, kun on käsitelty näitä erilaisia polttoaineveron alennuksia, ajoneuvoveron alennuksia, nyt hiilidioksidiveron alennuksia, joilla käytännössä siis alennetaan autoilun verotusta, on hieman jopa halveksien ja vähätellen suhtauduttu niihin. On katsottu, että no mutta kun ei se litrahinta tipu kymmenillä senteillä ihan poliittisten päätösten seurauksena, niin ne olisivat jotenkin merkityksellisiä tekoja.

Minusta se on ikävä tapa suhtautua siihen, että kuitenkin veronalennuksissa, kun me lasketaan näiden vaikutusta, me puhumme sadoista miljoonista euroista — sadoista miljoonista euroista, joita nimenomaan veroja alentamalla palautetaan takaisin suomalaisten kukkariin. Keskeinen syy siihen, minkä takia, kun esimerkiksi polttoaineveroa alennettiin aiemmin 170 miljoonalla, se ei näy niin merkittävästi siinä pumppuhinnassa esimerkiksi kymmeninä sentteinä, johtuu kertakaikkisesti siitä, että polttoaineen hinnan alentaminen maksaa valtiolle veronalennuksena paljon, koska sitä käyttää niin suuri osa suomalaisista. Se on veronalennuksena rahallisesti suuri valtiolle. Pumpulla se on suhteellisen pieni juuri siitä syystä, että se jakautuu niin suurelle osalle väestöstä. Autoilijat tässä maassa laske- taan miljoonissa, ja kun miljoonille jakaa veronalennuksen, niin ymmärrettävästi se veronalennus ei ole niin suuri kuin mitä ehkä esimerkiksi naapurimaassa Ruotsissa pystytään toteuttamaan, kun talous on vielä paremmassa jamassa.

Mutta kyllä kun historiallisesti tarkastellaan tätä meidän verotuksen kehittymistä autoilun saralla Suomessa, niin merkittävä muutos on jo se, että autoilun hintaa ei nosteta. Siis sehän on ollut lähtökohta tähän asti. Autoilun kustannuksia on paisutettu poliittisin päätöksin ja yleensä vielä hymyssä suin, koska se on nähty nimenomaan vain tulonlähteenä valtiolle sen sijaan, että sillä nähtäisiin olevan joitain vaikutuksia myös ihmisten arkeen ja kukkaroon.

Yleensä täällä salissa se menee niin, että puhutaan isoista luvuista, puhutaan sadoista miljoonista, kun sanotaan, että valtio menettää verotuloja, ja sitten puhutaan pienistä luvuista, kun puhutaan niistä litrahintojen muutoksista, joihin poliittisilla päätöksillä vaikutaan. Joskus voisi puhua niistä suurista luvuista, että kuinka monen suomalaisen verotus

Punkt i protokollet PR 108/2025 rd

kevenee päätöksen seurauksena. Esimerkiksi tässä päätöksessä, aiemmissa polttoaineveron alennuksissa, jakeluvuoroituksen alennuksissa miljoonat suomalaiset hyötyvät, ja se ker-tautuu kymmeninä, satoina euroina jokaisen yksilön kohdalla. Niinpä me puhutaan siitä, että suomalaisten ostovoima kasvaa, ja se on oikein hyvä asia.

Ensimmäinen varapuhemies Paula Risikko: Kiitoksia. — Edustaja Peltokangas.

17.02 Mauri Peltokangas ps: Kiitos, arvoisa rouva puhemies! Tässä kohtaa on erittäin miellyttävää todeta, että jälleen kerran hallitus näyttää todellisesti sen, että me olemme hy-vin autoilijamyönteinen hallitus. Kiitän erittäin paljon ministereitä ja valtioneuvoston po-rukkaa tästä valmistelusta.

Muistan viime kaudella ainakin olleeni tuossa eduskunnan portailla ottamassa vastaan ystävällismielistä kansalaiskulkuetta, jossa oli banderolleja, joissa sanottiin: ”Stop autoili-joiden kurittamiselle!” Lähetänkin teille kaikille nyt terveiseni täältä eduskunnasta. Me olemme näyttäneet nyt, miten se kurittaminen loppuu: veronhuojennuksilla ja nimen-omaan selkeällä viestillä siitä, että Suomi pyörii kumipyörien päällä. Me emme voi tässä talossa tehdä sellaisia päätöksiä, joita esimerkiksi SDP haluaisi tehdä, että arvoisien kan-salaisten elämä vieläkin tiukentuisi ja yritysten, nimenomaan tavaran, joka kumipyörien päällä kulkee, tilanne olisi heikompi.

Tämä hallitus tekee sen, mitä on luvannut, ja se on jälleen kerran täällä salissa käsitte-lyssä. Olen erittäin ylpeä siitä, että saan olla mukana tässä joukkueessa tekemässä suoma-laisesta liikenteestä ja kansalaisten arjen kustannuksista pienempiä, ja nimenomaan, jos me ajatellaan sitä maaseutua, kun monesti se tuppaa unohtumaan, ainakin keskustalaiset niin väittävät, mutta meiltä se ei unohdu, koska se on meillä siinä yhtenä kärkenä. Totta kai me kaikki tiedämme, että kaupunkilaiset ajavat autoilla, mutta siellä maaseudulla, kuten tässä aikaisemmin edustaja Rintamäki totesi puhujakorokkeella pitämässään puheessaan, että maaseudulla nimenomaan sitä autoa tarvitaan johonkin muuhunkin kuin työssä käymi-seen, eli se sosiaalidemokraattien vähennysajatus ei toimi sillä tavalla kuin sieltä alun perin on lupailtu.

Ne perheet, jotka vievät lapsiaan harrastuksiin, ja ne vanhukset, jotka haluavat käydä vaikkapa nyt sitten mattoja kutomassa harrastuksena, tarvitsevat sitä autoa. Ei sieltä Köy-häjoelta esimerkiksi mennä millään ratikalla tai linja-autolla. Sen voisi puheenjohtaja Lin-dtmanillekin ihan teroittaa. Elikkä työmatkavähennys ei poista niitä ongelmia, mitkä siellä maaseudulla meitä joka päivä kohtaavat, siis joka päivän arjessa. Tämä hallituksen poli-tiikka taas iskee siihen suoraan, antaa sen signaalin kansalaisille, että tässä talossa halutaan lopettaa se autoilijoiden kurittaminen, ja siihen me toden teolla ollaan nyt puututtu. — Kii-toksia.

Ensimmäinen varapuhemies Paula Risikko: Kiitoksia. — Edustaja Vigelius.

17.05 Joakim Vigelius ps: Arvoisa puhemies! Siinä tulikin tärkeä näkökulma juuri edus-taja Peltokankaalta. Kysehän ei ole siitä, että suomalaiset tarvitsisivat autoja pelkästään työhön. On toki todella merkittävä osa suomalaisista, jotka käyttävät autoa nimenomaan työmatkoilla, mutta autoa tarvitaan ihan siinä normaalissa arjessakin. Sitä tarvitaan harras-tuksissa, sitä tarvitaan ihan siinä, kun seurustellaan toisten ihmisten kanssa, sitä tarvitaan

Punkt i protokollet PR 108/2025 rd

lomamatkoilla, sitä tarvitaan lukuisissa eri käyttötarkoituksissa ympäri vuoden, ei pelkään työmatkoilla.

Sen takia meidän pitää pystyä katsomaan autoilua muunkin kuin työnteon kautta. Se on nähtävä ikään kuin arjen mahdollistajana, ihan normaalina osana muutakin kuin ihmisen työtä ja työelämää. Sen takia nimenomaan autoilun veronalennuksia on hyvä kohdistaa nimenomaan myös polttoaineen puolelle ja toisaalta esimerkiksi ajoneuvoveron puolelle, jolla pystytään vaikuttamaan siihen, että auto on mahdollisuus ihmiselle — myös sellaiselle ihmiselle, joka ei esimerkiksi aktiivisesti juuri sillä hetkellä käy töissä tai tarvitsee autoa ehkä enemmän muun arjen pyörittämiseen.

Valitettavasti tilanne on se, että auto on saavuttamaton isolle osalle suomalaisista juuri siksi, että sen ylläpitokustannukset ja käyttökustannukset kipuavat hyvin korkealle. Erityisesti jos maailmanmarkkinahinnat yhtäkkiä iskevät ja saattaa tulla jopa euron hintalisäys jokaiseen bensalitraan, niin silloin se alkaa vaikuttaa.

Tulevaisuudessa ehkä jopa vielä suuremman ongelman kuin maailmanmarkkinahintojen heilahtelu saattavat aiheuttaa ihan tavalliselle pienituloiselle autoilijalle nämä erilaiset päästökaupat, ilmastotavoitteet, joihin poliitikot ja päättäjät itsemme sidomme. Eli käytännössä sidomme kätemme sen suhteen, että polttoaineiden ja autoilun kustannuksia on entisestään kasvatettava — ei edes siksi, että imuroitaisiin se raha valtiolle ja tarjottaisiin ihmisille palveluita, vaan siksi, että päästään niihin itse itsellemme asetettuihin ilmastotavoitteisiin.

Jokainen, joka tässä salissa on — kuten moni on — esimerkiksi oman kuntansa tai kaupunkinsa kaupunginvaltuutettu... Kyllä meillä Tampereella on aivan avoimesti puhuttu siitä, että autoilua pitää keinotekoisesti pyrkiä vähentämään poliittisilla päätöksillä — esimerkiksi pysäköinnin hintaa korottamalla, kaistoja vähentämällä — juuri siksi, että päästään siihen kaupungin itse itsellensä asettamaan ilmastotavoitteeseen. Sama ajattelu pesiytyy sitten valtiotasolle ja hyvinvointialueiden tasolle ja kaikkiin julkisiin elimiin: autoilu alas hinnalla millä hyvänsä. No, sillä saadaan juuri sitä, että autoilun mahdollisuudet Suomessa heikkenevät, ja sitä perussuomalaiset eivät kannata.

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

17.08 Joona Räsänen sd: Arvoisa puhemies! Tässä kun todella on käsittelyssä nyt sitten tämä nestemäisten polttoaineiden valmisteveroratkaisu ensi vuoden osalta, niin jos en nyt aivan väärin muista, niin nyt puhutaan tosiasiallisesti noin vajaasta 50 miljoonasta eurosta, minkä todella ensi vuoden osalta hallitus alentaa tätä polttoaineiden verotusta. En epäile olenkaan hyviä tarkoituspäitä, ja kun näitä puheenvuoroja tässä on kuunnellut, niin ymmärrän oikein hyvin, että tilanteessa, jossa me elämme, ja maassa, jossa me elämme, jossa yksityisautoilu on monelle täysin välttämätöntä, ihan ymmärrettävästi hallitus varmasti haluaa tukea sitten heitä, jotka omassa arjessaan autoa tarvitsevat.

Se kysymys varmaan vaan kuuluu niin, että kun puhutaan tästä 50 miljoonasta, niin onko tämä todella se paras tapa kohdentaa se tuki heille, jotka sitä eniten tarvitsevat. Jos otetaan huomioon nyt todella se alennus, joka ensi vuodelle kohdentuu, niin se on siis pienempi alennus kuin minkä he esimerkiksi vuonna 24 hävisivät, kun hallitus pienensi työmatkavähennystä. Eli se ensi vuoden alennus on siis pienempi alennus kuin mitä varsinkin työn perässä matkustavat jo hävisivät vuonna 24, kun hallitus ensi töikseen tätä työmatkavähennystä heikensi. Silloin kysymys kuuluu, että jos sitten halutaan tukea heitä, jotka liikkuvat

Punkt i protokollet PR 108/2025 rd

työn perässä, niin olisiko järkevämpää nimenomaan enemmänkin korottaa tätä työmatkavähennystä, jolloin sitten tuki kohdistuu juuri heille, jotka sitä eniten tarvitsevat, ja varsinkin heille, jotka sitä pisimpää matkaa autolla taittavat.

No sitten jos kysymys kuuluu, pitäisikö pystyä tukemaan heitä, jotka liikkuvat muutenkin autolla, eivät pelkästään työn perässä, niin tämäkin on minusta ihan oikea kysymys. No, sitten kysymys kuuluu, olisiko se järkevämpää tehdä tuloverotuksen puolella, jolloin esimerkiksi joitain näistä vähennyksistä, joita hallitus nyt jo ensi vuodelle on nostamassa, enemmän nostamalla se tuki kohdistuisi sitten juuri heille, joilla vaikkapa siinä omassa arjessa on kaikista vaikeinta. Tai olisiko järkevämpää sitten pohtia sitä, että jos oikeasti haluttaisiin tukea vaikka yhteiskunnan kaikista pienituloisimpia, joilla oma auto mahdollisesti on tai jotka autoa joutuvat käyttämään, niin olisiko siihen joku toinen keino kuin se, että yleisesti alennetaan polttoaineverotusta?

Nämä kysymykset, arvoisa puhemies, tässä kokonaisuudessa kannattaa pitää mielessä, koska tosiasiallisestihan, kun näitä polttoaineverotuksen muutoksia tässä talossa aika paljon on käsitelty ja varsinkin tuolla verojaostossa, tiedetään, että nämä valmisteverossa tapahtuvat muutokset kohdentuvat aika lailla epätarkoituksenmukaisesti — kun kuuntelen, mihin niitä haluttaisiin kohdentaa. Elikkä nimenomaan helpotettaisiin heidän arkeaan, jotka ovat kaikista tiukimmilla. Ja jos näin halutaan todella tehdä, niin senpä takia olisi järkevämpää kyllä operoida verotuksen keinoilla muilla toimenpiteillä, jolloin kyllä tuki olisi silloin suurempi ja hyöty varsinkin niille ihmisille, jotka sitä omaa autoa tarvitsevat, vastaavasti huomattavasti parempi kuin siinä, että yleisesti täällä polttoaineveroon yritetään tehdä muutoksia, jotka ovat aika pieniä. Ne toimet muodostuvat aika pienilläkin muutoksilla sitten yhteiskunnalle aika kalliiksi.

Ensimmäinen varapuhemies Paula Risikko: Kiitoksia. — Edustaja Vigelius.

17.12 Joakim Vigelius ps: Arvoisa puhemies! Arvostan suuresti, että saatiin sosiaalidemokraatti puhumaan tästä tärkeästä aiheesta. Valitettavasti oppositiossa ovat monesti penkit kovin tyhjinä, kun tästä puhutaan, mutta kiitos, edustaja Räsänen, että olette tullut paikalle. Arvostan myös puheenvuoroanne siksi, että se oli hyvin asiapohjainen ja toitte esille sellaisia näkökulmia, jotka ovat ihan merkitteille pantavia. On totta toki myös se, että kaikki nämä vähennykset eivät ole ongelmattomia, kuten niiden kohdentaminen, että ne kohdentuisivat myös oikein ja että siellä ei tapahtuisi myös väärinkäytöksiä, kun vähennyksiä tehdään. Eli täysin ongelmattomia vähennysten kauttakään tehtävät ikään kuin autoilun veronalennukset eivät ole.

Mitä tulee tähän työmatkakulujen vähentämiseen, niin en ole varma, mihin miljoonamäärään te oikein viittasitte. Tässähan siis oli olemassa sen väliaikainen lasku, joka periytyi teidän hallituskaudeltanne, joka olisi palannut normaalille tasolleen. Sen lisäksi sen omavastuuta kyllä korotettiin, mutta sen hintalappu oli käsittääkseni noin 27 miljoonaa euroa, kun taas nyt tehtävissä veronalennuksissa puhutaan tällä hetkellä 50 miljoonasta, ensi vuodelle 100 miljoonasta. Ja sen päällä ovat jo voimassa ne 170 miljoonan euron polttoaineveron alennukset ja sen lisäksi ajoneuvoveron alennukset ja sen lisäksi myös jakeluvelvoitteen lasku, joka erityisesti näkyy ihan konkreettisesti pumppuhinnoissa ja käytännössä lisää myös valtion verotuloja, mikä on hieman erikoinen viritelmä. Pumppuhinnat laskevat ja verotulot kasvavat jakeluvelvoitetta alentamalla, eli win-win, voisi sanoa, oikeastaan kaiken muun kuin ilmaston kannalta, jos vihreiden mielipidettä kysytään.

Punkt i protokollet PR 108/2025 rd

Mutta näettekö te kuitenkin, edustaja Räsänen, että polttoaineen ja autoilun verotusta olisi hyvä Suomessa laskea, oli keino sitten suorilla valmisteveroon tehtävillä alennuksilla tai muihin veroihin tehtävillä alennuksilla? Kun olen katsonut SDP:n vaihtoehtobudjettia, niin minusta te olitte perumassa esimerkiksi tämän polttoaineveron alennuksen. En ole lainkaan varma, oliko siellä teidän vaihtoehtobudjetissanne esimerkiksi tätä työmatkaku-luvähennysten korottamista samalla euromäärällä tai vielä suuremmalla euromäärällä kuin mitä hallitus on satoja miljoonia käyttänyt näiden erilaisten kustannusten vähentämiseen. Kuulen mielelläni SDP:n vaihtoehdon.

Ensimmäinen varapuhemies Paula Risikko: Kiitoksia. — Edustaja Lehtinen.

17.14 Rami Lehtinen ps: Arvoisa rouva puhemies! Myös minä haluan kiittää siitä, että edustaja Räsänen tuli keskustelemaan tästä asiasta. Mutta haluan kiinnittää huomion myös-kin siihen, että jos puhutaan vaikka työmatkavähennyksestä kokonaisuutena, niin — ettei tulisi väärää kuvaa siitä — se, että työmatkavähennyksen muutosten kautta ikään kuin au-toilijan työssäkäyminen omalla autolla olisi nyt kalliimpaa kuin aikaisemmin, ei pidä paika-kaansa. Vaikka työmatkavähennykseen on tehty joitakin muutoksia, niin siitä huolimatta ennen kaikkea verotuksen muutoksella, jota edustaja Vigelius tässä äsken kävi läpi, ja myöskin jakeluvuorituksen kautta polttoaineen hinta on laskenut siis vähintään kymmeniä senttejä siitä, mikä se käyrä olisi teidän päätöksillä ollut, ja joka tilanteessa — kun ottaa huomioon tämän — jokainen pidempää työmatkaa ajava hyötty näistä muutoksista enem-män kuin siitä, että on tehty muutoksia toisaalle. Eli kokonaisuutena kulut kaikilla laske-vat.

Sitten mitä tulee tähän verotuksen käyttöön: Jos miettii niitä kaikkein pienituloisimpia, jotka tienavat siinä 20 000 euron paikkeilla, niin heillä ei juurikaan ole kyllä veroista enää vähennettävää, kun ei veroja makseta. Siitä palkasta ei juurikaan veroa mene, niin sieltä on vaikea myöskään mitään vähentää.

Niin kuin jo aikaisemmin puhuttiin, autoa käytetään kyllä niin paljon muuhunkin kuin pelkästään työssäkäymiseen. Jos pistemäisesti kohdistettaisiin sitä vain yhteen kohtaan, niin se ei olisi reilua juuri vaikkapa maaseudulla asuville tai kuljetusyrittäjille tai maatalo-ustuottajille, jotka ovat suuria polttoaineen käyttäjiä veroedun kautta. Jos miettii vaikka yksittäistä kuljetusyrittäjää, niin jos tuommoinen täysperävaunukuorma-auto pyörii ympä-ri vuorokauden ja ympäri kuukauden kahdella kuskilla, niin siellä helpolla puhutaan jo kol-men sentin hinnanalennuksen vaikuttavan kokonaispolttoainekuluihin noin 500 euroa per kuukausi, mikä on ihan merkittävä summa. Vaikka ne muutokset vaikuttavat senttihinnoil-taan pieniltä, niin tietyssä ympäristössä niillä on suuri rahallinen vaikutus kokonaisuutena. Ennen kaikkea tässä on kyse yhteisvaikutuksesta, ei yksittäisestä pistepäätöksestä, vaan kaikista näistä päätöksistä, joita hallitus on tehnyt sen eteen, että autoileminen Suomessa olisi halvempaa. — Kiitos.

Ensimmäinen varapuhemies Paula Risikko: Kiitoksia. — Edustaja Peltokangas.

17.16 Mauri Peltokangas ps: Kiitos, arvoisa rouva puhemies! Ihan lyhyesti.

Mietin sitä, että kun tällä hetkellä käsitellään juuri tätä hallituksen esitystä eduskunnalle laiksi nestemäisen polttoaineiden valmisteverosta ja niin edelleen — olemme tässä koh-dassa, ja tämän keskustelun jälkeen asiat etenevät — niin ymmärrän sen, että oppositiosta

Punkt i protokollet PR 108/2025 rd

tuodaan aina vaihtoehtoja, mutta jos kysytään suoraan, niin tämä tulee kuitenkin vaikuttamaan omalta osaltaan kaikkiin niihin autoihin, joiden virta-avaimesta auton moottori käynnistyy: joka ikiselle henkilölle, joka omistaa sen auton, tankkaa sitä, siis läpi koko sektorin.

En ymmärrä sitä ajatusta, että opposition mielestä jotkut eivät saisi hyötyä tällaisesta asiasta. Kyllä minun mielestäni jokaisen suomalaisen oikeus on hyötyä valtion tekemistä päätöksistä, ja vero on siihen yksi hyvä keino. Eihän tässä kukaan nyt väitä, että tällä mitään kuuta taivaalta tuodaan, mutta tämä on periaatteellisesti aivan loistava suunta, jonka hallitus on ottanut, ja itse koen, että tässä näytetään nimenomaan selkeästi se, että nyt todellakin halutaan, että autoilijan kustannuksia vähennetään, ja kyllä se jostain on aloitettava. Edustaja Vigelius toi esiin useita kohtia, mitä hallitus on jo tehnyt, ja kun sen päälle tulee nyt tämä ja tulevana vuonna vielä lisää, niin kyllähän me ollaan niin oikeilla raiteilla kuin hyvänsä.

Itsekin muuten haluan kiittää edustaja Räsästä, että saavuitte tänne keskustelemaan tästä asiasta ja näytätte mielenkiintoa hallituksen esitykselle ja toitte myöskin hyviä vaihtoehtoja. Ymmärrän täysin, että monenlaisia keinoja tulisi olla, mutta niiden ei tarvitse aina olla toisiaan poissulkevia, ja tätä pidän myöskin hyvin tärkeänä.

Tämä esitys, mitä tällä hetkellä käsittelemme, on yksi osa sitä kokonaisuutta, millä hallitus tulee nimenomaan avittamaan Suomen liikenteen edistystä ja sitä, että kansalaisten kukkarossa pysyvät veroeurot paremmin tallessa kuin — taas — edellisen hallituksen toimitilla olisi käynyt. Me voimme muistaa tämän jakeluvuorottekin, mutta palaan siihen jossain toisessa yhteydessä, koska nyt keskityn mielelläni nimenomaan tähän hallituksen esitykseen, ja kehunkin sitä tässä lopussa vielä aivan erinomaisen mainioksi. — Kiitoksia.

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

17.19 Joona Räsänen sd: Arvoisa puhemies! Tässä kun tätä vaihtoehtoista toteutustapaa kysyttiin, niin jos nyt todella vaan katsoo sitä ensi vuotta, niin jos tätä suuruusluokkaa, olisiko 45 miljoonaa, joka tämän polttoaineveron alennuksen hintalappu tässä valtion talousarviokirjassa on, jonka toivotaan sitten muutamalla sentillä näkyvän siellä ihmisten arjessa, kun he pumpulla käyvät, joka siis pumppuhintaa laskisi, nyt vaan vertaa tähän, minkä nostin yhtenä esimerkkinä, tähän matkakuluvähennyksen korotukseen sille tasolle, jolla se oli vuonna 23 ennen kuin se vuodelle 24 muutettiin, niin sen hintalappu olisi ensi vuoden osalta 65 miljoonaa euroa. Eli toisin sanoen jos matkakuluvähennys olisi sillä tasolla, millä se oli vielä tämän hallituksen aloittaessa, niin hyöty varsinkin heille, jotka nyt sitten joutuvat työn perässä liikkumaan, olisi huomattavasti isompi kuin tällä alennuksella, ja sen yritin tässä aikaisemmassa puheenvuorossa tuoda ilmi.

Ymmärrän hyvin, että hallitus on valinnut tämän tavan tukea ihmisiä omassa arjessaan, enkä yhtään epäile näitä tarkoituksia, mutta kyllä keskeistä olisi pohtia tilanteessa, jossa meillä valtiontalous ja ylipäänsä julkinen talous on raskaasti alijäämäinen, että sitten kun erilaisilla toimenpiteillä kuitenkin verotulokertymäämme päätösperäisesti laskemme, niin silloin pitäisi pystyä huolehtimaan siitä, että sillä laskulla on maksimaalinen hyötyvaikutus siellä ihmisten arjessa, koska kuvittelisin, että suurimman osan tästä salista yhteinen tavoite on varmasti se, että ihmisten arjen kustannuksia, tai ainakin niiden nousua, kyetään hillitsemään ja pystytään nimenomaan tukemaan tavallisten ihmisten pärjäämistä niissä arjen askareissa, joita kullakin on, liittyvät ne sitten töiden perässä liikkumiseen tai liikkumiseen noin muutoin.

Punkt i protokollet PR 108/2025 rd

No sitten tähän kysymykseen siitä, että mikäli polttoaineveroa ei laskettaisi, olisiko järkevämpää esimerkiksi sitten heidän osaltaan, jotka nyt eivät sitä työn osalta tarvitsisi, ope-roida siellä tuloverotuksen puolella esimerkiksi työtulovähennystä entisestään nostamalla, mitä siis hallitus jo esittää nostettavaksi. Sitä nostettaisiin enemmän, jolloin tuki kohdistuisi nimenomaan niihin tuloryhmiin, jotka varmaan tätä enemmän tarvitsisivat. Tai jos sitten puhutaan vaikkapa ihan heistä, jotka ovat kaikista heikoimmassa asemassa ja pienemmillä tuloilla esimerkiksi, jos olet jäänyt vaikka työttömäksi ja edelleen autolla pitää liikkua, käydä vaikkapa siinä työhaastattelussa, niin heistäkin olisi varmaan järkevämpi huolehtia vaikkapa sillä, että siellä etuisuuspuolella tehdään sitten toimenpiteitä, joilla nimenomaan tuetaan näiden ihmisten arkea.

Senpä takia, puhemies, totean, että tässä varmasti useampia mahdollisuuksia olisi päästä parempaan lopputulokseen, ja siksi en ole itse kannattanut näitä polttoaineverotuksessa tehtäviä alennuksia vaan enemmänkin sitä, että muutoin täällä tuloverotuksen kokonaisuudessa kyettäisiin kohdistamaan tukea niille tavallisille suomalaisille, jotka sitä enemmän tarvitsevat.

Mitä tulee sitten tähän koko liikenteen verotuksen tulevaisuuteen, niin se onkin iso kysymys, ja varmasti olisikin syytä, että siitä yhä enenevässä määrin myös keskustelua yhteiskunnassa käytäisiin.

Ensimmäinen varapuhemies Paula Risikko: Kiitoksia. — Edustaja Peltokangas.

17.23 Mauri Peltokangas ps: Kiitos, arvoisa rouva puhemies! Niin, on aina tietenkin mielenkiintoista kuulla vaihtoehtoja ja myöskin siitä, kuinka paljon määrätty toimenpide sitten taas hyödyttää valtiontaloutta tai ylipäättään hyödyttää kansalaisia. Itselläni aina on se, että jos kansa voi paremmin, niin silloin olen aina taipuvainen kääntymään sinne.

Senpä takia kiitänkin tämän hallituksen kokonaistyöskentelyä, koska muistaakseni demareiden vaihtoehtobudjetissa Suomen kansaa verotettiin noin 300 miljoonaa enemmän kuin tämä hallitus tekee. Tämä on yksi keino siinä meidän työkalupakissa, joka johtaa useiden satojen miljoonien verotuksen vähennykseen verrattuna sosiaalidemokraattien vaihtoehtobudjettiin.

Kyllä, olen samaa mieltä siitä, että monenlaisia tulokulmia ja nimenomaan monenlaisia keinoja on olemassa, ja totta kai me poliitikot sitten käytämme niitä keinoja. Siinä kohdassa, kun esitykset tulevat, käsitellään tietenkin aina niitä, mutta ainahan työkalupakissa pitää olla kaikenlaisia mahdollisuuksia. On aina hienoa silloin, kun kuulee oppositiostakin myös sellaisia erilaisia ehdotuksia, jotka ovat ihan varteenotettavia omastakin mielestäni, mutta tässä kohtaa näen, että tämä on tämän hallituksen työkalupakkiin sopivin palikka, joka todellakin sitten antaa sen tuloksen, mihin pyritään, ja tuo kuitenkin sen useamman sadan miljoonan pienemmän veronkannon kansalaisille kuin se sosiaalidemokraattien vaihtoehtobudjetti. — Kiitos.

Ensimmäinen varapuhemies Paula Risikko: Kiitoksia. — Edustaja Vigelius.

17.24 Joakim Vigelius ps: Kiitos, arvoisa puhemies! Olisin vielä kysynyt edustaja Räsäselältä: Toitte tosissaan esille näitä SDP:n vaihtoehtoisia toimintatapoja ja tapoja toteuttaa autoilun veronalennuksia ja kohdentaa niitä oikein. Olisin kuitenkin kysynyt edelleen tästä loppusummasta. Eli jos tarkastellaan sitä, kuinka paljon yhteensä ikään kuin palautetaan

Punkt i protokollet PR 108/2025 rd

veronalennuksina tai kevennyksinä ihmisten lompakoihin, autoilijoiden tai osan autoilijoista lompakoihin, niin muistatteko, mikä se summa on ollut SDP:n viimeisessä vaihtoehdobudjetissa tai sitä edeltävässä vaihtoehdobudjetissa, koska, jos oikein muistan teidän vaihtoehdotanne läpikäydessäni, ne olivat talousarvioihin vuosille 24 ja 25 hieman erilaisia ja poikkeavia? Niissä esitettiin hieman erilaisia veronalennuksia ja toisaalta myös veronalennuksen poistamisia. Muistelisin, että ensimmäisessä vaihtoehdobudjetissanne vuodelle 2024 esititte, että hallituksen tekemä polttoaineveron lasku, siis sen alentaminen veronalennuspolttoaineisiin, peruttaisiin. En löytänyt sitä nopealla selailulla tästä teidän uusimmasta vaihtoehdobudjetista, mutta uskoisin, että ette ole tulleet siinä kuitenkaan toisiin ajatuksiin. Sen päälle vielä ajoneuvoveron muutokset. Sieltä löysin, että te olisitte tuoreimmassa vaihtoehdobudjetissa perumassa ajoneuvoveron kevennyksen, jonka hintalappu on 50 miljoonaa euroa, eli verottaisitte 50 miljoonaa euroa enemmän ajoneuvoveron kautta suhteessa nykyiseen hallitukseen.

No, sitten on tämä korotettu matkakuluvähennys, joka olisi sitten 65 miljoonan kevennys sinne puolelle, mutta sitten toisaalta, jos te näiden lisäksi peruutatte polttoaineiden veronkevennyksiä, ja mahdollisesti ehkä jakeluvälvoitettakin olisitte valmiit korottamaan, niin kyllähän se johtaisi lopulta tilanteeseen, että autoilija todennäköisesti häviäisi tai ainakin osa autoilijoista häviäisi ihan merkittävästikin, jos SDP:n autoilun veronalennuksilla mentäisiin. Toki rehellisyyden nimissä täytyy sanoa, että on hieman epäreilua tietysti verrata monipuoluehallituksen tekemiä veronalennuksia siihen, mitä oppositiossa yksi puolue tekisi. Edustaja Räsänen myös siinä merkittävässä valmisteluprosessissa mukana olleena tietää, että teillä on enemmän vapauksia sen suhteen, ettei tarvitse tehdä kompromisseja, kun tehdään omaa, SDP:n vaihtoehdobudjettia. Me teemme tällä hetkellä kokoomuksen, RKP:n ja KD:n kanssa yhteistyötä siinä, millaisia veronalennuksia saadaan aikaan, ja erityisesti perussuomalaisilla painotuksena on ollut työn verotuksen keventäminen ja siinä samalla autoilun verotuksen keventäminen. Itse olen kokenut, että se on ollut hieman vähänlaisempi osassa hallituspuolueita.

Ensimmäinen varapuhemies Paula Risikko: Kiitoksia. — Edustaja Lehtinen.

17.28 **Rami Lehtinen ps:** Arvoisa rouva puhemies! Näihin edustaja Räsänen tuomiin ehdotuksiin toisin vielä sen näkökulman, miksi polttoaineveron suora alennus on hyvä. Se on se, että sen vaikutus on välitön. Tulee heti se vaikutus, kun sen auton tankkaa, mikä se sitten sillä hetkellä sen tankkaajan kohdalla on. Sen sijaan muissa vaihtoehdoissa, jos ikään kuin jälkikäteisesti haetaan huojennuksia tai vähennyksiä, on aina viive ennen kaikkea etuuksiin perustuvissa vähennyksissä. Saattaa olla, että se tulee sitten takaisin sellaisena aikana, jolloin sitä välitöntä tarvetta ei enää juuri sille rahalle ole. Siinä mielessä on suoraviivainen ja hallinnollisesti helpompi ja vähemmän byrokratiaa tuottava keino tämä suora polttoainevähennys. Mutta toki en kiistä sitä, että joka asiassa on omat hyvät ja huonot puolensa, ja kyse on sitten viime kädessä valinnoista, mutta ne eivät ole aina ikään kuin niin yksioikoisia, että on vain tietty yksi valintamalli ja siinä on pelkästään hyviä puolia, vaan joka mallissa on hyviä ja huonoja puolia. Tämän näkökulman halusin tuoda esiin.

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

Punkt i protokollet PR 108/2025 rd

17.29 Joona Räsänen sd: Arvoisa puhemies! Minusta edustaja Lehtinen tässä viimeisessä puheenvuorossaan totesi oikeastaan sen kysymyksen, mistä tässä on kysymys eri toimenpidevalikkoja mietittäessä.

Ymmärrän oikein hyvin, että hallitus ajattelee, että tämä valmisteveron, tässä tapauksessa polttoaineveron, suora alentaminen on hallinnollisesti helpoin tapa ja ehkä yksinkertaisin tapa pyrkiä madaltamaan jonkun hyödykkeen hintaa. Ymmärrän tämän oikein hyvin. Se, miksi itse tätä valintaa vaan kritisoin, johtuu siitä, että silloin me sitten tiedetään, että vaikka tämä on helppo tapa, niin se hyötyhän jakaantuu silloin sitten kaikille, myös heille, jotka välttämättä siinä omassa arjessaan sitä eivät tarvitse. Ja samaan aikaan, niin kuin totesin, meillä julkinen talous on vakavasti alijäämäinen, ja tietenkin sitten siinä tilanteessa, kun tehdään erilaisia veronalennuksia, pitäisi kyetä huolehtimaan siitä, että ne kohdentuvat nyt parhaalla mahdollisella tavalla sen suhteen, että ne helpottavat niiden ihmisten arkea, jotka sitä eniten tarvitsevat, ja toisaalta sitten tukevat niitä muita tavoitteita, joita meillä varmaan näillä erilaisilla uudistuksilla on, liittyivätpä ne sitten esimerkiksi työllisyyden nostamiseen tai joihinkin muihin yhteiskunnallisiin tavoitteisiin. Siksi varsinkin tiukan liikkumavaran aikana on järkevämpi operoida muilla verotuksellisilla toimenpiteillä, jolloin nimenomaan sitä tukea pystytään kohdentamaan heille, jotka sitä eniten tarvitsevat. Mutta ymmärrän oikein hyvin, että tästä on erilaisia näkökulmia.

Tästä kokonaisuudesta, mitä kaikkien eri muutosten jälkeen sitten tapahtuu: On totta, että en ole itse kannattanut eikä SDP ole kannattanut näitä polttoaineverojen, siis valmisteverojen, alentamisia, tai tätä ajoneuvoveron alentamista, joka todella kohdistuu nyt sitten vieläpä tänne kaikista vanhempaan ja suuripäästäisimpään autokantaan. Olemme olleet sitä mieltä, että ehkä siinä jakeluvaihtoehtossakin on syytä edetä jo ihan sen takia, että se on myös monelle teollisuuden toimijalle keskeinen signaali siitä, että kannattaa erilaisia uusia, vähäpäästäisempiä tuotteita tuoda markkinoille ja kehittää, ja sitä kautta luodaan myös työtä Suomeen. On totta, että näillä kaikilla vaikutuksilla olisi silloin miinusmerkinen lopputulos sen ihmisen näkökulmasta.

No, sitten siinä vastapainona, kun nyt katson niitä toimenpiteitä, joita ollaan ehdotettu ansiotuloerotuksen puolella alennuksina niin matkakuluvähennyksessä ja muissa vähennyksissä, kuten esimerkiksi siellä tuota verotuksen asteikoissa, kuin noin muutoin, niin muistaakseni päädytään joka tapauksessa siihen, että varsinkin täällä pieni- ja keskituloisten kukkarossa useampi sata miljoonaa enemmän jää rahaa käytettäväksi kokonaisuudessaan kuin mitä tässä hallituksen mallissa.

Tämähän johtuu siitä, että hallituksen veronkevennykset kuitenkin suurimmalta osalta, kun mennään sinne ihmisen kukkaraan, kohdistuvat heille, jotka tienaa yli 9 000 euroa, kun taas sitten vastaavasti meidän vaihtoehdossa ne kohdistuvat heille, jotka tienaa alle sen 9 000 euroa. Mutta ymmärrän oikein hyvin, että kun tässä koalitionhallitus yrittää aina politiikkaansa tehdä, niin se tietenkin on silloin aina kompromissien taidetta, ja senpä takia on ihan ymmärrettävääkin, että sitten oppositiossa oman vaihtoehdon esittäminen on huomattavasti suoraviivaisempaa, kun sen pystyy katsomaan juuri niistä lähtökohdista kuin sen itse haluaa rakentaa.

Ensimmäinen varapuhemies Paula Risikko: Kiitoksia. — Edustaja Vigelius.

17.32 Joakim Vigelius ps: Arvoisa puhemies! Kyllä, on aivan totta, mitä edustaja Räsänen tässä viimeisimpänä totesi, että koalitionhallituksissa tehdään yhteistyötä, ja jos sitten

Punkt i protokollet PR 108/2025 rd

päätetään, että veroja kevennetään juuri siksi, että saataisiin sitten talouden pyöriä pyörimään ja saataisiin luotua ihmisille paitsi uskoa ostovoimaan myös uskoa siihen, että voidaan lähteä kuluttamaan, niin veronkevennyksiä tehdessä ja niistä puolueiden kanssa neuvotellessa on monesti myös niin, että puolueilla on hieman erilaisia intressejä sen suhteen, mitä veroja alennetaan ja kuinka paljon. Toisinaan se tarkoittaa, että yksi puolue saa yhdellä sektorilla enemmän veronalennuksia, mitkä ovat heille mieluisia, toiset saavat toisella sektorilla sellaisia, mitkä ovat heille mieluisia, ja monesti sitten toimitaan näin. Samahan pätee aivan samalla tavalla säästöpolitiikkaan. Eli säästöpolitiikkaakin toteutettaessa monipuoluehallituksessa jokaisella puolueella on omat vähemmän kivuliaat säästökohteensa, jolloin sitten myös niissä joudutaan tasapainottelemaan puolueiden välillä. Kyllä itsekin olisin joitain tämän hallituksen veronalennuksia ja toisaalta säästötoimia kohdentanut hieman eri tavalla, jos olisin saanut aivan täysin itsenäisesti niistä päättää.

Sikäli haluan pienen kädenojennuksen tehdäkin sinne SDP:n suuntaan, että kun teillä on kerta tällaisia esityksiä jo omassa vaihtoehtobudjetissannekin, että voitaisiin toimia myös vaihtoehtoisilla tavoilla, siis tietysti hallitusta pienemmin euromääräisin tavoin, eli kun teillä on kuitenkin näitä ihan hyviä esityksiä, millä voitaisiin sitten edes osaa autoilijoista palvella, niin jos olette seuraavassa hallituksessa, vaikka sitten pääministeripuolueena, niin vaikka teillä olisi kumppaneina siellä punavihreitä puolueita — siis vielä teitä punavihreämpiä, siellä teidän vasemmalla, tai tästä katsottuna oikealla, puolella olevia puolueita, vihreät tai vasemmistoliitto — niin toivon, että viette sinne hallitukseen ne terveiset, että ei kuriteta autoilijoita. Siis vaikka kuinka tekisi mieli ilmaston ja maailman pelastamisen nimissä kurittaa autoilijoita ja ajaa meidän polttoaineen hinnat tappiin ja autoilu alas, niin viekää sinne edes ne terveiset, että mietitään sitä maaseudun mummoa tai mietitään sitä ihmistä, jolle se auto on erityisen tärkeä vaikka työn vastaanottamisen, työssäkäynnin, toisaalta oman sosiaalisen elämän ylläpitämisen kannalta. Se ei ole vain ilmastoteko, että polttoaineveroa korotetaan tai jakeluvetoa korotetaan tai ajoneuvoveroa korotetaan tai vastaavanlaisia päätöksiä tehdään tai että kuntatasolla lisätään pysäköinnin hintaa ja niin edespäin. Niillä on vaikutuksia ihmisten arkisiin elämiin, ja toivoisin, että eduskunta näitä päätöksiä tällä kaudella ja tulevillakin kausilla tehdessään miettii niitä vaikutuksia konkreettisesti täällä asuvien suomalaisten elämiin eikä pelkästään sitä, miten ne vaikuttavat globaaliin ilmastoon.

Riksdagen avslutade den allmänna debatten.

Riksdagen godkände innehållet i lagförslaget i proposition RP 132/2025 rd enligt betänkandet. Första behandlingen av lagförslaget avslutades.