

Täysistunto

Maanantai 2.12.2024 klo 14.01—21.48

5. Hallituksen esitys eduskunnalle laeiksi uusiutuvien polttoaineiden käytön edistämisestä liikenteessä annetun lain muuttamisesta ja väliaikaisesta muuttamisesta sekä siihen liittyviksi laeiksi

Hallituksen esitys HE 121/2024 vp

Valiokunnan mietintö TaVM 19/2024 vp

Ensimmäinen käsittely

Toinen varapuhemies Tarja Filatov: Ensimmäiseen käsittelyyn esitellään päiväjärjestyksen 5. asia. Käsittelyn pohjana on talousvaliokunnan mietintö TaVM 19/2024 vp. Nyt päätetään lakiehdotusten sisällöstä. — Yleiskeskustelu alkaa. Esittelypuheenvuoro, valiokunnan puheenjohtaja, edustaja Puisto.

Keskustelu

16.45 **Sakari Puisto ps** (esittelypuheenvuoro): Arvoisa puhemies! Hyvät edustajat! Esitelen talousvaliokunnan mietinnön, jonka pohjana on hallituksen esitys lain muuttamisesta koskien uusiutuvien polttoaineiden käytön edistämistä liikenteessä eli niin kutsuttu jakeluvelvoite. Esityksen pääasiallisena tavoitteena on saattaa jakeluvelvoitetta koskeva lainsäädäntö vastaamaan hallitusohjelman kirjauksia ja niitä muutoksia, jotka on tehty uusiutuvista lähteistä peräisin olevan energian käytön edistämistä koskevaan EU-direktiiviin.

Vuosien 2025—2027 jakeluvelvoitetasot nousisivat maltillisesti vuoden 2024 tasosta mutta olisivat silti nykylainsäädäntöä alemmalla tasolla. Myös lisävelvoitteen tasoja alennettaisiin vuosina 2026 ja 2027. Niin ikään seuraamusmaksutasoja alennettaisiin vuosiksi 2024—2027. Muuta kuin biologista alkuperää oleville uusiutuville polttoaineille asetettaisiin oma asteittain nouseva vähimmäisosuusvelvoite vuosille 2028—2030. Lisäksi yleisesti saatavilla olevien latauspisteiden kautta liikenteeseen toimitettu uusiutuva liikennesähkö lisättäisiin osaksi jakeluvelvoitetta täyttävää keinovalikoimaa. Samalla säädettäisiin joustomekanismista, jonka puitteissa jakelija voisi täyttää jakeluvelvoitetta rahoittamalla Suomessa toteutettavia muita vaihtoehtoisia päästövähennystoimia.

Arvoisa puhemies! Jakeluvelvoitelain mukaisia velvoitetasoja laskettaisiin siten, että jakeluvelvoite olisi 16,5 prosenttia vuonna 2025, 19,5 prosenttia vuonna 2026 ja 22,5 prosenttia vuonna 2027. Niin sanottujen kehittyneimpien jakeiden lisävelvoitetaso olisi 3 prosenttia vuonna 2025 ja 4 prosenttia vuonna 2026 ja 2027 nykylainsäädännön mukaisen 6 prosentin sijasta. Seuraamusmaksujatasoja vuosien 2024—2027 välillä alennettaisiin hallitusohjelman lisäpöytäkirjan mukaisesti. Keskeisenä tavoitteena on polttoaineiden hintojen alentaminen suhteessa nykytilaan. Lähtökohtana on vastata hallitusohjelmassa todettuun huolenaiheeseen siitä, että jakeluvelvoitteen noustessa sillä saavutettavien päästövähennysten hinta uhkaa nousta vaihtoehtoisia päästövähennystoimia korkeammaksi. Vuosi-

Pöytäkirjan asiakohta PTK 126/2024 vp

na 2025—2027 hallitusohjelmassa esitetyt jakeluvelvoitteen tasot laskisivat dieselin ja bensiinin pumppuhinta-arvioita noin 6—7 senttiä litralta. Ehdotus kytkeytyy tavoitteeseen alentaa liikenteen ja logistiikan kustannuksia yritysten kilpailukyvn ja kuluttajien osto-voiman parantamiseksi, ja se helpottaisi erityisesti autoilevien kotitalouksien asemaa.

Ehdotuksen on arvioitu lisäävän valtion valmisteverotuloja kumulatiivisesti 226 miljoonalla eurolla vuosina 2024—2027. Jakeluvelvoitteeseen tehtävillä muutoksilla voi olla vaikutusta myös Suomen elpymis- ja palautumistukivälineestä saataviin maksatuksiin; ehdotukseen liittyy siis myös tulojen menetyriskiä. Jakeluvelvoitteen laskun on arvioitu lisäävän päästöjä verrattuna voimassa olevaan lainsäädäntöön: arvioitu tieliikenteen päästöjen lisäys olisi noin 3,1 hiilidioksidiekvivalenttimestonnia.

Ehdotuksen keskeisiä uudistuksia olisi niin sanottu RFNBO-lisävelvoitteen käyttöönotto. Ehdotuksella kannustettaisiin bioperäisen hiilidioksidin talteenottoon ja käyttöön ja edistettäisiin uusien investointien syntymistä RFNBO-polttoaineiden arvoketjussa. Jakeluvelvoitteeseen asetettava RFNBO-polttoaineiden vähimmäisosuusvelvoite antaisi pitkän aikavälin näkymän kyseisten polttoaineiden kotimaiselle kysynnälle ja vahvistaisi sijoittajien näkymiä RFNBO-polttoaineiden tuotannon investointeihin. RFNBO-vähimmäisosuusvelvoitteen taso olisi 1,5 prosenttiyksikköä vuosina 2028—2029 ja 4 prosenttiyksikköä vuonna 2030 sekä sen jälkeen. Velvoite ylittäisi RED III -direktiivin mukaisen minimivaatimuksen, joka on 1 prosenttiyksikkö vuonna 2030.

Esityksessä tarkoitetuiksi tieliikenteen polttoaineiksi soveltuvat sellaisinaan e-metaani ja vihreä vety, jota voidaan lisäksi hyödyntää polttoaineiden tuotannossa niin sanottuna välituotevetynä. Esityksen mukaan RFNBO-polttoaineiden vähimmäisosuusvelvoitetta olisi mahdollista täyttää myös välituotevedyllä.

Vähimmäisosuusvelvoitteen tarkoituksena on ennen kaikkea kannustaa korkeamman jalostusarvon tuotteiden saattamista markkinoille. Hallitus tähtää ensisijaisesti jalostavan teollisuuden investointeihin ja korkean jalostusarvon vientiin sen sijaan, että Suomi veisi vuositasolla suuria määriä sähköä tai jalostamatonta vetyä. Talousvaliokunta korostaa, että ehdotettu lisävelvoite tulee nähdä keinona edistää Suomen vahvaa asemaa vetytaloudessa.

RED III -direktiivi kannustaa kehittyneiden biopolttoaineiden ja biokaasun lisävelvoitteen ja RFNBO-velvoitteen erottamiseen toisistaan. Hallituksen esityksen valmistelun yhteydessä on kuitenkin päädytty siihen, että nyt ehdotettu tapa olisi kustannustehokkain ja joustavin. Tässä sääntelyratkaisussa ainoastaan 4 prosenttiyksikköä sidottaisiin RFNBO-polttoaineille ja jäljelle jäävän 6 prosenttiyksikön osalta olisi jakelijoiden vapaasti päätettävissä, millä polttoaineella velvoitetta täytetään.

Biokaasun arvioidaan olevan edullisin tapa täyttää lisävelvoitetta, ja sillä tultaisiin valiokunnan saaman selvityksen perusteella täyttämään jäljelle jäävää 6:ta prosenttiyksikköä. Osuutta voidaan täyttää myös kehittyneillä nestemäisillä biopolttoaineilla. Valiokunta katsoo saamansa selvityksen perusteella, että on vaikeaa arvioida, mikä on vuosien 2028 ja 2029 lisävelvoitetason ja toisaalta RFNBO-polttoaineiden velvoittavuuden vaikutus biokaasuinvestointeihin kysyntätekijöiden ja epävarmuuden kautta. Valiokunta pitää tärkeänä seurata ehdotetun sääntelyn vaikutuksia toimialalle ja huolehtia hallitusohjelman mukaisesti biokaasun investointiympäristöstä ja edistää etenkin raskaan liikenteen tarpeisiin soveltuvan kotimaisen biopolttoaineen ja biokaasun valmistusta ja jakelua.

Arvoisa puhemies! Ehdotukseen sisältyvän joustomekanismin mukaan jakelijat voisivat täyttää 5,5 prosenttiyksikköä jakeluvelvoitteesta muilla Suomessa toteutetuilla vaihtoehtoisilla päästövähennystoimilla. Päästövähennystoimien tulisi kohdistua taakanjakosek-

Pöytäkirjan asiakohta PTK 126/2024 vp

toriin. Maankäyttösektori otettaisiin mukaan myöhemmin annettavalla valtioneuvoston asetuksella siten, että 1 prosenttiyksikön edellä viitatus 5,5 prosenttiyksiköstä voisi kat-
taa myös maankäyttösektoriin kohdistuvilla päästövähennystoimilla. Päästövähennystoi-
men on täytettävä laissa säädettyt hyväksymisen edellytykset. Edellytyksenä olisi ensinnä-
kin, että päästövähennystoimet ovat pysyviä ja lisäisiä. Lisäksi toimella saavutetun kasvi-
huonekaasupäästövähennyksen tulee olla kaksinkertainen verrattuna yhden megajoulen die-
selin aiheuttamaan kasvihuonekaasupäästöön. Kaksinkertaisen päästövähennyksivaatimuk-
sen tarkoituksena on toimia ennen kaikkea varmuuskertoimena, jotta todellisia päästövä-
henemisiä joustomekanismin kautta syntyy. Valiokunta pitää tärkeänä seurata sääntelyn
vaikutuksia ja varmistaa, etteivät ehdotetut todentamis- ja kaksinkertaisuusvaatimukset
muodostu esteeksi joustomekanismin hyödyntämiselle. Mekanismista saatujen kokemus-
ten perusteella nyt ehdotettua kerrointa tulee valiokunnan näkemyksen mukaan tarvittaes-
sa jatkossa alentaa. Valiokunta katsoo myös, että myös väliaikaisten ja toistuvien toimien
soveltuvuutta osaksi joustomekanismia tarkastellaan jatkossa.

Uudistuva liikennesähkö sisällytettäisiin jakeluvervoitteeseen RED III -direktiiviin poh-
jautuen. Jakelijat voisivat näin täyttää jakeluvervoitetta yleisesti saatavilla olevien lataus-
pisteiden kautta liikenteeseen toimitetulla uusiutuvalla sähköllä. Ympäristövaliokunta kat-
soo lausunnossaan, että uusiutuvan liikennesähkön sisällyttäminen tukee pitkällä aikavä-
lillä päästövähennystavoitteita ja voi kasvattaa sähkölatauksen tarjoamisen houkuttele-
vuutta, mikä olisi myönteistä liikenteen sähköistymisen kannalta. Talousvaliokunta kat-
soo, että liikennesähkön sisällyttäminen jakeluvervoitteeseen lisää velvoitteen kustannus-
tehokkuutta ja monipuolistaa velvoitteen täyttämisen keinovalikoimaa. Valiokunta
tarkasteli tarkemmin myös liikennesähkön kysymyksiä ja niin kutsutun terminaalilatauk-
sen kysymystä. Tästä on enemmän mietinnössä.

Arvoisa puhemies! Lopuksi: talousvaliokunta pitää lakiehdotuksia perusteltuina ja tar-
koituksenmukaisina ja puoltaa niiden hyväksymistä eräin teknisin muutoksin. Mietintöön
sisältyy kaksi vastalauseita. — Kiitoksia.

Toinen varapuhemies Tarja Filatov: Kiitoksia esittelystä. — Ja sitten edustaja Garedew.

16.56 Kaisa Garedew ps: Arvoisa puhemies! Talousvaliokunta sai viime viikolla val-
miiksi mietinnön, jolla laitetaan jakeluvervoitetta koskevat hallitusohjelman kirjaukset
käytäntöön tulevia vuosia varten. Me kaikki täällä tiedämme, että Suomessa, pitkien etäi-
syyksien maassa, autoilu on aivan välttämättömyys. Nämä päähkähullut päästövähennysta-
voitteet eivät tietenkään voi mennä kansalaisten arkisten tarpeiden edelle. Siksi olikin erin-
omainen päätös kohtuullistaa jakeluvervoitteen nousua tämän hallituskauden aikana.

Jakeluvervoite siis tarkoittaa prosenttiosuutta, jonka verran polttoaineesta tulee olla mu-
kana uusiutuvaa polttoainetta. Mitä suurempi prosenttivaatimus, sitä kalliimpi polttoaine,
koska uusiutuvat ovat fossiilisia polttoaineita kalliimpia. Kuten jo hyvin monessa asiassa
näiden jakeluvervoitevaatimustenkin taustalla on siis aivan pakollinen EU-sääntely. Eivät
nämä ole siis hallituksen omia keksintöjä. Jos vain olisi mahdollista ja jos voisin itse päät-
tää, kumoaisin heti kaikki tällaiset EU-pakot ja hiilineutraalisuustavoitteet. Suomalaisten
autoilijoiden päästöt ovat muutenkin globaalissa mittakaavassa täysin mitättömät, eikä
niillä ole mitään vaikutusta ilmaston lämpenemisen kannalta.

Ensi vuodelle jakeluvervoite lasketaan siis Marinin hallituksen päättämästä 29 prosen-
tista 16,5 prosenttiin. Sen jälkeen sitä nostetaan valitettavasti seuraavina vuosina, maltilli-

Pöytäkirjan asiakohta PTK 126/2024 vp

sesti muutamilla prosenteilla. Hallituksen esityksen mukaan uudet jakeluelvoitetasot pienentävät esimerkiksi 20 000 kilometriä vuodessa ajavan dieselautoilijan kuluja noin 68 euroa vuonna 2025, 77 euroa vuonna 2026 ja 85 euroa vuonna 2027. Samalla, kun näitä jakeluelvoitetasoja lasketaan, alentaa hallitus myös merkittävästi jakelijoille koituvaa seurantamaksua siitä, jos he eivät saavuta velvoitetasoa.

Koska jakeluelvoitetta kuitenkin joudutaan valitettavasti pikkuhiljaa nostamaan, niin hallitus on jo hallitusohjelmassaan linjannut, että noston vaikutus polttoaineiden pumppuhintoihin kompensoidaan. Tähän mennessähän hallitus on jo ehtinyt toteuttaakin useita toimia, joilla bensanhintoja on saatu laskettua noin 20 senttiä Marinin hallituksen aikaansaannoksista. On muun muassa alennettu polttoaineveroa, mikä oli historiallinen teko. Ajoneuvon perusveron kevennystä aletaan soveltaa ensi vuoden alusta alkaen. Se on kohdennettu juuri niihin vanhempiin ajoneuvokantoihin, joita suomalaisilla on eniten. Sitten on vielä tämä liikennepolttoaineiden hiilidioksidiverokomponentin alennus. Jakeluelvoitetta koskevan hallituksen esityksen yhteydessä säädetään lisäksi joustomekanismista. Sen puitteissa jakelija voisi täyttää jakeluelvoitetta rahoittamalla Suomessa toteutettavia muita vaihtoehtoisia päästövähennystoimia.

Arvoisa puhemies! Hallitus on siis edelleen suomalaisten autoilijoiden puolella. — Kiitos.

Toinen varapuhemies Tarja Filatov: Edustaja Furuholm.

17.00 Timo Furuholm vas: Arvoisa rouva puhemies! Näemmä joillakin on ylellisyys puuha ottamatta huomioon niitä velvoitteita, joita meillä on.

Tämän esityksen pääasiallisena tavoitteena on saattaa jakeluelvoitetta koskeva lainsäädäntö vastaamaan pääministeri Petteri Orpon hallituksen hallitusohjelman kirjauksia, eli tavoitteena on pitää jakeluelvoite tulevana vuosina alemmalla tasolla kuin mitä nykyinen lainsäädäntö määrittäisi. Tämä esitys on toki linjassa sen kanssa, että eräät tahot ovat luvanneet ennen vaaleja edullisempaa polttoainetta tämän maan kansalaisille. Esitys taas ei ole linjassa pitkäjänteisen liikennepolitiikan tai siihen liittyvien päästövähennysvelvoitteiden kanssa. On syytä muistaa, että liikenteen päästövähennystavoitteet korostuvat tilanteessa, jossa ongelmat maankäyttösektorilla ovat ilmeiset.

Arvoisa rouva puhemies! Jakeluelvoite on ollut tehokas ja monella tapaa keskeinen keino, kun liikenteen päästövähennyksiä on tavoiteltu. Nyt esitetyillä toimilla liikenteen päästöt kasvavat ja taakanjakosektorille osoitetut päästötavoitteet karkaavat, kun ohjaus uusiutuvien polttoaineiden käyttöön heikentyy. Hallituksen oman esityksen mukaan jakeluelvoitteen alentaminen kasvattaa liikenteen päästöjä 3,1 megatonnia vuosina 2025—2027, ja Ilmastopaneelin mukaan vuosina 2025—2030 kokonaisvaikutus olisi viisi megatonnia. Tämä tarkoittaa käytännössä sitä, että nykyhallitus asettaa niin sanotun jakeluelvoitepommin seuraajalleen, jonka edestä kasvaneet päästöt löytyvät samalla, kun tavoitteiden aikarajat lähestyvät. Mieleen tulee kysymys siitä, ovatko nykyinen hallitus ja sen puolueiden edustajat sitoutuneet tukemaan silloin tehtäviä ilmastotoimia haasteen ratkaisemiseksi. Eteenpäin katsovaa politiikkaa olisikin käyttää euroja vihreän siirtymän toteutumiseen ja ilmastoystävällisempään liikenteeseen kuin jättää toimia tekemättä ja maksella tulevaisuudessa päästöoikeuksista samalla, kun tekemättä jätetyt toimet löytyvät edelleen edestä.

Pöytäkirjan asiakohta PTK 126/2024 vp

Arvoisa rouva puhemies! On pakko myös tarkastella hallituksen liikennepoliittisia päätöksiä laajemmin. Hallituksen liikennepoliittikka on perustunut monelta osin pumppuhinnan alentamiselle, mutta esimerkiksi liikenneköyhyiden eri ulottuvuuksia hallituksen toimet eivät tunnista. Autoriippuvuutta vähentävän joukkoliikenteen tukia on karsittu, joukkoliikenteen lippujen hintoja nostettu, työmatkavähennystä on kiristetty ja pyöräilyyn ei haluta satsata. Rahaa löytyy heikosti kohdistuvaan bensa-aleen, joka ei osu niihin ihmisiin, jotka sitä eniten tarvitsevat. Toisin sanoen alennettu pumppuhinta ei tunnista maantieteellistä ja sosioekonomista eriytymistä liittyen liikkumisen kustannuksiin ja mahdollisuuksiin. Helsingissä ja Suomussalmella pienituloisella on erilaiset haasteet liikenteen suhteen.

Myös työmatka-autoilusta tuli kalliimpaa, kun työmatkavähennyksen omavastuuta nostettiin, eli osa bensa-alesta kohdistuu paremmin työmatka-ajojen ulkopuolelle — en saa kiinni tästä logiikasta.

Lisään vielä, että joukkoliikenteen tukemisen karsiminen osuu sinne, missä vuoroja on jo entisestään vähän, ja kasvattaa autoriippuvuutta, kun liikkumisen mahdollisuudet vähenvät. Tasapainoa hallituksen toimissa ei ole, vaan ne perustuvat lupaukselle halvemmasta pumppuhinnasta muusta välittämättä. Tämä ei ole tarkan markan politiikkaa eikä ilmastoystävällistä.

Arvoisa rouva puhemies! Uusiutuvien polttoaineiden suhteen tehtävä poukkoileva politiikka asettaa haasteen myös mahdollisille investoinneille, jotka tarvitsevat tuekseen selkeää energia- ja ilmastopolitiikkaa. Luotettava investointiympäristö ja kotimaiset investoinnit eivät synny sillä, että ikävät asiat työnnetään tulevan hallituksen syliin. Toivonkin maamme hallitukselta kokonaisvaltaisempaa suhtautumista ilmastotoimiensa seurauksiin sekä johdonmukaisempia ja ennakoivampia toimia tämän aikamme isoimman kysymyksen edessä.

Arvoisa rouva puhemies! Lopuksi vielä haluan todeta, että liikkuminen on perusoikeus, ja siksi kannustankin meitä etsimään ratkaisuja, jotka tunnistavat sekä oikeudenmukaisuuden että ekologisen näkökulman, jotta löydämme tasapainoisia päätöksiä vähentääksemme liikenneköyhyyttä ja saavuttaaksemme ilmastotavoitteet. — Kiitos.

Toinen varapuhemies Tarja Filatov: Edustaja Hamari.

17.04 Lotta Hamari sd: Arvoisa rouva puhemies! Tässä hallituksen esityksessä ehdotetaan jakeluvelvoitetasojen laskemista nykylainsäädäntöön verrattuna vuosille 25—27. Ja kuten tässä edellisessä puheenvuorossakin tuli hyvin esille, tämä tarkoittaa sitten valtavaa hyppyä vuonna 2028, eli ongelmaa siirretään siis eteenpäin. Toisaalta tämä esitys vaarantaa investointiympäristön, mitä monet elinkeinoelämän edustajatkin toivat lausunnoissaan esiin. Iso huoli on myös taakanjakosektorin päästövähennyksiin pääsemisestä.

Sinänsä se tavoite, että pidettäisiin polttoaineen hinta kurissa, on erityisesti pieni- ja keskituloisille kansalaisille ja yrittäjille tärkeä. Pieni- ja keskituloisten taloudellista asemaa olisimme me sosiaalidemokraatit kuitenkin parantaneet aivan toisenlaisilla keinoilla kuin ilmaston, investointiympäristön tai julkisen talouden kustannuksella. Nimittäin jakeluvelvoitteen muutos vaarantaa ilmastotavoitteet, ja tämä saattaa lopulta tulla Suomelle ja niille samoille veronmaksajille entistä kalliimmaksi, jos joudumme — ja kun tällä menolla varmasti joudumme — ostamaan päästöyksiköitä muualta. Nämä verorahat olisi todellakin ollut järkevää sijoittaa Suomeen.

Pöytäkirjan asiakohta PTK 126/2024 vp

Velvoitetasojen muutoksiin liittyy meillä siis valtava tulonmenetysriski, kuten valio-kunnan puheenjohtajan esittelypuheenvuorossakin tuli ilmi. Äsken mainittujen päästöyksiköiden oston lisäksi on riski, että joudumme palauttamaan RRF-maksuja.

Edellä olevan perusteella teen vastalauseen 2 mukaiset pykälämuutosehdotukset.

Toinen varapuhemies Tarja Filatov: Edustaja Viitala.

17.06 Juha Viitala sd: Arvoisa rouva puhemies! Jakeluelvoitteen alentaminen vaarantaa ilmastotavoitteet sekä heikentää merkittävästi ennakoitavuutta investointeja suunniteltaessa. Jakeluelvoitteen lasku on Suomen kokonaistalouden kannalta haitallinen. Kasvu luominen on pitkää peliä, ja pikavoittoja meillä ei ole näköpiirissä. Siksi on tärkeää huolehtia siitä, että Suomi on houkutteleva investointiympäristö sekä suomalaisille että ulkomaalaisille yrityksille.

Valitettavasti tämä esitys heikentää edellytyksiä harjoittaa strategista, pitkäjänteistä teollisuuspolitiikkaa, jota Suomi nyt todellakin tarvitsee. Hallituksen tempoileva ilmasto-politiikka tuo riskejä vihreän siirtymän investointien saamiseksi jakeluelvoitteen alentamisen myötä. Uusiutuviin polttoaineisiin liittyvät investoinnit vaativat ennustettavaa ja vakaata energia- ja ilmasto-politiikkaa, mutta on todettava, että jakeluelvoitteen alentamisella on negatiivisia vaikutuksia tosiaan investointiympäristöön kokonaisuudessaan. Jakeluelvoitteen ja lisävelvoitteen alentaminen vaikuttaisi haitallisesti esimerkiksi biokaasulaitosten ja RFNBO-polttoaineiden eli niin sanottujen sähköpolttoaineiden investointivarmuuteen, sillä useat jo tehdyt tai suunnitteilla olevat investoinnit perustuvat tiettyyn jakeluelvoitteen kautta syntyvään kysyntään. Hallituksen esittämällä jakeluelvoitteen laskemisella kasvaa siis riski, että Suomi joutuu ostamaan päästövähennysyksiköitä muilta jäsenmailta sen sijaan, että niillä rahoilla investoitaisiin kotimaisiin päästövähennyskohteisiin.

Arvoisa puhemies! Onkin syytä pohtia, onko pumppuhinnassa vaikutusarvion mukaan vuosina 2025—27 syntyvä 68—85 euron hyvitys / vuosi / tankkaaja sen arvoinen, että se peittoaa esityksen mukanaan tuomat riskit investointeihin sekä muut negatiiviset vaikutukset kansantaloudessa ja aluetasolla tosiaan keskipitkällä aikavälillä. Asiaa on hyvä pohtia myös riskinarvioinnin menetelmin, ja nyt me lisäämme riskejä, joiden lopullista hintaa me emme vielä tiedä.

Toinen varapuhemies Tarja Filatov: Edustaja Tynkkynen.

17.09 Oras Tynkkynen vihr: Arvoisa puhemies! Tämä hallituksen esitys on todella haitallinen teollisuudelle ja investoinneille — niin kuin muun muassa edellä kuullusta edustaja Viitalan puheenvuorosta hyvin kävi ilmi — mutta tämä esitys on ennen kaikkea haitallinen ilmastolle. Jakeluelvoitteen tason alentaminen yhdistettynä kaikkiin muihin heikennyksiin, joita tähän esitykseen sisältyy, yhteensä uhkaavat kasvattaa Suomen päästöjä noin viisi miljoonaa tonnia. Ja kun ottaa huomioon kaikki muut heikennykset, joita hallitus on liikenteen ilmastotoimiin tehnyt tai tekemässä, niin tämä ilmastovelka tästä vielä entisestään kasvaa. Tällä kaikella on hintansa. Ymmärrän, että esityksellä tavoitellaan polttoaineiden hintojen laskemista, mutta se, että siirretään kustannuksia yhdestä taskusta toiseen, ei ole erityisen kaukokatseista. Joko meidän pitää vähentää päästöjä vastaava määrä muualla, ja näillä vaihtoehtoilla päästövähennyksillä on myös oma, mahdollisesti merkit-

Pöytäkirjan asiakohta PTK 126/2024 vp

tävä hintansa, tai sitten joudumme ostamaan päästöoikeuksia toisista maista, ja sen hintalappu on toistaiseksi hämärän peitossa mutta mahdollisesti hyvinkin korkea. Kustannuksia ei siis pakoon pääse. Ja kun vielä Ilmastopaneeli on arvioinut, että itse asiassa vähentämällä liikenteen päästöjä kotimaassa me voisimme päästä samoihin yhteiskuntataloudellisiin tuloksiin mutta suuremmin päästövähennyksin kuin tässä hallituksen valitsemalla linjalla, niin myöskin näiltä heikennyksiltä putoaa taloudellinen pohja.

Tämän ja muiden haitallisten ilmastotoimia jarruttavien tai peruuttavien päätöstensä takia Orpon hallitus todella on tämän maan historiassa ensimmäinen, joka tietoisesti ja merkittävästi omilla päätöksillään kasvattaa Suomen ilmastopäästöjä. Mutta yllätyin suuresti, kun ministeri Mykkänen tämän sinänsä melko ilmeisen ja helposti perusteltavissa olevan tosiasian vastaisesti väitti julkisuudessa ihan muuta. Ministeri Mykkänen sanoi Verkkouutisten haastattelussa jokin aika sitten, että Marinin hallitus lisäsi päästöjä selvästi enemmän omilla päätöksillään, ja hän viittasi tällä nimenomaan jakeluvelvoitteeseen. Ja sen takia ajattelen, että käytän tätä puheenvuoroa hieman myös avatakseni, minkä takia tämä ministeri Mykkäsen väite on ilmeisen virheellinen ja harhaanjohtava.

Ensinnäkin on tietysti hyvä palata siihen hetkeen, jolloin Marinin hallitus todella teki kevennyksiä jakeluvelvoitteeseen. Silloin elettiin syvimmän energiakriisin aikaa ja kaikki puolueet tässä salissa laidasta laitaan olivat sitä mieltä, että meidän piti varmistaa, että Suomen kansalaisilla on edellytykset pärjätä kohoavien energiahintojen keskellä. Tämä Marinin hallituksen silloinen kevennys jakeluvelvoitteeseen oli suora vastaus energiakriisiin. Nyt energiakriisistä ei ole tietoaakaan. Se on jätetty kauas taakse ja energian hinnat ovat tulleet takaisin normaaleille tasoille tai hyvin lähelle sitä.

Tässä ministeri Mykkäsen väitteessä on myös se vissi pulma, että siinä, missä Marinin hallitus heikensi tätä jakeluvelvoitetta väliaikaisesti kahden vuoden ajan 7,5 prosenttiyksikön verran per vuosi, niin Orpon hallitus heikentää jakeluvelvoitetta viiden vuoden ajan 7,5:sta jopa 14,5 prosenttiyksikköön vuosi. Sen takia vaikutus toki päästöihin on aivan eri kertaluokkaa.

On myös syytä muistaa, että silloin kun Marinin hallitus aikanaan teki tämän väliaikaisen kaksi vuotta kestävä kevennyksen jakeluvelvoitteeseen, niin se samassa yhteydessä päätti vastaavasti tiukentaa jakeluvelvoitetta niin, että kokonaisvaikutus on ilmaston kannalta selvästi myönteinen. Jos tätä tarkastelee ihan päästöissä, niin Marinin hallituksen aikana puhtaasti jakeluvelvoitteen tiukentaminen yhteenlaskettuna eri jakeluvelvoitteen tason muutoksiin itse asiassa vähensi päästöjä yhteensä noin miljoonan tonnin verran, kun taas tämän hallituksen muutokset jakeluvelvoitteen tasoon niitä kasvattavat suuruusluokkaa neljä miljoonaa tonnia.

Tämän takia tämä ministeri Mykkäsen väite on perätön, ja olen hyvin pettynyt siihen, että asioista hyvin perillä oleva ministeri tällaisia väitteitä julkisuuteen esittää.

Lopuksi, arvoisa puhemies, kannatan edustaja Hamarin tekemiä vastalauseen 2 mukaisia esityksiä.

Toinen varapuhemies Tarja Filatov: Edustaja Mehtälä.

17.14 Timo Mehtälä kesk: Arvoisa puhemies! Muutamia ajatuksia tästä uudesta laista:

Elämässä ja yrittämisessä on yleisesti kyse kahdesta asiasta: puhuu siitä, mitä aikoo tehdä, ja toiseksi tekee asioita, joista on puhunut. Kun hallitusohjelma tuli ulos, siinä oli hyviä kirjauksia. Miten on käynyt? Kun tämä hallitus aloitti toimintansa, se lupasi alentaa polt-

Pöytäkirjan asiakohta PTK 126/2024 vp

toaineen hintaa, edistää biokaasun käyttöä, olla asettamatta viljelijöille uusia kustannuksia omilla toimillaan sekä olla lisäämättä byrokratiaa. Joka ikinen näistä lupauksista rikotaan, ja nyt käsittelyssä oleva hallituksen esitys on siitä konkreettinen osoitus.

Mitä tarkoitan? Tällä lailla muutetaan lakia polttoaineen jakeluvelvoitteesta. Hallitus alentaa voimassa olevaa jakeluvelvoitteen nousua siten, että sen seurauksena vuonna 2028 jakeluvelvoite nousee yhdellä kertaa kahdeksan ja puoli prosenttiyksikköä, eli peräti 37 prosenttia. Nykyisen jakeluvelvoitelain perusuralle siirrytään siis yhdellä rykäyksellä vuonna 2028. Mitä tällä saavutetaan? Tämä tulee vain nostamaan polttoaineen hintaa voimakkaasti ja siirtää ongelmat seuraavalle hallitukselle.

Arvoisa puhemies! Hallitus on sanonut tavoittelevansa sitä, että suositetaan kotimaista, uusiutuvaa polttoainetta, mutta silti se tekee nyt lain, joka suoraan toimii tätä vastaan, kun se on päättänyt alentaa myös uusiutuvien polttoaineiden lisävelvoitetta, missä ei ole mitään järkeä. Se tulee ainoastaan heikentämään kotimaisen biopolttoaineen kysyntää. Samalla se tuo lakiin vetypolttoaineen vähimmäisvelvoitteen, joka taas nostaa asiantuntijoitteen mukaan polttoaineen hintaa. Jo tätä ennen hallitus on ottanut käyttöön todentamismenetellyn maatilatason biokaasulaitoksille, jotta ne saavat verohyvityksen, mikä on niille lisännyt merkittävästi kustannuksia.

Näistä seuraa, että biokaasuinvestointien ennakoitavuus on hukassa. Tämän olen Suomen eniten biokaasulaitoksia toimittavalta yritykseltä saanut juuri viestinä. Tämä epätasainen nousu-ura, huima vähennys vuonna 2029 ja 2030 biometaanin eli biokaasun tarpeeseen, tekee tämän epävarmuuden. Kuitenkin mietinnössä todetaan, että biokaasu on edullisin uusiutuva polttoaine, ja silti hallitus on päättänyt suosia muita, huomattavasti kalliimpia polttoaineita, kuten nämä vetypolttoaineet. Biokaasuinvestoinnit ovat tämän myötä erittäin epävarmalla pohjalla, ja jos verrataan Ruotsiin, missä ei ole veroseuraamuksia eikä ole todentamisvaatimuksia, niin tällä hetkellä biokaasulaitoksia rakennetaan Ruotsiin. Tässä käy niin, että biokaasun tuottamiselta on pohja pois, ja se johtuu vain siitä, että te, hallitus, ette noudata omaa hallitusohjelmaanne — vaikka me keskustalaiset sitä kovasti yrittämme puolustaa tuolla talousvaliokunnassa.

Arvoisa puhemies! Edellä olevan perusteella esitän, että mietintö hyväksytään keskustan vastalauseen mukaisin pykälämuutoksin. — Kiitos. [Juha Mäenpää: Te jätitte tyhjän paperin! — Hanna-Leena Mattila: Tuo on vanha juttu! — Petri Honkonen: Te noudatatte sitten omaa paperianne!]

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

17.18 Miko Bergbom ps: Kunnioitettu herra puhemies! Nyt on siis kyse jakeluvelvoitteen käsittelystä, ja on syytä käsitellä ensin nämä taustat tämän asian ja esityksen osalta.

Eliikkä viime hallituskaudella keskusta päätti yhdessä muiden sosialistien kanssa, että jakeluvelvoitetta korotetaan merkittävästi heti vuodesta 2024 alkaen ja jatkuen... [Hanna-Leena Mattilan välihuuto] — Hei, te jätitte tyhjän paperin.

Puhemies Jussi Halla-aho: Puheenvuoro on nyt edustaja Bergbomilla.

Te jätitte tyhjän paperin. Nyt on minulla puheenvuoro. Voitte tänne tulla kertomaan tekoosynne sen jälkeen. — Eliikkä keskusta päätti yhdessä muiden vasemmistopuolueiden kanssa, että jakeluvelvoitetta nostetaan merkittävästi heti vuodesta 2024 alkaen jatkuen sii-

Pöytäkirjan asiakohta PTK 126/2024 vp

tä eteenpäin. Tämän päätöksen sitten hallitusohjelmassa uusi hallitus perui, hyvä näin. Sen lisäksi päätettiin, että kun jakeluvuoroitetta nostetaan, niin se on paljon maltillisempaa kuin vasemmistohallituksella, ja toisaalta myöskin jakeluvuoroitteen nostosta aiheutuva lisäkustannus suomalaiselle autoilijalle kompensoidaan. Eli hallituksen toimilla ei nosteta polttoaineen hintaa.

No nyt, kun tämä esitys on eduskuntakäsittelyssä ja kun peilataan vaihtoehtobudjetteja oppositiolta, niin sanonpa vaan, että se vaihtoehto, minkä oppositio tarjoaa suomalaisille autoilijoille, olisi kyllä hyvin kylmää kyytiä. Nimittäin niin sosiaalidemokraatit, vasemmistoliitto kuin vihreätkin esittävät omassa vaihtoehdossaan, että palattaisiin tälle alkupe-
räiselle jakeluvuoroiteuralle. Täällä esimerkiksi vasemmistosta puhuttiin, että pitäisi löytää joitain keinoja, millä voidaan sitten huomioida pienituloiset ihmiset, mutta enpä oikein... Kertokaa minulle, minkälaisia keinoja teillä olisi, jos mentäisiin tälle uudelle jakeluvuoroiteuralle, jossa teidän vaihtoehdossanne bensiinin hinta nousisi noin 36 senttiä heti vuoden alusta ja diesel 49 senttiä vuoden alusta. Mistä se raha tulee? Te perustelette toki tätä ilmastomuutoksella ja sillä, että pitää tehdä ympäristön hyväksi asioita, mutta totuus on se, että se hinta nousisi noin paljon, suurin piirtein. Se olisi vakava isku pienituloiselle suomalaiselle autoilijalle.

Korostan edelleenkin sitä, mitä te ette jostain syystä tunnu siellä ymmärtävän, vaikka toki puolustattekin aina puheissanne pienituloisia, ja se on se, että heillä ei tosiasiallisesti ole tällä hetkellä mahdollisuutta ostaa esimerkiksi sähköautoa uutena. Meillä ei ole vielä semmoisia markkinoita, joilla ne olisivat niin edullisia pienituloiselle ihmiselle, ja tämä täytyisi ottaa huomioon, kun näitä kunnianhimoisia ilmastopäätöksiä tehdään. Sen takia nähdäkseni tämä järkevämpi jakeluvuoroiteura yhdistettynä näihin kompensatiotoimiin on parempi, koska se antaa myöskin markkinoille aikaa siihen, että maahan tulee lisää uusia vähäpäästöisiä autoja, hybridautoja ja sähköautoja, jotka sitten muuttuvat käytetyiksi ja niiden hinta alenee.

Mutta tällä teidän urallanne sen vaikutus siellä pumppuhintoihin olisi todella merkittävä heti vuoden alusta ja se aiheuttaisi todella ison ostovoiman laskun suomalaiselle pienituloiselle autoilijalle. Tätäkään tosiasiaa te ette pääse karkuun. Yhdistettynä tämä jakeluvuoroitepäätös teidän vaihtoehtoihinne niin sosiaalidemokraattien, niin vasemmistoliiton, niin vihreiden osalta, että te peruisitte hallituksen päättämän polttoaineveron alennuksen, te peruisitte ajoneuvoveron perusveron alennuksen, ja kaiken kukkuraksi, hyvät suomalaiset, heidän laatimassaan julkisen talouden suunnitelmassa — myös keskustan kuittaamassa JTS-suunnitelmassa — polttoaineveroon olisi tehty vielä indeksitarkastukset, tämä olisi nostanut edelleen polttoaineen hintaa pumpulla.

Tämä hallitus alentaa polttoaineveroa. Tämä hallitus kompensoi jakeluvuoroitteen nousun. Tämä hallitus päätti alemman jakeluvuoroiteuran, päätti myös ajoneuvoveron perusveron alentamisesta. Tämä hallitus on tosiasiallisesti parempi suomalaiselle autoilijalle kuin yksikään hallitus tähän saakka tässä maassa, ja se on saavutus itsessään. Toki parempaan voidaan aina pyrkiä, ja pitääkin pyrkiä.

Mutta kyllä minä korostaisin sitä, että jos ilmastomuutoksen nimissä ollaan pelastamassa koko maapalloa taas suomalaisten autoilijoiden kustantamana, niin pitäisi myös miettiä sitä, miten se pienituloinen suomalainen pystyy reagoimaan siihen teidän harjoittamanne politiikan muutoksen nopeuteen, joka olisi aika radikaali. Toistan: 36 senttiä bensiinissä, dieselissä 49 senttiä litrahintaan lisää. Se on aika vakava nosto, se on hyvin vakava nosto. Ajatelkaa, jos tankkaa 20 litraa ja 50 senttiä tulee per litra hintaan, niin se on 10 eu-

Pöytäkirjan asiakohta PTK 126/2024 vp

roa joka kerta pumpulla, 40 litralta 20 euroa joka kerta pumpulla. Se olisi merkittävä osto-voiman lasku jokaiselle suomalaiselle. Toivon, että harkitsette näitä, kun seuraavalla ker-
ralla teette toista vaihtoehtobudjettianne. — Kiitoksia.

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

17.22 Petri Honkonen kesk: Arvoisa herra puhemies! Nyt tässä edellinen puhuja puhui ja kävi läpi nykyisen hallituksen sinänsä ihan monilta osin ansiokkaita toimia autoilun kus-
tannusten alentamisessa, mutta nyt tähän edelliseen hallitukseen kohdistuvaan arvosteluun
liittyen tähän jakeluvelvoitteen nousuun: nythän tässä on käymässä koko lailla samantyy-
lisesti, kun 2028 tämä nousee jyrkästi, eli tässä lykätään taas seuraavalle vaalikaudelle on-
gelmaa. Ennen kuin tulen tässä johtopäätökseen, niin ehkä pari muistelua tästä jakeluvel-
voitteesta, siis näistä uusiutuvan polttoaineen velvoitteista.

Tässähän taustalla oli ennen kaikkea tietenkin se, että näitä päästöjä pyritään suitsi-
maan. No toinen, hyvin vähän julkisuudessa puhuttu tavoite ja agenda on tietenkin tämän
omavaraisuuden parantaminen. Eräs edellinen pääministerikin taisi todeta, että Suomesta
tulee öljyvaltio. Emme ole enää riippuvaisia Lähi-idän öljyvaltioista ja Venäjästä, mitä
enemmän tuotamme itse omia uusiutuvia polttonesteitämme. Nyt tältä on lähdössä pohja
pois. Nyt kun ajattelee tätä maailman tilannetta ja sitä, kuinka merkittävä asia omavarai-
suus ja huoltovarmuus on, niin kyllähän jokainen varmasti ymmärtää sen, että se, että meil-
lä olisi paljon tätä teollista kapasiteettia, joilla näitä nestemäisiä uusiutuvia polttoaineita
voidaan itse valmistaa, olisi myös turvallisuuspoliittinen etu, mutta tämä nyt on haluttu
unohtaa.

Tämän kunnianhimoisen jakeluvelvoitteen takanahan on itse asiassa Sipilän hallituskau-
den alkupuolella valmisteltu energia- ja ilmastostrategia. Eli tässä, kun kuuntelin edellisiä
puhujia, hiukan muistelin sitä käytyä keskustelua. Silloin taisi olla niin, että silloinen op-
positio oli sitä mieltä, että se ei ole riittävän kunnianhimoinen. Täällä kovasti sitä puolustin
yhdessä perussuomalaisten hallituskollegojen kanssa nimenomaan sillä periaatteella, että
nyt suomalaista polttoainevalmistusta lisää ja sillä korvataan ulkolaista öljyä. Siihen näh-
den tämä kovastikin perussuomalaisten viime vuosina harrastama suomalaisen polttoaine-
teollisuuden roimiminen, suomalaisen polttoainetuotannon vastustaminen ja sen arvoste-
lu, on kyllä erikoista.

Sinänsä allekirjoitan kyllä tämän huolen näistä väestöön hyvin eri tavalla kohdistuvista
polttoainekustannuksista ja niiden kehityksestä. On totta, että ne, keillä ei ole varaa sähkö-
autoa ostaa, joutuvat maksamaan kaikista eniten, ja se on myös oikeudenmukaisuuskysy-
mys, mutta tämä historia on kaikkien syytä muistaa, kun pidetään kovia ja räväköitä puhei-
ta tämän asian ympärillä niin täällä eduskuntasalissa kuin tuolla kentällä.

Ja, arvoisa puhemies, tämän myötä kannatan edustaja Mehtälän tekemää keskustan vas-
talauseen mukaista muutosehdotusta.

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

17.26 Heikki Autto kok: Arvoisa herra puhemies! Tässä on ollut aika polveilevaa keskus-
telua sinänsä erittäin tärkeän aiheen äärellä. Mielestäni talousvaliokunnan mietintö on hy-
vä, ja tämä lain sisältö voidaan mielestäni sen mukaisesti hyväksyä. Tosiaan kiitos talous-

Pöytäkirjan asiakohta PTK 126/2024 vp

valiokunnalle myöskin vastuullisesta hallitusohjelman mukaisesta työstä tämän tärkeän aiheen äärellä.

Kaiken kaikkiaan haluaisin todeta tässäkin yhteydessä, vähän niin kuin tuossa aiemmasakin kohdassa, jossa käsitelimme tätä vesiensuojelua, että Suomi on myös, ei ainoastaan luontopolitiikassa, ilmastopolitiikassaan ehdottomasti maailman johtava maa. Ja tässä mielessä on tärkeää, että kun haluamme, että muut maat seurasivat meidän esimerkkiämme, niin voidaan samaan aikaan sekä kääntää päästöt kestäväällä tavalla laskuun että pitää talous, kansantalous, myöskin kasvussa, niin että muut maat haluavat seurata esimerkkiämme. Kyllä tämä realismi, jota tässä nyt hallituksen esityksellä tuodaan ja talousvaliokunnan myötä ollaan laiksi säätämässä tähän jakeluvelvoitteeseen, on valtavan tärkeää, jotta suomalaisten ostovoima säilyy ja maamme kilpailukyky tulee tässä tilanteessa turvaksi niin, että voimme olla menestyvä, hyvinvoiva Pohjoismaa, tulevaisuudessakin maa, josta muut Euroopan maat ja muut maailman maatkin haluavat katsoa mallia.

On toki selvää, että Suomella on tulevaisuudessa potentiaalia myös päästä siihen tilanteeseen, jossa pystymme itse tuottamaan yhä enenevässä määrin myös tällaisia polttomootoreissa käytettäviä hiilivetypolttoaineita niin, että ne tuotetaan päästöttömästi, ja se on tietysti todella hieno tulevaisuudennäkymä. Mutta se, että nyt toimimme tavalla, joka turvaa suomalaisten kotitalouksien ostovoiman, turvaa Suomen investointiympäristönä ja sitä kautta varmistaa hyvinvointimme, ei vaaranna millään tavalla sitä näkymää, joka meillä tulevaisuudessa on näiden investointien osalta. Eli siinä mielessä näen, että ihan tämän mietinnön mukaan voidaan tämä lakiesitys hyväksyä.

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

17.28 Juha Mäenpää ps: Arvoisa puhemies, hyvät naiset ja miehet! Tämä hallitus, toisin kuin edeltävät, ottaa autoilevan kansalaisen huolet tosissaan. Meitä kiinnostaa, kuinka kallista autoilu on syrjäseuduilla, joilla se on välttämätöntä arjen kannalta. Meitä kiinnostavat tyhjiä tankkejaan täyttävien ihmisten hätähuudot, niidenkin, jotka eivät asu raitiovaunun, ratikan, lähijunan tai metron varrella. Meitä kiinnostavat huoltoasemien valotaulujen näytämät pumpputhinnat.

Tänään käsittelemme edellä sanotun kannalta olennaista hallituksen esitystä. Tänne istuntosaliin on tuotu ensimmäiseen käsittelyyn asia, josta olin itsekin viime viikon lopulla talousvaliokunnassa päättämässä. Meillä on siis puheenaiheena valtakunnan viestimissäkin silloin tällöin merkittävästi huomiota saanut jakeluvelvoite, vaikeasti ymmärrettäväksikin ehkä koettu käsite, joka on avattu hyvin muun muassa Ylen jutussa kesäkuulta 23:

”Jakeluvelvoite määrittelee, kuinka paljon Suomessa pitää myydä biopolttoaineita. Biopolttoaineet ovat jakelijoille kalliimpia kuin fossiiliset, mikä näkyy autoilijoille pumpputhinnassa. Jakeluvelvoitteen ideana on vähentää fossiilisten polttoaineiden käyttöä koko Euroopan unionin alueella siten, että uusiutuvien polttoaineiden osuutta lisätään. Velvoite koskee polttoaineen jakelijoita. Ne ovat yrityksiä, jotka toimittavat polttoainetta esimerkiksi huoltoasemille. Se siis velvoittaa yrityksiä toimittamaan tietyn osuuden uusiutuvia polttoaineita kulutukseen.

Tankkausasemalla jakeluvelvoite ei näy niin, että jokaiseen diesel- tai bensalaatuun on sekoitettu uusiutuvaa polttoainetta. Yritykset voivat nimittäin täyttää velvoitteen monella tavalla. Yritys voi täyttää velvoitteen myymällä uusiutuvaa dieseliään, biokaasuja kaasuu-

Pöytäkirjan asiakohta PTK 126/2024 vp

moottoreihin tai vaikka sekoittaa fossiilisiin tuotteisiinsa osan uusiutuvaa laatua. Tärkeintä on, että kokonaisuudesta jakeluvelvoitteen verran on uusiutuvia polttoaineita.

Autoilijan lompakko sen sijaan kärsii tankilla, koska biopolttoaineet ovat kalliimpia valmistaa kuin fossiiliset.”

Hallitus ja me perussuomalaiset haluamme helpottaa tätä autoilijan kärsimystä. Käsitteilyssä olevan hallituksen esityksen pääasiallisena tavoitteena on saattaa jakeluvelvoitetta koskeva lainsäädäntö vastaamaan pääministeri Petteri Orpon hallituksen hallitusohjelman kirjauksia. Lyhyesti sanottuna tämä on yksi keino alentaa dieselin ja bensiinin hintaa.

Esityksessä ehdotetaan muutettavaksi vuosien 25—27 jakeluvelvoitetasoa siten, että ne nousisivat maltillisesti vuoden 2024 jakeluvelvoitetasosta mutta olisivat silti nykyolinsäädäntöä alemmalla tasolla. Myös lisävelvoitteen tasoja alennettaisiin vuonna 26 ja 27. Niin ikään seuraamusmaksutasoja alennettaisiin vuosiksi 24—27. Ehdotetut lait on tarkoitettu tulemaan voimaan heti ensi vuoden alusta.

Liikennepolttoaineiden hinta muodostuu monista tekijöistä, kuten öljyn maailmanmarkkinahinnasta, verotuksesta ja jalostamoiden marginaalista. Myös jakeluvelvoitteen täyttämistä aiheutuva kustannus nostaa liikenteen polttoaineiden hintoja. Jakelijoiden kohtaat korkeammat kustannukset, johtuen uusiutuvista polttoaineista, siirtyvät suurelta osin kuluttajien polttoainehintoihin. Vuosina 25—27 hallitusohjelmassa esitetty jakeluvelvoitteen tasot laskisivat dieselin pumppuhinta-arvioita noin kuusi—seitsemän senttiä per litra ja E10-bensiinin pumppuhinta-arvioita saman verran, eli noin kuusi—seitsemän senttiä per litra, riippuen tarkastellusta vuodesta. Arvioihin liittyy toki aina epävarmuuksia, sillä jakeluvelvoitteen tarkkaa hintavaikutusta on mahdotonta laskea etukäteen. Suunta on kuitenkin selvä: Tämä hallitus on autoilijoiden puolella. Vuosikausia ideologisista syistä harjoitettua vääränlaista politiikkaa on mahdotonta korjata parissa vuodessa, mutta jonkun sekin työ on aloitettava. — Haluankin tässä yhteydessä kiittää erityisesti perussuomalaisia ministereitämme väsymättömästä työstä isänmaamme ja suomalaisten eteen.

Arvoisa puhemies! Lopuksi: viime kaudella edustaja Harakka, silloinen ministeri, lupasi, että rahaa ilmestyy tilille, kun puhuttiin bensiinin hinnasta — tämä siis 27.10.2020 A-studiossa — ja hän tarkensi vielä, että kyseessä on siis tulonsiirto.

Sitten vielä ihan lopuksi: Kun asiaa kritisoidaan, ja esimerkiksi edustaja Mehtälä mainitsi biokaasun ja myös sen, että tästä on tullut negatiivista palautetta suurimmalta biokaasulaitoksista valmistavalta suomalaiselta yritykseltä, niin haluan, edustaja Mehtälä, muistuttaa teitä, että teidän on mielestäni ihan turha nillittää näistä asioista, sillä te ette halunneet lähteä kantamaan vastuuta suomalaisten asioista. Te petitte äänestäjänne ja jätitte hallitusohjelmaneuvoitteluihin tyhjän paperin. — Kiitoksia. Päätän. [Hanna-Leena Mattila: Ke-vään vaaleissa nähdään!]

Puhemies Jussi Halla-aho: Kiitoksia. — Edustaja Kivelä, olkaa hyvä. — [Välihuutoja] Edustaja Kivelällä on puheenvuoro.

17.34 **Mai Kivelä vas:** Arvoisa puhemies! Onhan tämä nyt aika paksua kuunnella täällä hallituspuolueiden edustajien puheita pienituloisten puolesta puhumisesta, kun teidän koko talouspolitiikkanne on perustunut pienituloisilta leikkaamiseen. Samaan aikaan te teette tällaisia regressiivisiä veropäätöksiä, kuten esimerkiksi arvonlisäveron korotus, joka vähentää suomalaisten ostovoimaa. Te teette miljarditason leikkaukset pelkästään esimerkiksi sosiaali- ja terveyspalveluihin, jotka vaikeuttavat juuri niiden samojen pienituloisten ih-

Pöytäkirjan asiakohta PTK 126/2024 vp

misten elämää: korottaa lääkkeiden hintaa, korottaa asiakasmaksuja ja niin edespäin. Tätä listaa voisi jatkaa tämän koko puheenvuoron ajan, mutta sanon vain, että minä en usko, että suomalaisille enää menee läpi tuollainen keskustelu. Sehän näkyy kyselyissäkin, joissa tämä hallitus on ennätyskellisen epäsuosittu ja enemmistö suomalaisista uskoo, että hallitus on jo tehnyt tai tekee Suomesta huonomman paikan elää, joten itse en ainakaan ole hirveän vakuuttunut tästä pienituloisten puolustamispuheenvuorosta.

Mutta sitten tästä itse asiasta: Faktahan on tosiaan se, että tälläkin lailla hallitus lisää päästöjä, tällä lisätään liikenteen päästöjä miljoonilla tonneilla, ja päästöjen tietoinen lisääminen tässä tilanteessa ei myöskään ole sosiaalisesti oikeudenmukaista politiikkaa. Samaan aikaan tiedetään, että liikenteen päästöjä pitäisi vähentää, ja myös hallitus ainakin väittää olevansa sitoutunut liikenteen päästöjen vähentämiseen. Tämä tulee hankaloittamaan Suomen taakanjakosektorin päästövähennysvelvoitteiden saavuttamista hyvin merkittävästi, ja samaan aikaan hallitus on ainakin ilmastolakiin edelleen sitoutunut, käsittääkseni haluaa edelleen pysyä EU:ssa ja niin edespäin. Eli näistä tavoitteista ei päästä ohi eikä ympäri, ja sen takia pitäisi esimerkiksi miettiä näitä vaihtoehtoisia kustannuksia, joita esimerkiksi edustaja Tynkkynen toi hyvin esille.

Sitten täällä sanottiin perussuomalaisten toimesta, että no, eihän tällä esityksellä ole mitään merkitystä päästöjen näkökulmasta, mutta tämä ei kyllä vastaa sitä laajaa asiantuntijakuulemistakin, jota me olemme tästä laista saaneet, kun he yhä uudelleen ovat tuoneet esille meille, että jakeluvelvoite on ja on ollut päästökehityksen kannalta ihan avainasemassa. Sen takia minun mielestäni oleellisia kysymyksiä on se, miten tämä päästöllisyys korvataan ja miten taakanjakosektorin velvoitteiden toteutuminen varmistetaan. Tästä ei ole mitään tietoa eikä mitään keskustelua ole myöskään täällä käyty, mikä olisi minimivelvoite, jos tällaista lakia tänne tuodaan.

Sen lisäksi tämä seuraamusmaksujen alentaminen on todella huono idea. On todella erikoista, että halutaan laittaa vastuullisesti toimivat jakelijat nykyistä huonompaan asemaan. Miksi heidän pitäisi olla tämän esityksen häviäjiä?

Lisäksi esimerkiksi edustaja Honkonen tässä hyvin toi esille myös sen, mitä tapahtuu sitten vuonna 2028: halutaanko tässä vain sysätä asia seuraavalle hallitukselle, ja onko tällainen valtava korotus näihin velvoitetasoihin [Puhemies koputtaa] hallituksen tavoitteiden mukainen?

Puhemies Jussi Halla-aho: Kiitoksia. — Edustaja Krista Mikkonen, olkaa hyvä.

17.38 Krista Mikkonen vihr: Arvoisa puhemies! Äsken kun me käsiteltiin tuota vesienhoitoon liittyvää lainsäädäntöä, niin hallituspuolueista kovasti korostettiin sitä, miten tärkeää meidän on saada vihreän siirtymän investointeja ja miten olosuhteiden täytyy olla sillä osin houkuttelevat. No nythän tämä esitys, joka on nyt käsittelyssä, on erittäin haitallinen näille vihreän siirtymän investoinneille. Tällainen poukkoilu, mitä hallitus nyt harjoittaa, on elinkeinoelämälle myrkkyä. Ja jos mietitään kotimaisten biopolttoaineiden tai biokaasun investointeja, niin nyt mennään aivan väärään suuntaan.

Sen lisäksi tämä esityshän on hyvin haitallinen ilmastolle, niin kuin tässä edellä on tullut hyvin esille. Tällä päätöksellä hallitus siis itse, omilla päätöksillään, lisää päästöjä useita megatonneja samanaikaisesti, kun meillä on valtava työ siinä, miten me saamme päästöjä vähennettyä niin, että pystymme toteuttamaan EU:n meille asettamat velvoitteet ja tietysti

Pöytäkirjan asiakohta PTK 126/2024 vp

myös oman ilmastolakimme, ja ennen kaikkea miten me pystymme estämään sen, että ilmasto ei kuumene sitä vauhtia, mitä se on kuumenemassa.

Niin kuin edellisissä puheenvuoroissa on myös tullut hyvin esille, jakeluvelvoitteen käyttöönotto perustuu siihen, että jo Sipilän hallituksen aikana kaikki eduskuntapuolueet — siis kaikki eduskuntapuolueet — sitoutuivat siihen, että liikenteen päästöt puolitetaan vuoteen 2030 mennessä. Jakeluvelvoite on ollut siihen yksi Suomen valitsema keino, joka on ollut varsin tehokas. Jos miettii ilmastopolitiikan kokonaisuutta, niin nyt tätä jakeluvelvoitetta heikentämällä me kyllä ajamme itsemme varsin haitalliseen tilanteeseen sen osalta, että meillä on edelleen nuo velvoitteet, mihin EU:n suuntaan olemme sitoutuneet. Ja nyt kun tätä jakeluvelvoitetta heikennetään ja sitä kautta liikenteen ilmastopäästöjä ei pystytä siinä tahdissa vähentämään kuin on ollut tarkoitus, niin kyllä tulevilla hallituksilla tulee olemaan aivan valtava työ, ja tietysti myös riski lisälaskusta Suomen veronmaksajille on melkoinen.

Edustaja Mehtälä toi esille myös hyvin sen, miten tämä on haitallinen biokaasulle, ja nimenomaan se ajatus, mikä meillä on ollut, että päästään eroon öljyriippuvaisuudesta, heikentyy tämän myötä. Se omavaraisuus, mitä meillä voisi olla myös liikenteen polttoaineiden osalta entistä paremmin, tämän esityksen mukaan vähenee. Jos mietitään sitä tilannetta, kun energiakriisi iski, niin kyllähän Suomi oli siinä mielessä hyvässä asemassa, että meidän energiantuotantomme ja sähköntuotantomme olivat varsin vähän riippuvaisia tai vähemmän riippuvaisia fossiilienergiasta kuin monilla muilla EU-mailla, ja sen takia meidän energianhintamme pysyivät maltillisempina verrattuna muihin maihin. Nyt tämä sama mahdollisuus meillä olisi tietysti tehdä liikennepolttoaineiden osalta, mutta valitettavasti tällä lakiesityksellä mennään aivan väärään suuntaan.

Puhemies Jussi Halla-aho: Edustaja Tynkkynen, olkaa hyvä.

17.41 Oras Tynkkynen vihr: Kiitos, puhemies! Oikeastaan halusin keskittyä edustaja Bergbomin esiin nostamaan kysymykseen siitä, millä keinoilla voitaisiin hyvittää korkeita polttoaineiden hintoja erityisesti pienituloisille suomalaisille.

Jos tarkastellaan alkuun tätä hallituksen päätöstä alentaa pumppuhintoja jakeluvelvoitetta heikentämällä ja polttoaineeverotusta keventämällä: Ne molemmat ovat sellaisia mekanismeja, joitten hintaa alentava vaikutus kertyy siis kaikille liikennepolttoaineita käyttäville. Se tarkoittaa sitä, että niistä hyötyvät pienituloiset ihmiset, niistä hyötyvät syrjäseuduilla asuvat ihmiset ja sellaiset ihmiset, joiden on pakko omassa arjessaan käyttää omaa autoa joko ihan siihen päivittäiseen elämään tai sitten vaikka töissä tai yrittäjänä. Mutta yhtä lailla tästä hinnoista alentavasta mekanismista hyötyy vaikka Helsingin kantakaupungissa asuva ja kaupunkimaasturilla ajeleva ihminen, joka ei välttämättä tarvitse sitä omaa autoa mihinkään, tai sellainen ihminen, joka huvikseen ajelee syystä tai toisesta autolla, tai Björn Wahlroos: kun hän menee tankkaamaan omaa autoaan huoltoasemalle, niin hän saa tämän hallituksen kädenojennuksen yhtä lailla kuin kaikki pienituloiset suomalaiset.

Ja sen takia, jos todella kantaa huolta nimenomaan pienituloisten suomalaisten ahdingosta, silloin luontevaa olisi, että nämä hyvityskeinot kohdentuisivat näille pienituloisille suomalaisille, tai jos kantaa huolta nimenomaan maaseudulla asuvien ihmisten ahdingosta, niin ne toimet kohdentuisivat juuri näille maaseudulla asuville ihmisille eikä kaikille, jotka sattuvat omaa autoa käyttämään.

Pöytäkirjan asiakohta PTK 126/2024 vp

No, miten näitä vaikutuksia voitaisiin sitten kohdennetusti keventää? No, siihen on esitetty keskustelussa monia erilaisia keinoja. On puhuttu hiiliosingosta tai tällaisesta energiarahasta, tulotason perusteella voitaisiin kohdentaa joitain kannustimia. Mutta kaikkein yksinkertaisin keino olisi se, että sinänsä polttoaineesta joutuu maksamaan ehkä ihan kohtuullisen kovaakin hintaa, mutta sitten niille pienituloisille sosiaaliturvalla ja tulonsiirroilla turvataan, että he varmasti pärjäävät siinä omassa arjessaan.

Ja tämä hallitus toimii juuri päinvastoin. Tämä hallitus leikkaa juuri niiltä pienituloisilta suomalaisilta, joita te, edustaja Bergbom, tässä väitätte edustavanne — asumistuen kautta, työttömyysturvan kautta, opintorahan kautta. Sen takia juuri ne pienituloiset suomalaiset joutuvat maksamaan tämän hallituksen politiikasta kaikkein kovimman hinnan, ja samalla ne suomalaiset, jotka ovat runsastuloisia ja ajavat sillä omalla autolla, hyötyvät tämän hallituksen politiikasta kaikkein eniten.

Kun me olemme, puhemies, tässä maassa hyvin vaikeassa taloudellisessa tilanteessa ja kun meidän pitää tasapainottaa julkista taloutta, niin minkä ihmeen takia niitä toimenpiteitä silloin kohdennetaan niin, että niistä hyötyvät suurituloiset autoilijat mutta maksajiksi joutuvat tässä maassa ennen kaikkea pienituloiset ihmiset? Sitä en ymmärrä enkä myöskään hyväksy.

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

17.45 Timo Mehtälä kesk: Arvoisa puhemies! Aivan ensimmäiseksi vastauksena perusuomalaisien puheenvuoroihin: Veronalennus 3,9 senttiä, bensa 3,8 senttiä, diesel arvonlisävero huomioiden vajaa 5 senttiä. Lisäksi hallitusohjelmassa on sadan miljoonan euron alennus hiilidioksidikomponentteihin, jotka realisoituvat 50-prosenttisesti vuonna 2026 ja 50-prosenttisesti 2027, mikä merkitsee polttoaineen hinnassa yhden sentin. No niin, tämä yhteensä siis 5—6 senttiä. 14.6.22 on tuolla somessa ollut kuva: polttoaineen hinta 2,5 euroa litra. 6. päivä marraskuuta 24: polttoaineen hinta 1,7 euroa litra — alennus siis 32 prosenttia. Tänä aikana öljyn maailmanmarkkinahinta on alentunut 42 prosenttia. Kuinka se on mahdollista? Elikkä täällä esitetään, että polttoaineveroa on laskettu ja on saatu polttoaineen hintaa alaspäin. Todellisuudessa tällä hetkellä dieselin hinta saisi olla 1,4 euroa litra.

Arvoisa puhemies! Sitten muutama sana vielä maa- ja metsätaloudesta, jolle hallitus on päättänyt tämän lain kautta keksiä merkittävät lisäkustannukset, jälleen vastoin omaa hallitusohjelmaansa. Tähän lakiesitykseen kuuluu joustomekanismi, jolla on mahdollisuus täyttää 5,5 prosenttia taakanjakosektorin kustannuksista — vaihtoehtoisilla toimilla siis — ja siihen hyväksytään vain prosentti maankäyttösektoreita. Suurin ongelma tässä laissa minun mielestäni on siinä, että puhutaan kaksoislaskennasta. Elikkä jos viljelijä vähentää päästöjä kymmenen tonnia, hän saa vain viiden tonnin päästövähennyksestä rahat ja toinen osa menee valtiolle kökästä, ilman edestä. Tämä tarkoittaa sitä, että viljelijä ei saa sitä korvausta, mitä hän tekee näillä toimenpiteillä. Tässä asiantuntijakuulemisessa todentajien kanssa tuli selvästi esille, että he käyttävät jo aina laskelmassa 1,2:n kerrointa, ja nyt tämä tarkoittaa sitä, että maanviljelijän osalta tämä kerroin on todellisuudessa 2,4.

No toinen vielä erikoisempi piirre tässä joustomekanismissa, jota minä yritin valiokunnassa tuoda esille, on teollisten toimijoitten osalta. Kun nestekaasua korvataan biokaasulla, niin on täysin laskennallisesti osoitettavissa, kuinka paljon hiilidioksidipäästöä kummassakin tulee. Siitä huolimatta kerroin on 2. Tällä hetkellä tuossa Etelä-Pohjanmaalla

Pöytäkirjan asiakohta PTK 126/2024 vp

yksi iso biokaasulaitoshanke on kaatumassa tämän takia, koska biokaasun tuottajilta menee kannattavuus, jos tämä kerroin on 2.

Metsätalouden puolella metsälannoitukseen sama asia: siellä metsälannoituspuolella hiilensidonnan laskemisessa käytetään kerrointa 2. Elikkä metsänomistaja joutuu tuplaten tekemään ne investoinnit sinne hiilensidontaan, jotta hän saa puolelta rahat.

Arvoisa puhemies! Tämä hallitus ei todellakaan ole maa- ja metsätalouden ystävä. — Kiitos.

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

17.49 Miko Bergbom ps: Arvoisa herra puhemies! Tulin vähän tähän lähemmäksi puhumaan, kun en tykkää puhua tuolta kaukaa, se on epäkohteliasta. — Mutta jatketaan:

Vihreät, totesitte äsken perusteluinne, että hallituksen politiikka koskien tätä autoilun kustannusten alentamista on ongelmallista eritoten siitä syystä, että tämä kustannusten keventäminen ei kohdistu vain ja ainoastaan pienituloisille, vaan siitä saattavat päästä nauttimaan jopa Björn Wahlroos, yksittäiset helsinkiläiset autoilijat, jotka ajavat esimerkiksi katumaastureilla, mikäli ymmärsin oikein, ja mahdollisesti myös jonkunäköinen sunnuntaiajelija, jolla ei varsinaisesti ole merkittävää syytä käyttää autoa. Onko tämä todella suurin ongelma tässä, että Björn Wahlroos merkittävänä veronmaksajana saattaa päästä hyötymään siitä, että polttoaineiden kustannus ei ole niin korkea pumpulla? Itselleni ei.

Nimittäin ymmärrän sinänsä sen teidän näkemyksenne, että olisiko järkevämpää kohdentaa se alennus pienituloiselle kuluttajalle siellä pumpulla jollain toisella mekanismilla, mutta siltä näkemykseltä siinä mielessä putoaa pohja, että en ole löytänyt sellaista teidän vaihtoehdostanne. Teillä ei ole sellaista, eikä sitä ole myöskään vasemmistoliitolla, eikä sitä ole myöskään sosiaalidemokraateilla. Ja tähän se ilmastopolitiikan keskeinen ongelma on, perusväite siitä, että pidetään kaikki mukana, kun vähennetään päästöjä. No, totuus on kuitenkin se, että nimenomaan se pienituloisin on se, joka joutuu maksamaan sen kivan päästövähennyksen. Sanotaan näin, että sillä Björn Wahlroosilla tai helsinkiläisellä autoilijalla, jolla on hyvät tulot, on tavallaan niin kuin valttikortteja käsissä tämän harjoitetun ilmastopolitiikan kanssa. Hän voi mennä autokauppaan ja ostaa sen sähköauton tai hybridi-auton, koska hänellä on varaa siihen — Björn Wahlroosilla on varaa siihen — mutta sillä pienituloisella, maaseudulla asuvalla ihmisellä, joka käy töissä vaikka 40 kilometrin päässä kotoa, ei ole sitä mahdollisuutta. Ottakaa myös huomioon se, että siellä maaseudulla noin keskimäärin ei ole vastaavan tasoinen julkinen liikenne, mitä esimerkiksi kaupunkiseuduilla ja eritoten Helsingissä on. Vaihtoehtoja täältä löytyy, on polkupyörää, on metroa, on raitiovaunua, on lähijunia, kaikenlaisia erilaisia vaihtoehtoja on, mutta sitä ei ole maaseudulla.

Ja yhden asian te unohditte: Te unohditte, että myös teollisuus hyötyy tästä, nimittäin suomalaisen vientiteollisuuden kilpailukyky. Logistiikkakustannukset ovat aivan keskeinen osa tätä kokonaisuutta, ja sitä ei sovi unohtaa. Nimittäin jos jakeluvelvoitetta nostettaisiin, kuten te esitätte, ja bensaan tosiaan tuotaisiin se 36 senttiä ja teollisuutta ehkä enemmän kiinnostavan dieselin litrahintaan 49 senttiä ensi vuonna, se tarkoittaisi myös merkittäviä kustannuksia suomalaiselle logistiikka-alalle ja sitä kautta teollisuudelle, mikä tulisi näkymään suoraan kustannuksena meidän vientiteollisuudelle, eli todennäköisesti voisi vaikuttaa negatiivisesti vientiteollisuuden vientinäkymiin, mutta ei siinä vielä kaikki, vaan se näkyisi suoraan myös pienituloiselle suomalaiselle kuluttajalle siellä kaupan kassalla,

Pöytäkirjan asiakohta PTK 126/2024 vp

koska näin siinä vain kävisi, että totta kai ne kustannusnousut vieritettäisiin sinne hintoihin. Ja siinä sitten kärsisi ihan joka ikinen suomalainen.

Eli painotan sitä, että jos esittää vakavissaan, että ilmastonmuutoksen nimissä jakeluvelvoitetta pitää korottaa nopealla aikataululla, ja samanaikaisesti esittää olevansa huolissaan pienituloisesta, niin odottaisin näkeväni jonkunnäköisiä kompensatioesityksiä sitten niille pienituloisille, joista puhuu, mutta teiltä ei löydy sellaisia. [Mai Kivelän välihuuto]

Vasemmistoliiton vaihtoehtobudjetista löytyy yli neljän miljardin euron edestä veronkorotuksia ja työllisyyslaskelmat eduskunnan tietopalvelun tekemänä, että suomalaisilta lähtisi 50 000 työpaikkaa, ja merkittävä ostovoiman heikennys sanotaan pieni- ja keskituloiselle suomalaiselle, joka joutuisi käyttämään autoa. Se on totuus teidän vaihtoehtostanne. Se on totuus, mitä teidän vaihtoehtonne saisi aikaiseksi: merkittävän ostovoiman laskun suomalaiselle pieni- ja keskituloiselle autoilijalle eritoten maaseudulla, jolla ei olisi varaa vaihtaa siihen sähköautoon.

Olen siitä samaa mieltä, että on erinomaista, mitä keskustasta tuotiin esiin, että Suomi olisi omavarainen näissä. Siinä on perusteet, ja se on ihan fiksua ajatusta, ja olen siitä samaa mieltä. Mutta perusongelmahan on nimenomaan, mikä on näitten uusiutuvien polttoaineiden kustannus siellä pumpulla, ja se on järkevää saada sillä tavalla tehtyä, että niin kauan kun meidän autokanta ei ole uusiutunut riittävästi, eritoten niin, että pieni- ja keskituloiset pääsevät käsiksi sähköautoihin tai hybridi-autoihin tai sellaiseen tilanteeseen, jossa on varaa käyttää uusiutuvia polttoaineita, kannattaa miettiä, mikä se nousutahti on.

Sinänsä siis tavoitteena ihan perusteltu, mutta täytyy ottaa huomioon elämän realiteetit, mitä se tarkoittaisi niin meidän logistiikka-alalle, laajemmin teollisuudelle ja pieni- ja keskituloiselle autoilijalle ympäri Suomea. Haluaisin siis korostaa sitä, että jos te väitätte tekevänne ilmastopolitiikkaa, jossa huomioidaan pienituloisten todellisuus, niin tehkää selaista. Sitä te ette tee.

Puhemies Jussi Halla-aho: Kiitoksia. — Minuutin vastauspuheenvuoro, edustaja Furuholm, olkaa hyvä.

17.54 Timo Furuholm vas (vastauspuheenvuoro): Arvoisa puhemies! Edustaja Bergbom kyseli meidän vaihtoehtomme perään, ja juuri näin, meidän peruisimme miljardin edestä teidän sosiaaliturvavaleikkauksianne, jotka kohdistuvat näille pienituloisille ihmisille, jotka sitä bensaa ostavat. Siinä on yksi aika painava toimi.

Toiseksi mainitsitte tämän joukkoliikenteen ja sen, että se hyödyttää vain isoissa kaupungeissa. On totta, että joukkoliikenteen järjestäminen isossa kaupungissa on helpompaa kuin pienemmissä kaupungeissa tai haja-asutusalueilla, mutta nimenomaan tämä teidän hallituksenne politiikka — esimerkiksi leikkaukset joukkoliikennetukiin, ilmastoperustaiseen rahaan — johtaa siihen, että ne vähät vuorotkin häviävät sieltä harvemmin asutuilta alueilta, ja tämä johtaa siihen autoriippuvuuteen, joka on kalliimpaa kuin sen joukkoliikenteen käyttö. — Kiitos.

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

17.55 Petri Honkonen kesk: Arvoisa herra puhemies! Tässä nyt, kun itse asun siellä syvällä maaseudulla, on ihan mielenkiintoista kuunnella tätä keskustelua maaseudun tilanteesta. Tässä edustaja Mehtälä käytti aiemmin todella asiantuntevan puheenvuoron siitä,

Pöytäkirjan asiakohta PTK 126/2024 vp

mitä tämä hallituksen ehdottama sääntely nyt maa- ja metsätalouden osalta tarkoittaa, ja ei se kovin positiiviselta kuulosta, varsinkin kun siihen sitten vielä liitetään se, että ihan maan hallituksen omalla päätöksellä maa- ja metsätaloustekniikat liitetään tähän liikenteen päästö-kauppaan.

Mutta mitä tulee kaasuun ja biokaasun tuotantoon, niin kyllähän tässä esityksessä varmastikin yksi huonoimpia kohtia on se, että biokaasuinvestoinnit vaarantuvat, niin kuin tässä edustaja Mehtälä totesi. Itse olen jo neljän vuoden ajan ollut varsin tyytyväinen kaasuautoilija, ja aina kun mahdollista, biokaasulla ajan. Se on edullista, se tukee suomalaista työllisyyttä ennen kaikkea siellä maaseudulla, mistä itsekkin tulen, ja on myös ilmastoystävällistä. Se on monella tapaa win-win-tilanne, mutta nyt tässä valitettavasti tämä suomalainen biokaasutuotanto joutuu ikään kuin poikapuolen asemaan. Me tiedetään, että nämä ovat vähintäänkin 100 000:n ellei 200 000 euron investointeja, kun tehdään tämmöinen biokaasureaktori. Sitten kun siihen vielä laitetaan nämä liikennepolttoaineiden käyttöön vaadittavat puhdistuslaitteistot, niin siihenpä tulee varmaan toinen samanmoinen potti päälle. Edellisessä hallituksessa korotimme jopa 50 prosenttiin näitä maatalojen biokaasuinvestointien avustuksia, minkä ansiosta näitä jonkun verran nyt on saatu, mutta on todella valitettavaa, että tässä tulemme jäämään jälkeen Ruotsista, Saksasta, monesta muusta maasta, joissa hyvin tehokkaasti on saatu etenkin maataloilla näitä biomassoja liikennepolttoaineen tuotantoon.

Mitä tulee tähän maaseudun tilanteeseen, se on totta, että maaseudulla ei pärjää ilman autoa. Se on aivan selvä. Täytyy nyt sanoa näihin maaseudun joukkoliikenneyhteyksiin, että ei ole kyllä enää vuosikymmeniin pärjännyt ilman autoa, vaikka nyt vielä kymmenen—parikymmentä vuotta sitten jonkun verran näitä linja-autoyhteyksiä olikin.

Mutta se, mikä on syytä huomata, on se, että jos nyt puhutaan koko valtakunnasta, niin on varmaan näin, että näillä kaikista pienituloisimmilla ihmisillä ei edes ole sitä omaa autoa, [Mai Kivelä: Niin just!] mutta ne, jotka tästä eniten nyt sitten kärsivät, ovat ne ei ehkä kaikista pienituloisimmat vaan siitä seuraavilla portailla olevat ihmiset: kenties pieniä työeläkkeitä saavat ihmiset, pienipalkkaiset, maaseutukunnissa asuvat duunarit. Heidän kannaltaan varmasti, kun tätä kokonaisuutta ajatte, löytyisi mielekkäämpiäkin keinoja näitä liikenteen kustannuksia alentaa. Joskus on ollut keskustelussa myöskin tämä liikenteen verotuksen tietynlainen alueellinen painottaminen sen mukaan, minkä verran on joukkoliikennettä käytettävissä, ja olisi oikeudenmukaisuutta, että kaikista vähiten veroa maksaisivat ne, joilla sitä joukkoliikennettä ei ole käytettävissä. Tämä on huomattu jo usean hallituksen aikana — niin kuin tämän nykyisenkin hallituksen aikana — että ison uudistuksen tekeminen tähän liikenteen verotusjärjestelmään tuntuu olevan poliittisesti todella vaikeaa ellei jopa mahdotonta. Näyttää se nyt tällä vaalikaudellakin jäävän tekemättä.

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

17.59 Mai Kivelä vas: Arvoisa puhemies! Perussuomalaiset aikoinaan sanoivat, että heille on kynnyskysymys tehdä sellaista politiikkaa, joka parantaa suomalaisten ostovoimaa, ja nyt kun käytännössä arvonlisävero nostetaan Euroopan ennätystasolle ja myös ensi vuonna palkansaajien verotus kiristyy, niin on se nyt hieman erikoista täällä kohdistaa tätä ostovoimakritiikkiä ryhmään, joka ainoana esittää tätä alvin korotuksen perumista.

Sitten te sanoitte, että eri puolilla Suomea on erilaiset mahdollisuudet toimia ympäristön kannalta kestävästi, ja se on totta. No, en nyt referoi suoraan, mutta pointti oli kuitenkin

Pöytäkirjan asiakohta PTK 126/2024 vp

kin, että esimerkiksi joukkoliikennettä on eri tavalla saatavilla eri puolilla Suomea, mikä on tietenkin päivänselvää, mutta samaan aikaan me ollaan esimerkiksi tänään käsittelemässä myöhemmin tässä istunnossa sitä, että te viette kunnilta ilmastosuunnitelmien teon ja siihen liittyvän rahoituksen pois, vaikka se on juuri se, mitä kunnat ovat halunneet. He haluavat osallistua tähän ilmastotyöhön. Sen takia mielestäni myös tällainen argumentointi on hieman läpinäkyvää.

Sitten te sanoitte, että teillä ei ole mitään esityksiä sen osalta, että näitä ilmastotoimia tai muita kompensoitaisiin, mutta esimerkiksi täällä vasemmistoliiton vaihtoehtobudjetissa esitellään hiiliosinkomallia, jonka pointti olisi nimenomaan se, että fossiilienergian verojen tuloista voitaisiin palauttaa osa veronmaksajille oikeudenmukaisesti. Ja koko se reilun siirtymän pointti, joka meidän puolueella on ja josta on erilliset ohjelmat tietenkin olemassa, kun olemme puolue, joka yleensä ohjelmat tekee... Kun perussuomalaiset eivät tehneet edes vaaliohjelmaa, niin teille tämä ehkä toimii sitten erilaisella logiikalla, niin että asioita voi vain heitellä ilman ohjelmaa, mutta meidän reilun siirtymän ohjelma perustuu nimenomaan siihen, että ympäristötoimia tehtäessä ei kasvateta eriarvoisuutta eikä laiteta pienituloisia maksamaan ilmastotoimia, niin kuin te nyt laitate hallituksen talouspolitiikan maksajiksi pienituloiset. Näitä voidaan tehdä niin, että suoraan katsotaan, miten siinä sektorilla voidaan ne toimet kohdistaa sosiaalisesti oikeudenmukaisesti, tai sitten voidaan muilla sosiaalipolitiikan keinoilla muuttaa niitä vaikutuksia, jos esimerkiksi joillain ilmastopoliittisilla toimilla olisi vaikutusta eri tuloluokkiin epäoikeudenmukaisesti. Tällekin on vaikka kuinka paljon mekanismeja. VTT on esimerkiksi tuottanut meille vaikka kuinka paljon informaatiota liikenteen päästövähennyksistä. Kyse ei todellakaan ole siitä, että näitä keinoja ei olisi olemassa tai niitä ei olisi täällä opposition papereissa, vaan kyse on ainoastaan siitä, että hallituspuolueet eivät ole näitä kiinnostuneita ottamaan käyttöönsä.

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

18.02 Timo Furuholm vas: Arvoisa puhemies! Ensimmäisessä puheenvuorossani nostin juuri tätä esiin, liikenteen alueellista ja sosioekonomista eriytymistä. Edustajat Tynkkynen ja Honkonen pitivät erinomaisia puheenvuoroja juuri siitä, miten tämä vaikuttaa liikenteen kokonaisuuteen, että kun tehdään tällaisia bensa-alen kaltaisia toimia, niin sen kohdistuminen on vähän haastavaa.

Mutta haluan jatkaa tätä aihetta vielä sillä, että tähän liittyy mielestäni sellainen aspekti kuin ilmastotoimet, kun puhutaan joukkoliikenteen tukemisesta, josta hallitus leikkaa, jonka toimintaedellytyksiä hallitus vaikeuttaa esimerkiksi alennettua alvia nostamalla, mikä osuu suoraan lippujen hintoihin. Eli kun isoissa kaupungeissa, joissa on hyvät edellytykset joukkoliikenteelle ja miksei pyöräilylle ja kävelyllä, näihin panostetaan, niin itse näen sen niin, että tällä tavalla ostetaan myös liikkumavaraa haja-asutusalueelle, jossa on välttämättömä käyttää omaa autoa ja sitä kautta käyttää liikkumismuotoa, joka tuottaa enemmän päästöjä. Tässäkin mielessä tavallaan tämä hallituksen liikennepolitiikka, ilmastopolitiikka on jokseenkin epäloogista. Eli vaikeutetaan joukkoliikenteen edellytysten parantamista suurissa ja keskisuurissa kaupungeissa, mutta samaan aikaan halutaan tukea tällaista bensa-alea, jolla sitten, kuten edustaja Tynkkynen hyvin ilmaisi, ajellaan myös isoissa kaupungeissa, kun autolla ajamisen kannustavuus kasvaa. Pidän tätä lyhytnäköisenä poliittisena toimintana, ja juuri näihin asioihin täällä pitäisi etsiä ratkaisua.

Pöytäkirjan asiakohta PTK 126/2024 vp

Onneksi tämä keskustelun sävy on nyt mennyt ehkä askeleen verran ratkaisuhakuisempaan suuntaan kuin se alussa oli, mutta sillä linjalla meidän on syytä jatkaa, jotta näitä ongelmia pystytään täällä salissa hoitamaan. — Kiitos.

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

18.05 Oras Tynkkynen vihr: Kiitos, puhemies! Arvostan todella tätä mahdollisuutta käydä vuoropuhelua siitä, miten siirtymä voidaan toteuttaa mahdollisimman alueellisesti ja muutenkin eri ihmisryhmiä tasapuolisesti huomioivalla tavalla. Se, miten vihreiden vaihtoehtobudjetissa asiaa on lähestytty, on yhtäältä sosiaaliturvan kautta, eli me emme tosiaan tekisi sosiaaliturvaan niitä leikkauksia, mitä hallitus on toteuttamassa — itse asiassa tekisimme jopa kohdennettuja parannuksia, joilla saataisiin vaikka opiskelijoiden asemaa parannettua — ja toisaalta sitä kautta, että meidän vaihtoehtobudjetissamme työn verotusta kevennettäisiin enemmän kuin mitä hallitus keventää, jolloin vaikkapa pienituloiset työntekijät hyötyisivät siitä kautta ja hyvitys tulisi tosiaan yhtäältä sosiaaliturvan ja verotuksen kautta, ei niinkään jonkin erillisen mekanismin kautta. Mutta katson kuitenkin, että myös tällaiselle erilliselle mekanismille on tarvetta, ja sen energiakriisi, jos jokin, meille opetti.

Kun energiakriisi iski ja kautta tämän salin yhteisesti jaettiin se näkemys, että pitää kannatella erityisesti pienituloisia suomalaisia kohonneiden energiahintojen yli, niin meiltä puuttui työkalu, jolla tällaisia kohdennettuja toimenpiteitä olisi voitu tehdä. Silloin, silloisen päätöksenteon yhteydessä, edustaja Bergbom ja minä emme olleet tässä salissa, mutta silloiset kollegat fiksusti linjasivat, että edellyttivät hallitukselta tällaisen kompensatiomekanismin valmistelua. Se mekanismi voisi olla vaikka sen kaltainen, että Valtiokonttorille annettaisiin työkalut, joilla tarvittaessa, jos poliittisesti niin päätetään, voidaan kohdentaa vaikkapa tulotason perusteella tukea. Se voi olla könttäsumma palautuksia. Voidaan linjata vaikka, että 500 euroa tietyn tulotason alittaville kotitalouksille, tai mitä sitten demokratiassa poliittisesti päätetäänkään. Jos olemme yhtä mieltä siitä, että tämänkaltaisille kohdennetuille mekanismeille on tarvetta, niin toivoisin, että hallitus voisi palata tämän eduskunnan lausuman pariin ja myös alkaa valmistella tällaista mekanismia, jotta sitten tarpeen tullen voitaisiin paremmin kohdentaa hyvityksiä niille, jotka niitä eniten tarvitsevat.

Mutta jos hahmottaa tätä valintaa, joka meillä poliittisesti on edessä, niin kuvitellaan, että Suomen väestö on sata ihmistä ja meillä on käytettävissä hyvityksiin polttoaineiden hinnasta sata rahaa. Mitä voimme tehdä? No, me voimme käyttää ne sata rahaa, jakaa ne tasan kaikille suomalaisille: jokainen saa yhden rahan. Tai me voimme vaihtoehtoisesti päättää niin, että se käytettävissä oleva liikkumavara, sata rahaa, jaetaan sille pienituloisimmalle viidennekselle tätä porukkaa, [Mai Kivelä: Juuri näin!] siis 20 ihmiselle. Se tarkoittaa sitä, että silloin jokainen pienituloinen ihminen saa viisi rahaa eli viisi kertaa niin paljon kuin jos se rajallinen liikkumavara levitetään kaikille, mukaan lukien meille suurituloisille, jotka emme minkään kaltaisia hyvityksiä oman näkemykseni mukaan tarvitse.

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

18.08 Miko Bergbom ps: Arvoisa herra puhemies! Mitä tulee liikenteen verotuksen kokonaisuudistukseen, niin tällä kaudella se työ on myös käynnistetty. Olette ehkä mahdolli-

Pöytäkirjan asiakohta PTK 126/2024 vp

sesti tietoisia siitä, että talouspoliittinen ministerivaliokunta on sellaisen 9.10.2024 linjannut käynnistettävän hallitusohjelman mukaisesti.

Ensin yksi kysymys vasemmistoliitolle — toivottavasti pystytte siihen vastaamaan.

Tarkistin teidän vaihtoehtobudjettinne, ja siellä todetaan kahteen kertaan: Ensin yksi veromuutos perutaan; polttoaineveron kevennys, 149 miljoonaa. Eikös näin? Mutta sitten siellä on toinen kohta samassa listauksessa: liikenteen polttoaineverotaso palautetaan vuoden 2023 tasolle, 149 miljoonaa. Se on niin kuin kahteen kertaan siellä, eli kokonaissummahan on 298 miljoonaa. Oletteko te siis jotenkin tuplana korottamassa — ensin korottamassa polttoaineveroa, ja sitten on vielä toinen korotus? Siellä listassa on tämä tosiaan kahteen kertaan. Tämä saattaa olla painovirhe siellä teidän vaihtoehtobudjettinne aivan lopussa, mutta siellä listassa on kahteen kertaan tämä 149 miljoonaa. Voin tulla tarvittaessa vielä sinne näyttämään. [Timo Furuholmin välihuuto]

Mutta mitä tulee tähän hallituksen politiikkaan, niin täytyy muistaa — tässä keskustelussa yritin itse sitä tuossa vähän nostaa esiin — että se ei liity pelkästään pieni- ja keskituloisiin suomalaisiin autoilijoihin, vaan tässä on myös Suomen teollisuus ja sitä kautta Suomen kilpailukyky kyseessä, mitä tulee polttoaineiden hintoihin, eritoten dieselin osalta, jota raskas liikenne tarvitsee. Tämä hallitus muuten aloittaa ammattidieselin valmistelun. Se olisi tarkoitus vuonna 2027 ottaa käyttöön, mikä on merkittävä toimi, jolla pyritään Marinin—Saarikon hallituksen päättämää liikenteen päästökauppaa kompensoimaan siten jollakin tavalla meidän raskaalle liikenteelle ja sitä kautta teollisuudelle.

Mutta siihen teollisuuteen liittyen: Tavallaan meidän teollisuus kulkee pitkälti kumipyörien varassa tuolta maakunnista meidän satamiin, eli siihen ei pelkkä junaverkosto riitä, ja kyllä herää kysymys, että jos se polttoaineen hinta siellä pumpulla nousee merkittävästi, niin mitä se tarkoittaa a) vientisektorin kilpailukyvyille, b) meidän kotimarkkinoille, ja sitten c) jos meidän keskiluokalta, pieni- ja keskituloisilta ihmisiltä, pumpataan, otetaan rahat pois, että käyttäkää rahat vaan polttoaineisiin ja asumiseen, niin missä se heidän ostovoimansa on sinne suomalaisille sisämarkkinoille sen jälkeen? No, sehän katoaa. Mitä siitä sitten seuraa? No siitähän pahimmillaan seuraa sitten se, että sisämarkkinoilla olevien yritysten kysyntä heikkenee, mikä toisaalta sitten taas aiheuttaisi sen, että siellä ei ole niin paljon työntekijätarvetta. Eli tosiasia on se, että myös teidän vaihtoehtonne, vaikka kuinka kauniisti siitä puhutte, voisi johtaa tosiasialliseen ostovoiman heikentymiseen monen suomalaisen kohdalla. Tätä ei toki todennäköisesti oteta huomioon eduskunnan tietopalvelun laskelmissa, se on todettava.

Vielä on yksi maininta, kun vasemmistoliitto oli huolissaan tästä kuntien ilmastosuunnittelusta. Kunnat voivat tehdä sitä, mutta olen itse nähnyt, mitä se suunnitelma käytännössä on: konsulttien pelkkää pöhinää, jolla rahoitetaan konsultteja. Jos kunta haluaa sellaisen tehdä, se saa semmoisen tehdä, tämä hallitus ei sitä kiellä.

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

18.11 Merja Rasinkangas ps: Arvoisa puhemies! Suomi on pitkä maa, ja kotimaan matkailua ei kaikkialle voida tehdä julkisilla välineillä. Etenkin maaseudulla ja syrjäseudulla autoilu on välttämätöntä. Suomi ei pienenä maana myöskään pelasta maailmaa hiilipäästöjä kuristamalla. Paljon suurempi vaikutus tulisi nähdä suurvalloilla, kuten esimerkiksi Yhdysvallat, Kiina ja Intia. Suomen päästöt ovat noin promillen luokkaa näihin suurvaltoihin nähden.

Pöytäkirjan asiakohta PTK 126/2024 vp

Tässä turvallisuustilanteessa meidän pitäisi investoida omavaraisuuteen ja huoltovarmuuteen. Yrittäjä kuitenkin joutuu samalla monien direktiivien ja rajoitteiden toimesta maksamaan yhä suurempaa hintaa johtuen juuri siitä, että Suomen tulisi olla hiilineutraali vuoteen 2035 mennessä. Monet pienet yritykset ja pienet maatalousyrittäjät ovat joutuneet lopettamaan yrittäjyytensä kohtuuttomilla hintojen nousuilla ja vaatimuksilla uudistaa toimintaansa niin, että työnteko on käynyt ylivoimaisen kalliiksi, jopa mahdottomaksi. Ylen tiedotteen mukaan Suomi on vähentänyt päästöjä peräti 43 prosenttia vuoteen 1990 verrattuna. Eikö tämäkin ole hieno saavutus?

Pääministeri Orpon hallitus on päättänyt kohtuullistaa päästökaupasta aiheutuvia kustannuksia logistiikkaketjuun ottamalla käyttöön vuoden 2027 alusta raskaalle liikenteelle kohdistetun dieselpolttoaineen palautusjärjestelmän eli ammattidieselien. Tämä hallitus on hallitusohjelman mukaisesti sitoutunut ilmastotavoitteiden saavuttamiseen, silti maltti on valttia hiilineutraalisuudenkin kohdalla, ja meidän on turvattava oma huoltovarmuus ja pyrittävä omavaraisuuteen, yrittäjyyteen, eikä pidä antaa tilanteen vaarantua niin, että yritystoiminta siirtyy ulkomaille.

Puhemies Jussi Halla-aho: Kiitoksia. — Edustaja Kivelä.

18.13 Mai Kivelä vas: Arvoisa puhemies! Ensinnäkin ymmärrän, että perussuomalaisilla voi olla halua tarttua näihin, kun teidän lupaus siitä, että pienituloisilta ei leikata ja se ei teille käy, on petetty, ja sen lisäksi edustaja Bergbom on jopa joutunut äänestämään omaa bensa-aloitettaan vastaan mutta toki samaan aikaan oli sitä mieltä, että on tosi hienoa, että me olemme päässeet keskustelemaan täällä esimerkiksi reilusta siirtymästä, vähän niin kuin edustaja Tynkkynen sanoi.

Toiseksi edustaja Bergbomille kiitos tästä huomiosta, mikä liittyy meidän vaihtoehtobudjettiin, tarkistamme sen. En osaa siihen suoraan sanoa, mutta oletan, että nämä luvut ovat kuitenkin täällä laskuissa oikein. Eli epäilimme kopiokonevirhettä tässä, mutta katsotaan, mikä on oikea vastaus. [Perussuomalaisten ryhmästä: Ohhoh! — Timo Furuholm: Palkataan Bergbom kansliaan!] — Joo.

Mutta oli miten oli, ainakin se on ollut selvää näitä vaihtoehtobudjetteja vertaillen, että vasemmistoliitto olisi ainoa puolue, joka ei leikkaisi työttömyysturvaa, joka peruisi nämä kaikki sosiaaliturvaleikkaukset, ja me oltaisiin myös ainoa puolue, joka parantaisi vaihtoehtoista kaikkein pienituloisimpien työntekijöiden eli 1 000 euroa ansaitsevien ihmisten taloudellista asemaa, ja myös pienituloisten palkansaajaperheiden tulot nousisivat selkeästi eniten. Nämä olivat nyt vain muutama esimerkki tästä, mutta varmaan on aika selvää tässä salissa, että tämänkin vaihtoehtoprosessin jälkeen voimme ihan luotettavasti täällä vasemmalla olla pienituloisten puolesta.

Minulla on vielä tähän itse lakiesitykseen kaksi huomiota, jotka olisin halunnut sanoa jo ensimmäisessä puheenvuorossa, mutta en ole ehtinyt, kun olen ajautunut tähän muuhun mielenkiintoiseen keskusteluun, niin sanon ne nyt, ennen kuin aika jälleen loppuu.

Ensinnäkin nämä joustot. Haluan nostaa tässä keskustelussa esille sen, että minä itse suhtaudun niiden käyttöön erityisen kriittisesti, ja niihin sisältyy paljon sellaisia epävarmuuksia ja riskejä, joita pitäisi paremmin huomioida. Ajattelen, että jos tämä jousto otetaan käyttöön, niin sitä ei missään nimessä pitäisi ainakaan maankäyttösektorilla soveltaa. Lisäksi pitäisi olla sitten aivan varma, että siihen mekanismiin hyväksytään vain sellaisia todellisia ja lisäisiä päästövähennyskeinoja ja tämä kaksoislaskenta vältetään.

Pöytäkirjan asiakohta PTK 126/2024 vp

Sitten viimeinen huomio on se, että vaikka tässä nyt biopolttoaineiden käytöstä ei ole hirveän kriittisesti keskusteltu, niin meidän ongelma on se, että me ei saada niitä todellisia tietoja, ja näitä arviointeja päästövaikutuksista on vaikea tehdä, koska julkista tietoa ei ole. [Puhemies koputtaa] Useat lausunnonantajat nostivat esille, että me tarvittaisiin tietoa näistä biopolttoaineiden raaka-aineista. Tämä on myös ongelmallista poliitikkojen näkökulmasta, kun me ei voida tehdä [Puhemies koputtaa] sitten kunnollista arviointia. — Kiitos.

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

18.16 Oras Tynkkynen vihr: Kiitos, puhemies! Edustaja Rasinkangas puhui edellä hyvin huoltovarmuuden ja omavaraisuuden parantamisesta, ja jaan tämän tavoitteen lämpimästi. Sitten on kuitenkin niin, että siltä osin kuin jakeluvelvoitetta heikentämällä vähennetään kotimaisen biopolttoaineen käyttöä ja lisätään ulkomaisen fossiilisen tuontipolttoaineen käyttöä, niin se heikentää meidän omavaraisuutta ja huoltovarmuutta eikä paranna sitä. [Mai Kivelä: Juuri näin!]

Halusin loppuun vielä ottaa kaksi vähän kauemmalle kurottavaa ajatusta siitä, miten voitaisiin tulevaisuudessa ehkä ajatella tätä liikenteen hinnoittelua mahdollisimman reilulta kannalta. Ensinnäkin haluan tukea edustaja Honkosen esittämää ajatusta siitä, että taloudellista ohjausta voitaisiin porrastaa alueellisesti, koska on juuri niin, että meillä erityisesti maaseudulla ja syrjäseuduilla tarve oman auton käytölle on merkittävästi suurempi kuin erityisesti taas sitten etelän suurissa kaupungeissa, ja nykyisellään polttoainevero ei tätä eroa tunnusta. Keskustelussa on vuosien varrella pohdittu erilaisia paikannukseen perustuvia tienkäyttömaksuja, jotka nähdäkseni olisi mahdollista toteuttaa myös yksityisyyden suoja kunnioittavalla tavalla, ja se mahdollistaisi sen, että me verottaisimme nykyistä enemmän autoilua siellä, missä autoilulle on vaihtoehtoja ja missä haitat ovat suurimpia, eli siis suurissa kaupungeissa, ja vastaavasti verottaisimme nykyistä vähemmän autoilua siellä, missä se oman auton käyttö on aivan pakollista ja välttämätöntä, erityisesti maaseudulla ja haja-asutusalueilla. Tähän suuntaan toivoisin, että voisimme edetä.

Toinen mahdollinen osaratkaisu voisi olla se, että kun nykyisellään polttoaineverot on määritelty kiinteinä summina meidän verolaeissa, siis sentteinä litralta, niin voitaisiinko tulevaisuudessa harkita ikään kuin dynaamista verotusta. Ja mitä tarkoitan sillä? Kun tässä on edellä monessa puheenvuorossa aivan oikein muistutettu siitä, että polttoaineiden pumppuhintoihin vaikuttavat olennaisella tavalla polttoaineiden maailmanmarkkinahinnat, joihin me suomalaiset emme pysty juurikaan vaikuttamaan, niin se verotus olisikin suhteessa siihen polttoaineiden maailmanmarkkinahintaan. Eli silloin kun maailmanmarkkinahinta on tapissa, verotus voisi olla alhaisempi, jotta välttäisi niiltä hyvin korkeilta polttoaineiden hinnoilta — varmasti kaikki tässä salissa jakavat sen ajatuksen, että ne ovat ongelmallisia — ja sitten vastaavasti taas kun polttoaineiden maailmanmarkkinahinta on hyvin alhainen, silloin se vero voisi olla nykyistä korkeampi. Se vaihtelu pumppuhinnoissa vähenisi, mutta voitaisiin leikata niitä erityisen korkeita hintoja, jotka ovat ongelmallisia, ja sitten vastaavasti varmistaa, että se hintaohjaus siellä säilyy ja kuitenkin myös valtiolle niitä tarvittavia verotuloja kertyy. Harkittavaksi tällainen, ei huomenna toteutettava, mutta ehkä jollain aikajänteellä mahdollinen.

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

Pöytäkirjan asiakohta PTK 126/2024 vp

18.19 Timo Furuholm vas: Arvoisa puhemies! Vielä viimeinen puheenvuoro tästä asiasta. — Perussuomalaisten suunnasta tuli kaksi mainintaa tästä ammattidieselistä. Ottamatta nyt kantaa itse ammattidieseliin, kun ei ole mitään esitystäkään täällä tarjolla, tässä on juuri ideana se, mitä me olemme tässä tältä puolelta salia penänneet, eli kohdistetaan tietyllä tapaa tällainen tuki tiettyyn asiaan, ja jos te pystytte siihen ammattidieselin kohdalla, niin te todennäköisesti pystytte siihen myös pienituloisten autoilijoiden kohdalla, jos vain näette vaivaa.

Oikeastaan jos vielä jatkan edustaja Tynkkysen puheenvuoron hyviä ehdotuksia siitä, minkälaista liikenteen verotus voisi olla ja millä tavalla sitä rahoitettaisiin ja subventoitaisiin sitten pienituloisia autoilijoita, niin tämä liikenteen verotuksen uudistus, jonka edustaja Bergbomkin mainitsi, on nyt valtava mahdollisuus tälle hallitukselle tuoda näitä erilaisia toimia pöytään ja pohtia, millä tavalla oikeudenmukaisuus turvataan, kuitenkin niin, että pidetään myös ekologinen näkökulma pinnalla.

Lopuksi vielä loppukaneettina keskustelulle: Kun edustaja Bergbom oli niin tarkkaan lukenut tätä meidän vaihtoehtobudjettia — kiitos siitä — niin ehkä se päällimmäinen pointti, mikä täältä minun ja edustaja Kivelän suusta tuli, on, että kun näitä lukuja katsoo, niin pelkästään asumistuen ja työttömyysturvan leikkaukset ovat yhdessä 900 miljoonaa euroa ja se bensaverotuksen lasku olisi 149, ja tässä on se juju ja pointti, miten niitä pienituloisia voidaan tukea ja miten heidän ostovoimastaan huolehditaan. Ja kuten sanottua, me olisimme peruneet nämä kaikki leikkaukset. — Kiitos.

Puhemies Jussi Halla-aho: Kiitoksia. — Edustaja Krista Mikkonen, olkaa hyvä.

18.21 Krista Mikkonen vihr: Arvoisa puhemies! Tässä on käyty mielestäni hyvää keskustelua — ja se näyttää vielä jatkuvankin, siellä on lisää puheenvuoropyyntöjä listalla — koskien sitä, miten liikenteen verotusta olisi fiksua muuttaa ja miten huomioisimme paremmin ne olosuhteet, mitä eri puolilla Suomea on esimerkiksi näitten pitkien etäisyyksien osalta. Niin kuin tässä on hyvin tullut esille, tiedämme, että meillä on paljon alueita, joilla joukkoliikenne ei todellakaan ole mikään todellinen vaihtoehto arjessa, ja päinvastoin meillä on tilanne, että monissa kotitalouksissa täytyy olla kaksi autoa, kun yhdelläkään autolla ei pärjää, ja sen takia olisi syytä miettiä myös, miten löydämme niitä keinoja, että voimme toisaalta taloudellisesti oikeudenmukaisesti miettiä tätä verotusta mutta samalla tavalla kannustavasti, niin että se myös vähentää liikenteen päästöjä, missä tietysti jakeluvelvoite on ollut hyvä keino siihen liikenteen päästöjen vähentämiseen, mutta siinäkin tietysti se kustannusten jakamisen reiluus on yksi kysymys. Minusta tässä on hyvin tuotu esille se, miten me vihreät vaihtoehtobudjeteissamme toisaalta olemme halunneet panostaa pienituloisiin niin perumalla sosiaaliturvaan kohdistuvia leikkauksia kuin laittamalla sinne erillisiä lisäpanostuksia mutta myös sitten verotuksen osalta sekä pienituloisten että keskituloisten verotusta keventämällä huomattavasti enemmän kuin hallitus.

Tämä omavaraisuus on tässä keskustelussa myös noussut, mutta niin kuin tuossa edellisessä puheenvuorossa jo totesin, niin valitettavasti tällä esityksellähän mennään toiseen suuntaan. Tällä esityksellähän nimenomaan vähennetään sitä omavaraisuutta, mitä liikennepolttoaineiden osalta pystyisimme yhä enemmän luomaan, niin että pääsisimme yhä enempi irti fossiilisista polttoaineista. Ja jos mietitään yhtään pidemmälle aikavälille, on ihan selvää, että fossiilisten hinta tulee nousemaan, ja siinäkin mielessä jos meillä olisi tarjolla enemmän niitä kotimaisia vaihtoehtoja, vaikka biokaasua, se myös mahdollistaisi sen,

Pöytäkirjan asiakohta PTK 126/2024 vp

että tämä paine hintojen nousuun sitten niillä autoilijoilla, jotka käyttävät liikennebio-kaasua, olisi paljon vähäisempi.

Sitten tässä tuli esiin tämä seuraamusmaksujen alentaminen, jota pidän kyllä myös lainsäädännöllisesti aivan vääränlaisena viestinä. Kyllähän meidän täytyisi varmistaa sitä, että lainsäädäntöä noudatetaan, ja tämän seuraamusmaksun merkittävä alentaminenhan nyt kannustaa aivan toisenlaiseen suuntaan. Sen lisäksi pitäisi tietysti huolehtia siitä, että ilmastotavoitteet tulevat muilla keinoin noudatetuiksi.

Samoin tähän joustomekanismiin liittyy tietysti paljon huolia ja riskejä, mitä tuossa vastalauseessa on minusta hyvin avattu, [Puhemies koputtaa] ja myös sen osalta tässä esityksessä on kyllä paljon huolia ja sellaisia asioita, mitä on vaikea kannattaa.

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

18.25 **Juha Mäenpää ps:** Arvoisa puhemies, hyvät naiset ja miehet! Kun olen itse pohtinut tätä biokaasuasiasiaa, josta edustaja Mikkonen tuossa muun muassa puhui, niin kyllä itse Elon laskuopin mukaan ihan selkeästi pidän sitä kaikista parhaana ratkaisuna. Se on parempi kuin mikään sähköauto, ja mielestäni meidän pitäisi siihen panostaa. Mutta se on kyllä tosi hankalaa, kun se biokaasu mielletään Euroopan unionin tasolla niin, että se rinnastetaan maakaasuun joissakin asioissa, ja meidän pitäisi pyrkiä varmaan korjaamaan sinne se tieto. Sieltä tulee pakoputkesta savua, mutta ei se sähköautokaan kulje ilman isoja ympäristövaikutuksia. Siellä sähköautoille raikataan metsiä, rakennetaan tuulimyllyjä, kaivetaan lapsilla malmeja. Ja tosiaan tarvitaan paljon niitä malmeja, ja jos eivät niitä lapset kaiva, niin sitten niitä kaivetaan isoilla pyöräkuormaajilla ja kaivinkoneilla, jotka kuluttavat tällä hetkellä kyllä ihan niitä fossiilisia polttoaineita.

Kun biokaasu siellä rinnastetaan siihen maakaasuun, niin se on vähän sama kysymys kuin se, että Suomessa turve rinnastetaan fossiiliseen polttoaineeseen, mitä se ei ole. Edustaja Tynkkynenkin tietää varmasti, että se turve uusiutuu, joskin hitaasti, ja kyllähän se silloin on uusiutuva materiaali. Tässä kun jälkeinpäin näitä päätöksiä katselee, että on ollut kaikenlaisia kaasuputken rakentamisia Venäjältä Saksaan, niin yhtä lailla joku voisi ajatella, että tämäkin on ollut ihmeellinen juttu, että turve onkin meillä sitten yhtäkkiä fossiilinen ja sanotaan, että se ei uusiudu, vaikka kaikki tietävät, että se uusiutuu.

Tuo, mitä edustaja Tynkkynen nosti esille tuosta polttoaineen hinnan dynaamisesta verotuksesta, on kyllä sellainen asia, jota olisi syytä miettiä, ja pidän sitä ehdottomasti ihan järkevänä ajatuksena. Se antaisi myöskin auton hankkijalle jonkinlaisen ennusteen siitä, mitä tapahtuu tulevaisuudessa, mutta se pitäisi tehdä pitkäjänteisesti, niin että autoa ostessaan ihminen tietäisi, mitä hän on hankkimassa. Se olisi kaikista parasta turvaa pienituloiselle, [Puhemies koputtaa] että tietää, miten hänen autonsa kulutus ja polttoaine käyttäytyvät jatkossa. — Kiitoksia.

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

18.28 **Miko Bergbom ps:** Arvoisa herra puhemies! Edustaja Kivelä, te totesitte, että olen joutunut äänestämään omaa kansalaisaloitettani vastaan. Tiedän, että se oli hyvä täky teiltä ja yritätte saada sillä minut koukuun tässä. Niin nyt kävi, ja haluan siitä vastata.

Sellaista se demokratia on, että täällä eivät yksittäiset edustajat tai muutamat edustajat saa aina haluamaansa läpi. Te olette itsekkin sen joutunut katkerasti huomaamaan ollessan-

Pöytäkirjan asiakohta PTK 126/2024 vp

ne hallituksessa. Tehän tietojeni mukaan vastustatte jyrkästi muun muassa turkistarhausta, mutta niin vain olitte hallituksessa, jonka aikana Suomessa turkistarhaus yhä kukoisti, eli toimitte toisin sanoen osin omia arvojanne vastaan. [Juha Mäenpää: Tukivat isoilla summilla! — Mai Kivelän välihuuto] — Tukivat isolla summalla. — Sitä on, edustaja Kivelä, reaalipolitiikka, kun tehdään monipuoluedemokratiassa politiikkaa, että joudutaan tekemään kompromisseja. Sellaista se politiikka toisinaan on.

Kompromissi tämän hallituksen osalta — kiva kun haluatte sen vielä käydä kertaalleen läpi — on tosiaan se, että tietojeni mukaan ensimmäistä kertaa polttoaineveroa tämän maan historiassa lasketaan. Eikä siinä vielä kaikki: CO₂-komponenttiin on tulossa myös jatkossa vuosille 26—27 alennuksia. Eikä siinä vielä kaikki: 2027 otetaan käyttöön ammattidiesel. Eikä siinä vielä kaikki: teidän päättämäänne jakeluvelvoitetta laskettiin, mikä tarkoittaa sitä, että suomalainen pieni- ja keskituloinen autoilija maksaa pumpulla huomattavasti vähemmän kuin te olisitte halunneet. Eikä siinä vielä kaikki: tämän lisäksi hallituksen infrapaketissa on merkittäviä panostuksia muun muassa korjausvelan purkamiseen. Eikä siinä vielä kaikki: pieni- ja keskituloisille on hallitusohjelmassa linjattu yli 400 miljoonan euron edestä veronalennuksia. Eikä siinäkään vielä kaikki, nimittäin lapsiperheille tulee työtulovähennys, 50 euroa per lapsi per vanhempi, yksinhuoltajilla korotettuna, eli 100 euroa per lapsi.

Nämä ovat kokonaisuuksia, mitä neuvoteltiin hallitusohjelmassa neljän puolueen kesken, ja sellaiselta se kompromissi näyttää. Niin että on se ihan totta, että me emme saaneet nuorisojärjestön aloitetta edustaja Vigeliuksen kanssa sellaisenaan läpi, mutta eihän se politiikka koskaan toimi niin, kun meillä ei ole mikään kaksipuoluejärjestelmä, jossa vuorolaan yksittäinen puolue päättää, miten tässä maassa tehdään, vaan sovitaan ohjelma, josta neuvotellaan eri puolueiden kesken. Te olette itse nähnyt sen, tähän mennessä tässä talossa kaikki muut edustajat ovat sen nähneet, ja sellaista on hallituspolitiikka.

Näistä kompromisseista, mistä on päätetty, olen äärimmäisen ylpeä ja myös todella onnellinen, kun ottaa huomioon sen, että teidän vaihtoehdossanne nämä kaikki päätökset peruutettaisiin — eikä siinä vielä kaikki: korottaisitte merkittävästi polttoaineen ja liikenteen verottamista. — Kiitos.

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

18.31 Heikki Autto kok: Arvoisa herra puhemies! Oli hienoa verbaaliakrobatiaa tässä edellisessä puheenvuorossa. Loistavaa, että meillä eduskunnassa on tällaista nousevaa sanankäyttäjäpolvea. Itse asiassa Jyväskylän yliopiston ylioppilaskuntalehtihän valitsi hiljattain myöskin hauskimman kansanedustajan, ja mielestäni edustaja Lohi tämän tittelin hyvin ansaitsi. Ja nyt kyllä edustaja Lohelta vähän kalastelen tätä hänen usein käyttämäänsä hauskaa ilmaisua siitä, kuinka oppositiossa on helppo olla puhdas ja aatteellinen, hallituksessa joutuu sitten olemaan vain ahdas ja puutteellinen, ja tämä mielestäni hyvin kuvaa kylä tätä tämän päivän keskustelua.

Tässä on ollut todella hyviä ja asiantuntevia puheenvuoroja näkökannasta riippumatta. Argumentaatio on ollut hyvää. Esimerkiksi edustaja Tynkkysen esiin ottamat tällaiset pitemmän aikavälin kehitysajatuksot vaikkapa tästä dynaamisesta verotuksesta olivat sinänsä aivan mielenkiintoisia, kuten tietysti myös oikeudenmukaisella tavalla toteutetusta kilometripohjaisesta verotuksesta. Tähänhän itse asiassa nyt on työtään aloittamassa työryhmä, jolla valmistaudutaan tähän liikenteen kokonaisverotuksen uudistamiseen, koska to-

Pöytäkirjan asiakohta PTK 126/2024 vp

della, niin kuin tiedämme, vääjäämättä liikenne on etenemässä tästä nykyisestä hyvin vähäpäästöisestä liikenteestä täysin, tai lähes täysin, päästöttömään liikenteeseen tulevaisuudessa. Ja kun ainakaan sitten päästöperusteella ei voida veroja enää kerätä, niin siinä yhteydessä tietysti nousee kysymys siitä, kuinka mielekästä ylipäättään sitten liikkumisesta on näin suuria veroja kerätä. Tuohon dynaamiseen verotukseen liittyy tietysti myös se haaste, että nykyiselläänhän, siis ihan fiskaalisessa mielessäkin, liikenteestä kerätään valtavia verotuloja esimerkiksi arvonlisäverolla, joka on käytännössä siis veroa veron päälle. Elikkä siitä lakisääteisestä polttoaineen verosta tulee sitten vielä se arvonlisävero päälle.

Arvoisa puhemies! Ilta on jo pitkällä, joten en halua yhtään provosoida enää keskustelua tästä eteenpäin, mutta tosiaan tähän polttoaineen hintaan liittyy kyllä tuolla arjessa todella isoja heilahteluja. Ihan omastakin kulutuskäyttäytymisestä lähtien olen tietenkin havainnoinut sitä, milloin esimerkiksi polttoaine on edullista, jolloin sitten on viisasta tietysti kuluttajan näkökulmasta tankata. — Valtiovarainministerihän voi olla eri mieltä. Valtiovarainministerille on järkevää, että ihmiset tankkaisivat silloin, kun polttoaine on kallista. — Ja viikon sisällä samalla huoltoasemalla todella se vaihtelu on ihan säännönmukaisesti 20, jopa 30:kin senttiä litrassa, ja silloin se ei kyllä voi tulla esimerkiksi sieltä jalostusarvojen muutoksesta tai maailmanmarkkinahinnasta, koska sehän on ihan se sama polttoaine, joka sinne säiliöön on tuotu, vaan se on todella kyllä dynaaminen se polttoainemarkkina ja hinnoittelu siellä.

Elikkä siinä mielessä ollaan mielenkiintoisten asioitten äärellä, ja varmasti talousvaliokunnan jäsenet osaisivat tästä enemmän kertoa, [Puhemies koputtaa] mutta minusta tämä mietintö voidaan hyväksyä ihan tällaisenaan.

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

18.34 **Mai Kivelä vas:** Arvoisa puhemies! Lyhyesti: Niitä 17 000:ta köyhää lasta, joita arvioidaan, että teidän politiikkanne johdosta tähän maahan tulee lisää, tai niitä sataatuhatta toimeentulotuen tarvitsijaa ei varmaan hirveästi ilahduta teidän retorinen kikkailunne tai se, kuinka ansiokasta se on, vaan se, mitä jälkeä te saatte teidän politiikallanne aikaan. Täällä voi jokainen voida luetella ihan mitä vaan, mutta nämä ovat sitten ulkopuolisia arvioita siitä, mitä teidän politiikkanne saa aikaan, ettekä te varmaan itsekään kiistä sitä, että te lisäätte eriarvoisuutta, te lisäätte köyhien lasten määrää ja te lisäätte toimeentulotuen saajien määrää, esimerkiksi.

Ja jos näitä vaihtoehtoja katsoo, niin on varmaan ihan selvä, että tässä myös eduskuntaryhmissä on eroja, ja se on varmasti tässä vaiheessa jo tullut kaikille selväksi. Toki olisi ollut ihan hienoa, että olisitte kertoneet nämä ennen vaaleja silloin, kun ihmiset ovat äänestäneet.

Sitten siitä, mitä sanoitte tästä teidän toiminnastanne, kun äänestitte omaa bensa-aloitettanne vastaan: Se on eri asia, jos omat tavoitteet eivät edisty. [Miko Bergbom: Ahaa!] Jos olet vaikka hallituksessa, niin en oleta, että jos kaikki asiat, joita olet sanonut tavoittelevasi vaikka nuorisojärjestössä tai omassa ryhmässä, eivät ole siellä, niin silloin olisit jotenkin toiminut väärin, mutta se on eri asia, jos äänestää omaa aloitetta vastaan. Minä voin kertoa teille, että jos täällä olisi aloite, jossa Suomessa kiellettäisiin turkistarhaus, niin minä varmasti äänestäisin sen puolesta, ja olen erittäin iloinen, jos esimerkiksi te tuotte tänne sellaisen aloitteen. Toki nyt meillä on kansalaisaloite, jossa me saamme tästä joka tapauksessa äänestää, mutta jos sellainen aloite olisi ollut viime kaudella, niin minä olisin sen puo-

Pöytäkirjan asiakohta PTK 126/2024 vp

lesta äänestänyt. Se, että kaikki omat tavoitteet eivät etene, ei tarkoita sitä, että toimisi täysin omia tavoitteita vastaan. Jokainen ymmärtää sen, että kaikki asiat eivät etene niin kuin meistä yksittäiset ryhmät haluavat, mutta silloin kun äänestää omaa aloitettaan vastaan, niin silloin äänestää omaa aloitettaan vastaan, ja se on aika eri asia.

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

18.37 Juha Mäenpää ps: Arvoisa puhemies, hyvät naiset ja miehet! Edustaja Kivelä piti tunteikkaan puheen äsken tuosta turkistarhauksesta, ja se nyt ei suoranaisesti liity tähän polttoaineiden käytön edistämisen lakimuutokseen. Mutta haluan kiittää edustaja Kivelää siitä, että olitte viime kaudella hallituksessa, ja kuitenkin kun sitten oli turkistarhaajilla ahdasta, niin tuitte heitä merkittävästi tässä ammatissaan. Kiitokset siitä, se on hyvä asia.

Mutta sitten edustaja Kivelä sanoi myöskin, että meidän hallitus tuo Suomeen 7 000 köyhää lasta lisää ja että se on meidän syy. [Mai Kivelä: 17 000 lasta tippuu köyhyyteen! — Timo Furuholm: 17 000!] — 17 000, anteeksi, en edes muista, mitä sanoin, mutta tosiaan tarkennan vielä, että edustaja Kivelä sanoi, että meidän hallituksen syytä on se, että Suomessa on 17 000 köyhää lasta lisää. [Mai Kivelä: Uutta!] Ja minä olen vähän eri mieltä tästä. Tavallansa se pitää paikkansa, mutta eihän se ole meidän syy, että esimerkiksi teidän hallitus velkaannutti maotamme viime kaudella erittäin rajusti, ja ei se ole yksinomaan viime hallituksenkaan syy, vaan se on tämän Suomen pitkän linjan... [Mai Kivelä: Täällä on juuri esitelty tämä vaihtoehto!] Maa on pahasti velkaantunut. Täällä on eletty yli varojen. Meidän on vain tehtävä näitä ikäviä leikkauksia. En minä niistä nauti millään tavalla, mutta nämä on tehty sillä tavalla, että me pärjäisimme jatkossakin tässä maassa [Mai Kivelä: On vaihtoehtoja leikkauksille!] ja pystyisimme pitämään huolta.

Esimerkkinä nyt tulee mieleen se, että kun oli joku elvytyspaketti viime kaudella, jolloin tekin olitte hallituksessa, niin Suomi otti muistaakseni seitsemän miljardia kontolleen velkaa, josta se sai itselleen noin kaksi miljardia käyttöön, ja sillä viidellä miljardilla sitten tehtiin Italiassa pesuhuoneremontteja ilmaiseksi niille henkilöille siellä. Tämähän on ihan kiistatonta, siitä on näyttöä. Ja nyt kun korkotasoa on noussut, on arvioitu, että tämä teidän ottamanne seitsemän miljardin velka tulee maksamaan meidän kansalaisille noin 10—12 miljardia euroa, että kyllä teidän on ihan turha meitä syyttää näistä leikkauksista. Siihen kaikki edelliset hallitukset ovat syyllisiä, [Mai Kivelä: Kantaisitte edes vastuunne omista leikkauksistanne!] että sitä velkaa on otettu. Yli varojen on eletty. — Kiitoksia.

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

18.40 Miko Bergbom ps: Arvoisa herra puhemies! Välillä tuntuu siltä, että kun argumentit loppuvat, niin maalitolpat siirtyvät, ja näin myös vasemmistoliiton edustajan puheessa, kun otetaan esiin ulkopuoliset vaikutusarviot tämän hallituksen harjoittamasta politiikasta.

Myös teidän vaihtoehtoanne ovat ulkopuoliset arvioineet, nimittäin eduskunnan tietopalvelu, jonka mukaan 50 000 työllistä tässä maassa vähemmän teidän vaihtoehtonne seurauksena tarkoittaisi 50 000 työpaikkaa vähemmän, 50 000 uutta ihmistä sosiaaliturvan varaan. Jos se on teidän tavoite, että yhä useampi suomalainen todella olisi pienituloinen ja työttömänä, niin se olkoon teidän vaihtoehtonne todellinen tarkoitus, mutta se ei ole tämän hallituksen tarkoitus. Tämä hallitus edistää työntekoa ympäri Suomenmaan ja myös siten, että siellä töihin pystyy menemään autolla myöskin maaseudulla. Ja tämä tosiaan on edus-

Pöytäkirjan asiakohta PTK 126/2024 vp

kunnan tietopalvelun ammattilaisten, virkamiesten, ulkopuolisten toimijoiden, laskema teidän vaihtoehdostanne. 50 000 ihmistä vähemmän töihin. [Mai Kivelä: No, missä ne työpaikat on?] Se on ulkopuolinen arvio. Se on ulkopuolinen arvio, te ette pääse sitä mitenkään karkuun.

Nyt on mittautettu hallituksen hallitusohjelma, [Mai Kivelä: Te olette lisänneet työttömyyttä!] jossa on useita hyviä toimia suomalaisille pienituloisille autoilijoille myös maaseudulla, ja siitä tulee todennäköisesti enemmän kiitosta kuin teidän linjastanne, jossa polttoaineen hinta nousisi ensi vuonna jo yli 30 senttiä bensassa ja noin 50 senttiä dieselissä.

Yleiskeskustelu päättyi ja asian käsittely keskeytettiin.