

Täysistunto

Keskiviikko 22.11.2023 klo 14.00—20.50

5. Hallituksen esitys eduskunnalle laiksi ajoneuvoverolain liitteen muuttamisesta

Hallituksen esitys HE 35/2023 vp

Valiokunnan mietintö VaVM 5/2023 vp

Ensimmäinen käsittely

Ensimmäinen varapuhemies Paula Risikko: Ensimmäiseen käsittelyyn esitellään päiväjärjestyksen 5. asia. Käsittelyn pohjana on valtiovarainvaliokunnan mietintö VaVM 5/2023 vp. Nyt päätetään lakiehdotuksen sisällöstä. — Yleiskeskustelua, edustaja Garedeu.

Keskustelu

18.55 **Kaisa Garedeu ps:** Arvoisa puhemies! Orpon hallitus on autoilijamyönteinen hallitus. Pitkien välimatkojen Suomessa autoilu on aivan välttämättömyys ja elinehto. Hallitusohjelman linjauksen mukaisesti autoveroa alennetaan 50 miljoonalla eurolla. Käytännössä alennus on vuoden 2025 alusta alkaen keskimäärin 28—52 euroa per auto — ja nyt, kuunnelkaa — kevennys kohdistetaan keski- ja suuripäästöisiin sekä vanhimpiin autoihin. Tämä on mannaa sydämelle. [Mika Lintilä: Riippuu vähän sydämestä!] Eli kevennys kohdistetaan keski- ja suuripäästöisiin sekä vanhimpiin autoihin eli niihin, joiden kohdalla käyttökustannukset ovat nousseet eniten. Tällaisia autoja on suurin osa kaikista Suomen henkilö- ja pakettiautoista, noin 1,8 miljoonaa kulkuvälinettä. Lisäksi nämä ovat juuri niitä autoja, joilla pienituloisimmat autoilijat tyypillisesti ajavat. Hyöty on siis tähdätty nimenomaan heille.

Toimenpide hyödyttää kotitalouksien lisäksi yrityksiä, sillä useilla firmoilla on käytössään pakettiautoja. Ajoneuvoveron perusveron alennus on vain yksi osa kokonaisuutta, jolla hallitus pyrkii varmistamaan liikkumisen kohtuulliset kustannukset.

Lisäksi jakeluvelvoitetta ei nosteta vielä ensi vuonna ollenkaan ja senkin jälkeen vasta maltillisesti. Jos Marinin hallituksen jakeluvelvoitesuunnitelmat olisivat toteutuneet, ensi vuonna polttoaineen hinta olisi noussut huomattavasti.

Lisäksi tämä hallitus laskee polttoaineveroa vuonna 2024 noin 168 miljoonalla. Lähi-vuosien aikana polttoaineveron hiilidioksidikomponenttia lasketaan vielä 100 miljoonalla.

Nämä ovat todellakin muutoksia, joita vihervasemmisto ei varmasti olisi ikinä tehnyt. [Aki Lindén: Eikä viheroikeistokaan!] Nytkin he ovat mietinnön vastalauseessa enemmän huolissaan hiilineutraalisuustavoitteista kuin suomalaisista ihmisistä, voitteko kuvitella, [Joona Räsänen: Miten se valtiontalous?] vaikka asiantuntijoiden mukaan esitysten päästövaikutus on hyvin vähäinen.

Suomalaisten on päästävä kulkemaan niin töihin kuin vapaa-ajallakin. Minusta se on kansalaisoikeus. Joka paikkaan eivät bussilinjat ja metrot kulje, ja se on otettu tämän hallituksen liikennepolitiikassa huomioon, kuten myös arjen realiteetit. Nyt näillä hiilihul-

Pöytäkirjan asiakohta PTK 60/2023 vp

luuspäästötoimilla ei rasiteta kansalaisten kukkaroa, vaan niistä syntyvät kulut kompensoidaan.

Arvoisa puhemies! Nyt on asiat vihdoinkin laitettu Suomessa tärkeysjärjestykseen ja kansalaisten etu ensin. — Kiitos.

Toinen varapuhemies Tarja Filatov: Edustaja Joona Räsänen.

18.59 Joona Räsänen sd: Arvoisa puhemies! Täytyy sanoa, että on hieman ääni kellossa muuttunut siitä, kun äsken puhuttiin julkisen talouden suunnitelmasta ja oltiin kyllä niin huolissaan valtiontaloudesta kuin olla ja voi, ja niin pitääkin olla. Nyt sitten tässä, edustaja Garedeu, te suurin piirtein juhlitte, kun hallitus yli 200 miljoonalla eurolla tekee aukkoja meidän veropohjaan. [Kaisa Garedeu: Mahtavaa!] Siis 200 miljoonalla eurolla. Ensin ollaan huolissaan julkisesta taloudesta, ja seuraavassa puheenvuorossa 200 miljoonaa meni niin, että hujautti. Kyllä täytyy sanoa, että näistä puheista uskottavuus on kaukana.

Arvoisa puhemies! Se, mitä konkreettisesti tässä esityksessä tapahtuu, on todella se, että 50 miljoonalla eurolla ajoneuvoveroa kevennetään, mikä on asiantuntijoiden kannanottojen mukaan ja myös koko valiokunnan kannanottojen mukaan — siis joka oli ihan yhteisesti hyväksytty kanta — iso menetys suhteessa siihen, paljonko siitä hyöty on nyt sille yksittäiselle autonomistajalle. Sehän tässä on, että 50 miljoonaa euroa menee ja hyöty yksittäiselle autonomistajalle on varsin pieni, ja niin kuin te hyvin äsken sanoitte, tämä alennushan kohdistuu eniten juuri vanhoihin, suuripäästöisiin autoihin. [Kaisa Garedeu: Hyvä!] Se on varmaan hieman erilaista siihen politiikkaan nähden, mitä aikaisemmin ihan yhteisesti tässä salissa on haluttu edistää, eli kun on nimenomaan haluttu pyrkiä uudistamaan meidän autokantaa.

Arvoisa puhemies! Kun todella täällä monessa keskustelussa ollaan huolissaan julkisen talouden tilanteesta, ja niin pitääkin olla, niin silloin kannattaisi myös hyvin tarkasti katsoa, kuinka paljon itse haluaa omalla toiminnallaan tehdä aukkoja sinne tulopohjaan. Tälläkin kertaa tulemme näkemään, kun ensi vuoden osalta katsomme tätä keltaista kirjaa, että jos putsaamme pois kaikki ne verotoimenpiteet, mitä liittyy työn verotuksen alentamiseen, joka on hyvä asia ja jota me jopa esitämme enemmän kuin hallitus on tekemässä, niin sellaiset muut toimenpiteet, joilla tehdään aukkoa meidän veropohjaan, ovat yli 250 miljoonaa ensi vuonna. Sitten täällä ihmetellään, mistä se 11 miljardia tulee sinne, kun pitää ottaa velkaa. Nyt toivon, että seuraavan kerran, kun käsitellään taas julkisen talouden suunnitelmaa tulevaisuudessa, muistaisitte huomioida sekä menot että tulot ja sen, että ei kannata tehdä sellaisia esityksiä, jotka aivan tarpeettomasti rapauttavat meidän veropohjaa ja ohjaavat teidät sitten ensi keväänä pohtimaan jälleen lisäleikkauksia.

Näistä syistä, arvoisa puhemies, toisessa käsittelyssä tulen esittämään, että tämä lakiehdotus ajoneuvoveron alennuksesta tultaisiin hylkäämään, koska tässä tilanteessa tälle ei ole mitään perusteita.

Sitten vielä loppuun: Kun te juhlitte tästä liikkumisen hinnan alentamisesta, niin arvoisa edustaja Garedeu, ette ole tainnut lukea sitä teidän hallituksenne ohjelmaa, mitä tässä tapahtuu. Tehän nimenomaan kallistatte työn perässä liikkumisen hintaa, kun te heikennätte matkakuluvähennystä. Siis hupiajelua halvemmaksi, työn perässä liikkumista kalliiksi. Voiko sen hölmömpää politiikkaa tehdä?

Toinen varapuhemies Tarja Filatov: Edustaja Lintilä.

Pöytäkirjan asiakohta PTK 60/2023 vp

19.02 Mika Lintilä kesk: Arvoisa rouva puhemies! Tämä menee nyt varmaan vähän osastoon setämies muistelee, mutta me tehtiin aikoinaan, taisi olla 2012 tai 2013, ehkä Euroopan parhaimpia verouudistuksia autoiluun, jolloin me tiputettiin autojen verotusta päästöjen mukaan. Silloin Suomessa autokanta vaihtui, ja se oli selkeästi sellainen, josta haettiin mallia muualle.

Olin vähän yllättynyt, kun näin tämän esityksen, ja tietysti vähän yllättynyt, että tähän menee 50 miljoonaa rahaa. Olin tottunut siihen, että kokoomus hakee dynaamista verotusta ja elementtejä kasvuun, mutta kyllä se nyt periaatteessa ilmenee tässäkin aika paljon, että hiljaista on kokoomuksen puolelta tämän uudistuksen puolustaminen. Ymmärrän hyvin, että hallitusohjelmaneuvoittelussa jokaisen piti saada jotakin, ja tämä oli varmaan se, että perussuomalaiset ovat hiljaa sitten työmarkkinuudistuksista, kunhan vanhojen autojen verotus tipahtaa. Eli jokaisella on tietysti hintansa, ja tämä oli se, jonka sitten kokoomus oli valmis maksamaan siitä, että perussuomalaisista ei tule isompaa älämölöä työmarkkinuudistuksista. Sinällänsä tämä tilanne, että näitten 111—210 gramman päästöjen autojen verotus tipahtaa, on keskimäärin kai 25 euroa vuodessa ja on hirvittävän vaikea, ja asiantuntijat jaostossa sanoivat saman, että ei se sinällänsä tule muuttamaan juurikaan käyttäytymistä. Eli kyllä tämä on ihan puhtaasti poliittinen päätös, joka tehtiin poliittisesta näkökulmasta, ja me otamme sen sellaisena vastaan.

Me tullaan tekemään siihen vastalause, totta kai, niin kuin kuuluukin, mutta on tämä hyvin poikkeuksellinen ja irti siitä verotuksen linjasta, joka meillä on ollut. Aiemmin meillä oli täällä tupakkavero, ja se ollut sellainen, joka on mennyt eteenpäin aina, ja alkoholin verot ovat menneet — no, nyt teillä tuli tämä oluen verotuksen keventäminen, joka oli kyllä kanssa ihan mielenkiintoinen. Sehän ei tule kuluttajille näkymään millään tavalla. Yhdelläkään kuluttajalla ei tule hinta laskemaan, ei taatusti, mutta valtiolta menee kyllä rahaa.

Eli onnittelut tietysti siitä, että olette saaneet omat näkemyksenne tähän kokonaisuuteen, mutta sitä, että 50 miljoonaa vanhoihin autoihin, millä ei ole kotitalouksien rahan käyttöön oikeastaan mitään merkitystä, täytyy kyllä ihmetellä.

Toinen varapuhemies Tarja Filatov: Edustaja Reijonen.

19.05 Minna Reijonen ps: Arvoisa rouva puhemies! Minä olen kyllä onnellinen sikäli, että tämä hallitus on autoilijan asialla. Se on vaan näin, että Suomessa on pitkät etäisyydet. Se on oikeasti vaan fakta, ja sekin pitää huomioida. Tässä esityksessä sanotaan, että ”esityksessä ehdotetaan muutettavaksi ajoneuvoverolakia siten, että henkilö- ja pakettiautojen ajoneuvoveron perusveron tasoa kevennettäisiin yhteensä 50 miljoonalla eurolla”. Tässä sitten kerrotaan myös, että ”veronalennuksen kohteena olevien autojen vuosittainen ajoneuvovero kevenisi keskimäärin noin 28 euroa” ja ”suurimmillaan veronalennus olisi noin 52 euroa vuodessa”.

Se on vaan totta, että auto ei ole kyllä suomalaiselle hupailuväline, vaikka täältä vasemmalta laidalta nyt tämmöistä esitettiin. Auto ei ole mikään hupailuväline suomalaisille, vaan se on välttämätön, kun käydään töissä ja hoidetaan niitä asioita. Nykyään ei hevosella päästä, mutta se on auto, millä kuljetaan työmatkoja. Autolla liikutaan. Autolla tarvitsee käydä kaupassa, ja maaseudullakin tarvitaan autoja. Eli kyllä minusta on onni, että tämä hallitus ymmärtää autoilun päälle.

Toinen varapuhemies Tarja Filatov: Edustaja Joona Räsänen.

Pöytäkirjan asiakohta PTK 60/2023 vp

19.06 Joona Räsänen sd: Arvoisa puhemies! Vaikka tässä esityksessä käsitellään nyt tätä ajoneuvoveroa, jota todella 50 miljoonalla eurolla alennetaan näiden vanhojen ja suurempipäästöisten autojen osalta, niin on ihan oikein, että tässä keskustelussa myös käsitellään ehkä laajemmin näitä autoilun kustannuksia.

On ihan totta, että Suomen kaltaisessa maassa auto on monelle meistä täysin välttämättömyys, ja sitähan täällä kukaan ei ole kiistänyt. Mutta sitten on se seikka, että jos toteamme todella, että Suomessa moni meistä tarvitsee autoa vaikka päivittäin esimerkiksi työn perässä liikkumiseen: eikö silloin olisi järkevää, juuri tällaisessa valtiontalouden tilanteessa, jossa me olemme, kohdistaa ne mahdolliset tukitoimet niille ihmisille, jotka joutuvat sitä autoa esimerkiksi työn perässä liikkumiseen käyttämään? Näin luulisi, että me kaikki täällä nyökyttelisimme, mutta kun katsotaan, mitä tämä hallitus on siis tekemässä, niin todella kannusteet ottaa vaikka pitemmältä matkalta työtä vastaan vähenevät sen takia, että hallitus menee laskemaan matkakuluvähennystä, joka juuri tälle vuodelle on nostettu. Siis työn perässä liikkumisen hinta kasvaa. Siinä esimerkiksi pitkää välimatkaa ajava henkilö tulee häviämään useampia satoja euroja kuukaudessa, ja tämä on huomattavasti suurempi summa kuin se, minkä tämä ihminen voittaa sitten siinä, jos esimerkiksi nämä polttoaineveron alennukset menevät sinne pumppuhintoihin. Tässä siis työmatkallaan autoa tarvitseva häviää tämän yhtälön seurauksena.

Arvoisa puhemies! Täytyy ihmetellä, että jos sitten halutaan olla autoilijoiden puolella, niin eikö meidän olisi järkevää nimenomaan kohdistaa rahat sinne, missä sillä tuettaisiin nimenomaan sitä, että ihmiset pystyisivät liikkumaan työn perässä. Tämä on se linja, jota sosiaalidemokraatit täällä haluavat edistää. Eli mieluummin tuetaan sitä, että jos ihminen joutuu käyttämään autoa vaikkapa liikkuaakseen töihin, niin siihen saa tukea ja autetaan kustannusten nousun kanssa kamppailussa, kuin sitten sitä, että tehdään tällaisia aivan järjettömiä kevennyksiä, joiden vaikutukset, niin kuin edustaja Lintilä täällä hyvin kuvasi, yksittäiselle kotitaloudelle ovat kyllä todella, todella maltilliset, kun sitten verrataan siihen, minkä tämä sama kotitalous häviää nyt tämän matkakuluvähennyksen heikennyksen johdosta, jonka hallitus on todella ensi vuodelle viemässä läpi.

Siispä, arvoisa puhemies, toivoisin, että kun tätä autoilun kokonaisuutta katsottaisiin, niin kun tukitoimenpiteitä tehdään tilanteessa, jossa julkinen talous on yli kymmenen miljardin euron alijäämässä joka vuosi tästä eteenpäin ja tällä vaalikaudella vielä velkaantuminen kiihtyy suhteessa edelliseen, niin tehtäisiin fiksusti, kohdennetusti, jolloin ne olisivat myös julkisen talouden kannalta huomattavasti järkevämpi kokonaisuus.

Toinen varapuhemies Tarja Filatov: Edustaja Lehtinen.

19.09 Rami Lehtinen ps: Arvoisa rouva puhemies! Se on totta, että kaikilla keinoilla, joita hallitus tekee, pyritään kannustamaan työntekoon ja työnteon vastaanottamiseen, mutta se on vaan karu totuus, että jos Suomessa asuu maaseudulla tai harvaan asutulla alueella, siellä kun sitä julkista liikennettä ei ole, niin se oman auton omistaminen on pakko. Valitettavasti vielä näillä samoilla alueilla moni ihminen on asuntonsa vanki eikä pääse pois sieltä esimerkiksi muuttamaan työnsä perässä. Samaan aikaan, kun työllisyys on hiukan laskenut ja työpaikkojen määrä on vähentynyt, liikkuminen jää pelkästään sen oman auton varaan. Yllättävän monella ei ole varaa uudempaan sähköautoon tai parempaan kulkuneuvoon, vaan niillä on se vanha, enemmän kuluttava ja enemmän päästöjä tuottava auto, jota ei ole varaa vaihtaa.

Pöytäkirjan asiakohta PTK 60/2023 vp

Mutta ennen kaikkea tässä pitää ajatella myöskin niitä ihmisiä, jotka ovat työelämän ulkopuolella, niitä vähävaraisia ja heikompiosaisia, joista on monta päivää puhuttu. Niitäkin tässä ajatellaan, että heidän autoilukustannukset eivät tulisi ainakaan nousemaan. Jos ajattelee työntekijää, niin kokonaisuus pitää tässäkin ottaa huomioon. Kun otetaan huomioon tämä autoveron alennus ja polttoaineen hinnanlaskuun vaikuttavat veroratkaisut sekä sekoitevelvoitteen muutokset, niin kokonaisuutena myöskin työssä käyvä tässä voittaa. Ei tämä hallitus ole niitäkään kustannuksia nostamassa.

Toinen varapuhemies Tarja Filatov: Edustaja Lindén.

19.11 Aki Lindén sd: Arvoisa rouva puhemies! On oikeastaan aika mukava osallistua muuhunkin keskusteluun kuin niihin tavanomaisiin, itseäni lähellä oleviin teemoihin, joita ovat valtiontalous ja sosiaali- ja terveydenhuolto. Rohkenen sanoa tässä — tämä on aika rohkea väite — että taidan olla nykyisessä eduskunnassa kaikkein eniten kilometrejä henkilöautolla ajanut henkilö. Tiedän, että perussuomalaisten ryhmässä on varmasti henkilöitä, jotka ovat paljon ajaneet, mutta noin 40 000 kilometriä vuodessa 53 vuoden aikana, niin tuleehan siitä kaksi miljoonaa kilometriä noin ihan päässä laskuna.

Olen myönteisesti autoiluun, autoihin suhtautuva, ja sen takia haluaisin sanoa tästä kokonaisuudesta, että meillä tietysti täytyy katsoa kokonaisuutena eri verotuslajeja. Tämän minun oman verolunttani mukaan, jonka olen tehnyt, meillä autoveron, siis autoveron, kertymäärä on ensi vuodelle 308 miljoonaa euroa, bensaveron 1 167 miljoonaa, diesilveron 1 407 miljoonaa ja sitten tämän ajoneuvoveron yhteensä 1 036 miljoonaa euroa. Kyllähän näistä yhteensä tulee se neljä miljardia, mistä on paljon usein puhuttu, kuinka paljon tästä sitten käytetään tieliikenteen kehittämiseen ja muihin asioihin. Mutta se, mikä tässä on mielenkiintoista, ja heitän kysymyksen takaisin: miten te nyt näette sen, että budjettikirjan sivulla 56, jossa verot on eritelty, tänä vuonna, mitä me elämme, joka on siis tätä teidän arvostelumaanne Marinin hallituksen budjettivuotta, tämän henkilöauton perusveron eli sen osan arvio ajoneuvoverosta oli 488 miljoonaa ja ensi vuodelle esitetään 498 miljoonaa euroa, joka on 10 miljoonaa euroa enemmän?

Toinen varapuhemies Tarja Filatov: Edustaja Nieminen.

19.13 Mira Nieminen ps: Kiitos, arvoisa puheenjohtaja! Tosiaan en ihan pääse näihin kilometrilukuihin, mutta hyvin tulen perässä jo siinä, että pitkään liikennepoliisissa työssä ollessani kilometrejä tuli ja työmatkalaisena 140 kilometriä siivu päivittäin siitä ilosta, että saa käydä töissä. Eli tiedän todellakin: taloudessa kolme autoa, jotka melkein kaikki liikkuvat 24/7, ja kulut ovat aivan valtavat. Polttoainekulu on ollut todella suuri erä, mikä tuli tässä etenkin viimeisinä vuosina eteen, kun tulivat energiakriisi ja polttoaineen hinnan hyppäys plus sitten nämä edellisen hallituksen toimenpiteet myös tällä ilmastosaralla ja näissä päästöasioissa, jotka nostivat polttoaineen hintaa pumpulla.

Nyt tosiaan tämä hallitus — okei, pieniä ehkä näin mittaluokiltaan, mutta se suunta on, että olemme kuitenkin autoilijan asialla. Emme pysty tekemään sitä, mitä perussuomalaiset olisivat tosiaan halunneet tehdä — vielä mittavammat toimenpiteet näissä asioissa — mutta edelleen palaan tähän neljän puolueen hallitukseen. Elikkä ei päästy ihan siihen, mitä olisimme halunneet, mutta suunta on kuitenkin oikea siinä asiassa, että pääsemme alenta-

Pöytäkirjan asiakohta PTK 60/2023 vp

maan polttoaineen hintaa pumpulla ainakin niissä asioissa, mitkä eivät johdu maailman markkinataloudesta tai ylipäättänsä tästä maailmantilanteesta.

Mitä tulee matkakuluvähennykseen, niin tiedän, että se on äärettömän tärkeä niille, jotka joutuvat työmatkaa tekemään. Muistaakseni tässäkin oli niin, että sieltä toiselta laidalta sitä korotettiin juurikin kompensoimaan tätä korkeaa polttoaineen hintaa, minkä taustavaikutuksena kenties oli näitä erilaisia ilmastotoimenpiteitä plus sitten tämä energiakriisi, josta nyt sitten peruutimme, otimme sen pois sieltä. Ei siinä sen vakavampaa ole tapahtunut. Tämähän oli määräaikainen muutenkin. Tosiaan tällä maltillisella linjalla ollaan. Jos olimme jatkaneet tuota kehityssuuntaa, en uskalla edes miettiä, mitä polttoaine ehkä maksaisi tämän hallituskauden päätteeksi. On hyvä, että olemme nyt tehneet näin.

Todellakin ei pienituloisilla ihmisillä ole varaa vaihtaa autoa näihin uusimpiin, tehtiin sinne minkälaisia kompensatioita tai vähennyshyvityksiä tahansa. Uuden sähköisen tai hybridin hintaluokat pyörivät 20 000:sta eteenpäin. Ja kuka uskaltaa vielä tänä päivänä ostaa auton, jonka remonttikustannukset esimerkiksi akkujen suhteen voivat olla toiset saman verran. Kyllä täällä vielä on paljon tekemistä. — Kiitos.

Toinen varapuhemies Tarja Filatov: Edustaja Joona Räsänen.

19.16 Joona Räsänen sd: Arvoisa puhemies! Ehkä muutama sananen vielä näistä mitta-luokista.

Tämän käsittelyssä olevan esityksen fiskaalinen vaikutus valtiontaloudessa on se viitisenkymmentä miljoonaa ja mahdollinen hyöty kotitalouksissa, jos sellaisen auton sattuu omistamaan, johon tämä alennus kohdistuu, on vuositasolla jonkun parinkymppin luokkaa. Sitten polttoaineveron alennuksella, joka tulee myöhemmin täällä salissa käsittelyyn, fiskaalinen vaikutus valtiontaloudelle on tuollainen 170 miljoonaa euroa ja haluttu vaikutus pumpulla ehkä sitten nelisen senttiä — ja varmasti hallitus toivoo, että se siellä näkyisi. Näistä yhdessä tulee siis vuositasolla jo 220 miljoonaa, jolla meidän verotulot pienenevät, mikä johtaa siihen, että joudumme sitten paikkaamaan sitä vajetta sillä pahamaineisella velalla, jota täällä nyt kaikki ovat vastustaneet.

Arvoisa puhemies! Jos nyt sitten tällaisena aikana, jolloin esimerkiksi liikkumisen kustannukset ovat olleet kasvussa, haluaisimme tukea juuri heitä, jotka joutuvat eniten liikkumaan esimerkiksi juuri työn perässä, niin tämän matkakuluvähennyksen hintalappu, joka siis koostuu niin omavastuusta kuin sitten siitä maksimimäärästä, jonka voi vähentää, on se, että se omavastuu on tuollainen 40 miljoonaa ja sitten vajaa 30 miljoonaa on tämä yläraja. Tästä päästään tähän 220 miljoonaa versus 70 miljoonaa, ja tämä 70 miljoonaa kun kohdistuu huomattavasti järkevämmiin, niin itse asiassa näiden muutosten johdosta, joita hallitus nyt tekee, todella pitkää työmatkaa ajava häviää ensi vuonna. Vaikka otettaisiin huomioon kaikki ne toimenpiteet, joita hallitus tekee, niin pitkää työmatkaa ajava häviää ensi vuonna, ja on hyvin vaikea ymmärtää, että tilanteessa, jossa me kaikki varmasti haluaisimme, että ihminen mieluummin ottaisi työtä vastaan vähän jopa pitemmältä kuin että hän jäisi kotiin, tällaisen ihmisen työmatkakustannukset sitten kasvavat, jos hän joutuu omaa autoa käyttämään — tai vaikka menisi julkisellakin liikenteellä — ja hän todella tässä yhtälössä häviää. Tätä, arvoisa puhemies, en voi yhtään ymmärtää, minkä ihmeen takia tässä tällainen yhtälö on saatu aikaiseksi, jossa todella valtiontalouden osalta verotuloja menetetään tuollainen 220 miljoonaa euroa ja sitten vielä työmatkakustannukset kasvavat.

Pöytäkirjan asiakohta PTK 60/2023 vp

Yleiskeskustelu päättyi.

Eduskunta hyväksyi hallituksen esitykseen HE 35/2023 vp sisältyvän lakiehdotuksen sisäl-
lön mietinnön mukaisena. Lakiehdotuksen ensimmäinen käsittely päättyi.