# Täysistunto

# Torstai 19.11.2026 klo 16.00—21.43

**15. Hallituksen esitys eduskunnalle laiksi tuloverolain 93 §:n väliaikaisesta muuttamisesta**
Hallituksen esitys HE 304/2026 vp
Valiokunnan mietintö VaVM 29/2026 vp

*Ensimmäinen käsittely*

**Toinen varapuhemies Tarja Filatov:** Ensimmäiseen käsittelyyn esitellään päiväjärjestyksen 15. asia. Käsittelyn pohjana on valtiovarainvaliokunnan mietintö VaVM 29/2026 vp. Nyt päätetään lakiehdotuksen sisällöstä. — Yleiskeskustelu alkaa. Edustaja Hänninen.

*Keskustelu*

20.02 **Juha Hänninen kok:** Arvoisa puhemies! Edellisellä viikolla keskustelimme täällä arjen kustannuksista. Suomi on pitkien etäisyyksien maa. Siksi monelle suomalaiselle auto ei ole ylellisyys eikä elämäntapavalinta vaan välttämättömyys työntekoon, lasten harrastuksiin, opiskeluun ja arjen liikkumiseen. Kun polttoaineiden hinnat ovat kansainvälisen tilanteen myötä nousseet merkittävästi, on velvollisuutemme etsiä keinoja helpottaa tästä aiheutuvaa kustannusrasitusta. Siksi hallitus on neuvotellut bensapaketin, jolla pyritään vastaamaan tähän tilanteeseen.

Arvoisa puhemies! Ensimmäinen osa tätä kokonaisuutta on työmatkakuluvähennyksen enimmäismäärän korottaminen 7 000 eurosta 7 800 euroon vuodelle 2027. Tämä muutos kohdistuu erityisesti niihin suomalaisiin, jotka kulkevat pitkiä työmatkoja omalla autolla ja joille liikkumisen kustannukset ovat merkittävä osa arjen menoista. Arvioiden mukaan noin 38 000 verovelvollisen verotus kevenee keskimäärin noin 260 euroa vuodessa.

Toinen osa bensapakettia koskee ajoneuvoverotusta. Sen osalta käsittelemme tänään myös esitystä kasvattaa ajoneuvoveron kevennystä siten, että erityisesti vanhempien polttomoottoriautojen omistajat hyötyvät muutoksesta. Tämä on tärkeää erityisesti maaseudulla ja haja-asutusalueilla, joissa autokanta on keskimäärin muuta maata vanhempi eikä vaihtoehtoja henkilöautoille ole.

Näiden toimintojen taustalla on yksinkertainen ajatus siitä, että työn vastaanottamisen ja työssäkäynnin on oltava kannatettavaa myös silloin, kun asuu kauempana työpaikasta. Tämän kokonaisuuden tavoitteena on nimenomaan keventää autolla pidempää työmatkaa kulkevien henkilöiden kustannuksia ja helpottaa haja-asutusalueilla asuvien liikkumista.

Eli kannatan esitystä, ja valiokunnan käsittelyn jälkeen se on vielä parempi. — Kiitoksia, arvoisa puhemies.

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

20.04 **Joona Räsänen sd:** Arvoisa puhemies! Nyt on todella käsittelyssä tämä tuloverolain 93 §:n väliaikainen muuttaminen, joka on itse asiassa tässä hallituksen bensaflopin parhaimpia asioita. Tällä esityksellä ollaan nyt väliaikaisesti todella kasvattamassa työmatkavähennyksen enimmäissummaa, mikä tietenkin auttaa heitä, jotka pitkää työmatkaa joutuvat ajamaan tilanteessa, jossa autoilun kustannukset ja ylipäätänsä työmatkojen kustannukset ovat kasvaneet.

Arvoisa puhemies! Kyllähän tässä esityksessä on huomattavan suuri valuvika: Kun tälle vuodelle tässä salissa yhteisesti päätimme, että laskimme matkakuluvähennyksen omavastuuta tuossa muutama kuukausi sitten, niin nyt kun tässä esityksessä hallitus kuitenkin nostaa vain tätä maksimimäärää, se jättää kertomatta, että omavastuu nousee ensi vuoden alusta sadalla eurolla, mikä tarkoittaa sitä, että tosiasiallisesti suurin osa näistä matkakuluvähennyksen käyttäjistä vuositasolla häviää ensi vuonna — siis tämän hallituksen bensapaketin seurauksena suurin osa matkakuluvähennyksen käyttäjistä häviää ensi vuonna. Se on kyllä aikamoinen saavutus tilanteessa, jossa käsittääkseni hallituksen piti helpottaa heitä, jotka joutuvat työn perässä liikkumaan.

Senpä takia, arvoisa puhemies, SDP on esittänyt, että tätä omavastuuta edelleen laskettaisiin, ja esitämme, että se olisi ensi vuonna se 750 euroa, ja esitämme myös, että tätä maksimimäärää nostettaisiin sinne 8 400 euroon ja myös sitten korotettaisiin sitä kilometrikohtaista vähennystä. Tältä osin tuki menisi juuri heille, jotka sitten työn perässä joutuvat liikkumaan, ja se parantaisi myös työn vastaanottamisen kannusteita, koska työtä voisi ottaa vastaan myös hieman kauempaa. Näin kenenkään ei tarvitsisi pelätä sitä, onko varaa käydä töissä aikana, jolloin esimerkiksi polttoaineen hinnat ovat nousussa.

Senpä takia, arvoisa puhemies, kun näitä erilaisia muutoksia ja varsinkin näitä väliaikaisia muutoksia tehdään, olisi kuitenkin tärkeää huolehtia siitä, että kenenkään tilanne nyt näissä ei ainakaan heikkene. Se on tämän esityksen valitettavasti suurin valuvika, elikkä suurimmalla osalla matkakuluvähennyksen käyttäjistä tilanne tulee huonontumaan ensi vuonna, ja sitten he, joilla ovat nämä todella pitkät työmatkat, tästä pienen helpotuksen saavat, mutta varmasti aika moni on todella yllättynyt, että mitenkäs ihmeessä tässä näin on käynyt, että tilanne heikkenee. Senpä takia nämä SDP:n esitykset olisivat huomattavasti parempia.

Arvoisa puhemies! Senpä takia esitän vastalauseen mukaiset esitykset.

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

20.07 **Lauri Lyly sd:** Arvoisa puhemies! Edustaja Räsänen tuossa hyvin kuvasi sitä, mitä tässä tapahtuu. Käytännössä se 800:sta 900:aan nousu tarkoittaa niille, jotka matkakuluvähennyksiä saavat, nousua omavastuussa ja verotuksessa hieman kiristymistä tältä osin. Se yläpään nousu, joka on se 800 euroa, tarkoittaa noin 15:tä kilometriä päivässä matkojen osalta eli noin seitsemän, seitsemän ja puoli kilometriä sivu. Eli jos ennen sai 65 kilometriä suurin piirtein kulkea — jos 200 päivää on töitä vuodessa suurin piirtein, niin se tarkoittaa sitä suuruusluokkaa — niin nyt tämä nousu tarkoittaa niille henkilöille, joilla on 65—72 kilometriä se työmatkan pituus sivu, että se nostaa heidän työmatkavähennystään. Sinänsä hyvä ratkaisu, mutta tämä alapään muuttaminen on huono, koska se nousee siihen 900:aan. Sen vuoksi meidän esitys on 750 euroa siellä alapäässä, ja se olisi silloin toteuttanut paremmin sen, ja yläpäässä se 8 400 euroa, niin kuin se aikoinaan myöskin oli.

Arvoisa puhemies! Kannatan edustaja Räsäsen vastalauseen 1 mukaisia lausumaehdotuksia ja esityksiä.

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

20.09 **Eerikki Viljanen kesk:** Arvoisa herra puhemies! Tämä hallituksen esittämä muutos työmatkojen verovähennysoikeuteen on oikeansuuntainen reaktio liikkumisen hinnan kallistumiseen, todella kova nousu tässä ajassa. Mutta kuten edustaja Räsänen edellä hyvin kuvasi, tämän hallituksen esityksen lopputulos saattaa yllättää monet työmatkoja tekevät. Tämä esityshän suuren kohun myötä lanseerattiin, luotiin kuvaa, että nyt kohonneita kustannuksia tullaan merkittävästi kompensoimaan, tullaan työssä käyviä vastaan, ja näinhän ei ole nyt käymässä. Edellisen kerran erittäin merkittävä helpotus hintojen noustessa tehtiin vuonna 2022. Sen jälkeen tämän hallituksen toimesta tätä työmatkojen kulujen korvaamista, vähentämisoikeutta, on heikennetty. Nyt hallitus on vähän pyörtänyt puheitaan, mutta kuten edellä kuultiin, tämä saattaa johtaa odottamattomiin lopputuloksiin eli siihen, että kulkemisen kustannukset eivät laske.

Tämän johdosta keskusta on esittänyt omana vaihtoehtonaan, että laskisimme matkakuluvähennyksen omavastuuta 750 euroon hallituksen 900 euron korottamisen sijaan, nostaisimme matkakuluvähennyksen enimmäismäärää 8 400 euroon — hallitushan on asettamassa sen 7 800:aan — ja valmistelisimme autoa tarvitseville kahden sentin lisäkorotuksen kilometrikohtaiseen matkakuluvähennykseen, johon hallitus nyt ei käsittääkseni ole esittämässä senttiäkään. Lisäksi me emme rahoittaisi tätä pakettia ottamalla varoja pois perusväylänpidosta. Tämäkin on tämän esityksen erikoinen ja yllättävä kulma. Perusväylänpidosta ollaan leikkaamassa ja sitten tänne muodollisesti lisäämässä. Voi sanoa näin, että tämä itseään kumipyörähallitukseksi tituleeraava hallitus kyllä tässä ottaa autoilijan toisesta taskusta ja laittaa sitten muutaman roposen toiseen taskuun. Keskustan mallissa lisättäisiin 100 miljoonaa euroa matkakuluvähennyksen parantamiseen ja myös 100 miljoonaa euroa perusväylänpitoon, elikkä pitäisimme huolta niin työssä käyvien kulujen kurissa pitämisestä kuin väyläverkostosta.

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

20.12 **Joona Räsänen sd:** Arvoisa puhemies! Todella kun katsoo näitä määriä, jotka tästä ylärajan nostosta nyt hyötyvät, ja sitten vastaavasti niitä määriä, jotka häviävät tässä omavastuun nostamisessa, niin on aika selvää, kumpikohan tässä on merkitsevä, sillä tämän ylärajan noston hyötyjiä on se vajaa 40 000 matkakuluvähennyksen käyttäjää, mikä myös tuossa mietinnössä käydään lävitse, ja sitten kun kaikkia matkakuluvähennyksen hyödyntäjiä vuositasolla keskimäärin on ollut tuollaiset 700 000 henkilöä, niin jokainen voi siitä laskea, kuinkas montaa tämä hyödyttää, kun tosiasiassa tämä hyötyhän kohdentuu juuri heille, jotka pystyvät nyt sitten vähentämään sen maksimimäärän, eli toisin sanoen aiemmin vähennys on jäänyt todella vajaaksi heidän osaltaan. Heillä on ollut pidemmät työmatkat ja enemmän kustannuksia, ja nyt tämä sitten helpottaa, kun saavat vähentää enemmän, ja heitä todella se vajaa 40 000 on. Mutta suurimmalla osalla kaikista matkakuluvähennyksen käyttäjistä tosiasiallisesti verotus kiristyy juuri johtuen siitä, että tämä omavastuu nousee, ja se on todella aikamoinen saavutus tässä hallituksen bensaflopissa.

Arvoisa puhemies! Tämän matkakuluvähennyksen merkityshän on muutoinkin tällä kaudella ollut hallitukselle vähän tämmöinen sokea piste, koska hallitushan ensimmäisinä tekoinaan, ensimmäisenä syksynä esitti budjetissaan, että heikennetään matkakuluvähennystä jo vuodelle 2024, ja sitten on ajatellut, että autoilijoita on tuettu näillä polttoaineveron alennuksilla tai ajoneuvoveron alennuksilla. Mutta kun katsoo sitten, miten nämä vaikuttavat siellä ihmisten arjessa ja siellä ihmisten lompakoissa, niin tosiasia todella on se, että työmatkan verotusta hallitus on tällä kaudella kiristänyt. Eli työn perässä liikkujan lasku esimerkiksi siitä, kun hän bensa-autolla ajaa kotoa töihin, on kasvanut. Vaikka samanaikaisesti polttoaineverotusta on kevennetty, ajoneuvoverotusta on kevennetty, mutta kun työmatkavähennystä on vastaavasti heikennetty, niin tosiasiassa he, ketkä työn perässä liikkuvat, varsinkin pitkää matkaa, ovat tällä vaalikaudella hävinneet. Senpä takia, kun me tiedämme, että julkisessa taloudessa muutoinkin on liikkumavara olematon, pitäisi katsoa, mihin meidän kannattaa sitten mahdolliset tuet kohdentaa, ja senpä takia olisi varmaan tärkeintä, että kohdentaisimme tuet heille, jotka todella joutuvat autolla työn perässä liikkumaan tai käyttämään myös joukkoliikennettä, joiden käyttäjiä myös tämä työmatkavähennys palvelee. Senpä takia olisi aina paljon järkevämpää, että nimenomaan kohdennetaan ne kevennykset työmatkavähennykseen, koska se kohdistuu juuri heille, jotka työn perässä joutuvat liikkumaan, ja tämä on ollut se SDP:n linja.

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

20.15 **Lauri Lyly sd:** Arvoisa puhemies! Juuri näin kuin edustaja Räsänen tässä hyvin todisti. Voi sanoa, että nyt kun tämä noin 300 miljoonaa on laitettu polttoaineen hinnan alentamiseen, niin se on noin seitsemän senttiä eri arvioiden mukaan pumppuhinnassa näkynyt. Se on ollut aika kallis toimenpide, kun viikossakin polttoaineen hinnat vaihtelevat parikymmentä senttiä, kun katsoo niitä pumppuhintoja. Sinänsä voi sanoa, että olisi ollut paljon tehokkaampaa työn perässä liikkumiseen kannustaa ja muutenkin tätä puolta edistää, koska työ on se, joka sitten kuitenkin elinvoimaa tuo tänne ja myöskin tuo sellaista hyötyä tälle yhteiskunnalle, jotta meidän yhteiskunta voi tarjota palveluja.

Arvoisa puhemies! Myös joukkoliikenne, erityisesti vähän pitemmän matkan joukkoliikenne, on kallistunut samaan aikaan polttoaineen hintojen kautta ja muitten kustannusnousujen kautta. Siinä mielessä tämä SDP:n linja, että se alaraja olisi pudotettu 750:een, olisi ollut oikea toimenpide tämän osalta, kun työn perässä liikutaan. Tässä mielessä ihmettelenkin näitä hallituksen pakettimalleja. Tässä hyvin tulivat esiin myöskin keskustan samansuuruiset luvut, mitkä meillä on tässä esityksessä, ja myöskin ihmettelen sitä 20 miljoonan leikkausta tiemäärärahoista ja tien kunnossapitomäärärahoista. — Kiitos.

**Puhemies Jussi Halla-aho:** Kiitoksia. — Edustaja Lylyn viimeistä edelliseen puheenvuoroon viitaten totean, että lausumaehdotuksia voi tehdä ja siten myöskin kannattaa vasta toisessa käsittelyssä. — Edustaja Piritta Rantanen, olkaa hyvä.

20.17 **Piritta Rantanen sd:** Kiitos, herra puhemies! Meinasin jo hämääntyä tässä, että onko jotain mennyt muuten pieleen, mutta hyvä, että se koskikin edustaja Lylyn tekemiä ehdotuksia. — Itse tähän asiaan kun palataan, niin kyllähän tämä on asia, joka on varmaan taas sellainen oikein politiikan suuri kukkanen. M e viikkotolkulla täällä odotetaan, koska nyt saadaan tämä suuri bensapaketti. Itsekin asun paikkakunnalla, jossa julkinen liikenne

on pitkissä välimatkoissa todella vähän käytössä, keskusta-alueella totta kai, mutta kyllä me kaikki varmaan odotettiin, että työssäkäyville saataisiin sellainen paketti, että se oikeasti helpottaa ja auttaa siinä tilanteessa, kun polttoaineitten hinnat ovat nousseet niin paljon.

En voi olla viittaamatta siihen, että hallitus kuitenkin 24 teki veronalennuksen, joka maksoi valtiolle melkein 170 miljoonaa euroa. Se kohdistui tietysti polttoaineveron alentamiseen, ja sen alennuksen hinta oli 4—5 senttiä dieselin ja bensan hinnassa. Nyt kun katselee noita polttoaineen hintoja, niin se ei varmaan ole ihan kauhean suurta iloa, kenessäkään aiheuttanut vallankin kun tämä lähes 170 miljoonaa on jakaantunut niin, että ei sitä ole voitu valita, tuleeko se sellaiselle ihmiselle, joka joutuu käymään töissä tai valitsemaan niitten tarvitsemiensa palveluitten pariin menemistä, vaan se on kohdistunut kaikille, niin suurituloisille kuin pienituloisille. Nyt kun olisi haluttu ja olisi tarvittu nimenomaan sitä vaikuttavaa keinoa sinne, että siellä töissä pystyy käymään ja että se on kannattavaa ja että siitä vähän saadaan sitä helpotusta siihen, niin onhan tämä aikamoinen floppi. Juuri niin: tästä oli tietysti jo aiemmin jollain kyselytunnilla puhetta, että ensin puhutaan suuria ja lopputulos näyttääkin siltä, että tämä kustannus vain kasvaa suhteessa aiempaan. Jos perussuomalaisten puheenjohtaja tai eduskuntaryhmän puheenjohtajakin antoi arvosanaksi 5, niin kyllä se on varmaan juuri näin, että parempi, kun ei olisi tehty sitten mitään.

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

20.19 **Lauri Lyly sd:** Arvoisa puhemies! Tarkennan vielä sen, että kannatan Joona Räsäsen tekemää muutosehdotusta. Huomaamatta otin ne toisenkin käsittelyn lausumaehdotukset, ja korjaan siltä osin kannatusta.

**Puhemies Jussi Halla-aho:** Kiitos. Tämän tulkinnan teimme myös täällä. — Edustaja Viljanen, olkaa hyvä.

20.19 **Eerikki Viljanen kesk:** Arvoisa herra puhemies! Vielä tähän työssäkäynnin kustannukset -aiheeseen. Tässä on käyty erinomaisen hyvää keskustelua siitä, kummoinen silmänkääntötemppu tämä hallituksen esitys työmatkakulujen vähennyksen omavastuun osalta ja maksimimäärän osalta useimmille työssäkäyville tulee olemaan. Erityisen erikoiseksi tämän tekee se, niin kuin edustaja Rantanen äsken edellä kuvasi, että tämä on osa pakettia, joka suuren kohun, pitkän odotuksen jälkeen hallituksen toimesta lanseerattiin. Syyhän on se, että pumppuhinnat ovat pitkään olleet ennätyskorkealla. Tällä vaalikaudella hinnat ovat olleet keskimäärin paljon korkeammalla kuin edellisellä vaalikaudella, jolloin pumppuhintoihin erittäin vahvasti reagoitiin. Kaiken tämän keskellä valtio kerää polttonesteistä ennätysmäiset verotuotot. Ei koskaan historiassa polttonesteistä ole näin paljon verotuottoja valtion kassaan kerätty. Sitten suuren kohun saattelemana laaditaan bensapaketti, joka on täysi tussahdus, ja sitten vielä sekin rahoitetaan ottamalla rahat perusväylänpidosta, jossa korjausvelka jatkaa kasvamistaan. Kyllä tämä on jonkunasteinen ennätys, en vielä tosin tiedä, missä sarjassa.

Yleiskeskustelu päättyi ja asian käsittely keskeytettiin.