

Plenum

Tisdag 10.11.2020 kl. 13.59—18.29

10. Regeringens proposition till riksdagen med förslag till lag om ändring av ikraftträdandebestämmelsen i en lag om ändring och temporär ändring av lagen om farledsavgift

Regeringens proposition RP 153/2020 rd

Utskottets betänkande KoUB 10/2020 rd

Första behandlingen

Talman Anu Vehviläinen: Ärende 10 på dagordningen presenteras för första behandling. Till grund för behandlingen ligger kommunikationsutskottets betänkande KoUB 10/2020 rd. Nu ska riksdagen besluta om innehållet i lagförslaget.

Utskottets ordförande Kymäläinen.

Debatt

16.31 **Suna Kymäläinen sd** (esittelypuheenvuoro): Arvoisa rouva puhemies! Liikenne- ja viestintävaliokunta on käsitellyt väylämaksujen puolituksen jatkamista vuonna 2021 käsittelevää hallituksen esitystä ja esittää nyt mietinnössään hallituksen esityksen hyväksymistä muuttamattomana. Hallituksen esityksen tavoitteena on tukea teollisuutta ja elinkeinoelämää sekä Suomen kilpailukykyä vallitsevassa tilanteessa kompensoimalla kauppamerenkululle ja sen kuljetusasiakkaille aiheutuneita tulojen menetyksiä ja kannattavuushaasteita taloudellisesti epävarmoissa olosuhteissa. Väylämaksuja on kannettu puolitettuna vuodesta 2015 lähtien.

Arvoisa rouva puhemies! Valiokunta on kuullut asiantuntijoita, ja kuulemisessa on osittain toivottu pidemmälle meneviä myönnytyksiä väylämaksujen maksamiseen. Vallitseva koronakriisi on koetellut Suomen vientiteollisuutta. Valiokunta kuitenkin toteaa, että eri tukitoimenpiteitä tulee tarkastella osana sitä kokonaisuutta, jonka hallituksen tähänastiset covid-19-tilanteesta johtuvat linjaukset ja toimet muodostavat. Tästä syystä valiokunta pitää hallituksen esitystä kannatettavana ja myönteisenä muuttamattomana.

Haluan vielä puheenjohtajana kiittää niin tuon edellisen, tieliikennelain, käsittelyn kuin näiden väylämaksujen käsittelyn osalta valiokuntaa hyvästä yhteistyöstä. Siitä huolimatta, arvoisa puhemies, myös tähän mietintöön sisältyy yksi vastalause.

16.33 **Ville Kaunisto kok:** Arvoisa rouva puhemies! Suomi on vientivetoinen maa, jonka kansantalous ja vauraus perustuu vahvasti vientiin. Suuri osa Suomen ulkomaankaupan tavavarirroista kulkee meriteitse. On elintärkeää, että vientivetoinen talous ei itse säädä vientiä rasittavaa lainsäädäntöä. Väylämaksut tulivat voimaan vuonna 2005, ja ne puolitettiin vuonna 2015. Nyt on viimeistään hyvä aika poistaa ne kokonaan. Nyt hallituksen toimet valitettavasti ovat vain vanhan halaamista erittäin haastavina aikoina.

Punkt i protokollet PR 142/2020 rd

Itämeren osalta kilpailuympäristö on vääristynyt. Poistamalla väylämaksu Suomen kilpailukykyä parannetaan kohti samaa tasoa muiden Itämeren maiden kanssa. Kansallisilla maksuilla ja veroilla on iso merkitys yritysten sijoittumiselle ja tämän myötä Suomen taloudelle. Suomalainen yrittäminen tulee saada samalle viivalle muiden Itämeren maiden kanssa. Yritykset maksavat väylämaksun merirahtien yhteydessä lisäkustannuksina. Väylämaksuilla on myös vaikutusta Suomen kauttakulkuliikenteeseen. Reitti Suomen kautta ei ole kilpailukykyinen verrattuna muihin Itämeren maihin.

Väylämaksujen poistaminen on myös ympäristöteko. Meriliikenteen tehokkuutta pitää edistää osana liikenteen vähähiilistämistä. Tämänhetkinen väylämaksujärjestelmä aiheuttaa sen, että jokainen satamakäynti merkitsee uutta väylämaksua. Tällä on suora vaikutus siihen, että kuljetusten tehokkuus laskee ja esimerkiksi lasteja ei oteta tai jätetä väylämaksun takia Suomen eri satamissa. Tehokkuus linkittyy siis suoraan ympäristötavoitteisiin.

Jätin asiasta lakialoitteen viime kesäkuussa, ja kuten koronan tuomat haasteet osoittavat, tämä lakimuutos on vain yhä tärkeämpi. Väylämaksujen poistaminen saattaa terminä näyttää monimutkaiselta ja vaikeasti ymmärrettävältä, mutta lopulta kysymys on suomalaisten työpaikoista. Nyt pitää siis toimia. Täten esitän, että käsittelyn pohjaksi otetaan vasalauseen mukainen ehdotus.

16.35 Kari Tolvanen kok: Arvoisa rouva puhemies! Heti alkuun sanon sen, että kannatan tätä edustaja Kauniston tekemää vastalauseetta, etten unohda sitä tässä kannattaa — nyt se on tehty. Ja en voi muuta kuin kehua edustaja Kaunistoa, kun hänhän on tehnyt jo viime kesäkuussa tästä lakialoitteen, tästä samasta asiasta, mutta ikävä kyllä korona on estänyt sen aloitteen käsittelyn ja estää vieläkin, mutta onneksi nämä lakialoitteet nyt saadaan eteenpäin valiokuntiin.

Tämä on todella tärkeä ja hyvä asia Suomelle, vientivetoiselle maalle, josta tavaraliikenne kulkee meriteitse hyvinkin paljon, ja nyt on turha meidän tämmöistä itseämme rasittavaa lainsäädäntöä enää pitää yllä. Kuten tuossa valiokunnan puheenjohtaja, joka nyt ehti poistua, sanoi, asiantuntijat ovat myös sitä mieltä, että olisi pitänyt tehdä pidemmälle meneviä toimenpiteitä eli vähäinen maksu poistaa, mutta se ei valitettavasti nyt sitten johtanut tulokseen. Se olisi ollut elintärkeätä etenkin nyt tämän koronapandemian aikana, koska talous muutenkin on vaikeuksissa. Eli vaikka valiokunnassa — niin kuin valiokunnan puheenjohtaja sanoi — yhteistyö sujuu loistavasti, niin kuitenkin joudumme tämän vastalauseen, jonka edustaja Kaunisto tuossa esitti, tekemään ja sitä kannattamaan. — Kiitos.

16.37 Mats Löfström r: Ärade fru talman! Förslaget om fortsatt halverade farledsavgifter är viktigt och stöder finländsk export och sjöfart samtidigt som det stöder just exporten när avgifterna blir lägre. Det är ändå viktigt att hålla kvar systemet med farledsavgifter eftersom det skapar ett incitament för att säkerställa att Finland har regelbundna transporter till och från Finland samt att det säkerställer att det finns fartyg som kan trafikera Finland vintertid utan isbrytarassistans.

Farledsavgifterna används bland annat för att finansiera isbrytning, och därför är det logiskt att de fartyg som inte har någon isklass och inte kan trafikera Finland vintertid betalar en högre farledsavgift, vilket man gör med dagens system. Det här skapar ett incitament att det finns fartyg med hög isklass för att upprätthålla transporter till och från Finland också under en sträng isvinter. Farledsavgifterna blir också lägre för de fartyg som regelbundet trafikerar Finland, vilket stöder finländsk sjöfart under finländsk flagg. Jag skulle rekommendera att man överväger att sänka farledsavgifterna för de fartyg som inte har isklass, vilket skulle ge ett incitament för att öka antalet fartyg som trafikerar Finland under vintern. — Tack.

Punkt i protokollet PR 142/2020 rd

mendera de samlingspartistiska ledamöterna att studera hur det här farledsavgiftssystemet faktiskt funkar i praktiken, för det är inte så svartvitt som man kanske först tror. Av den anledningen är det bra att ha farledsavgifterna kvar som system men att hålla dem halverade för att stöda exporten. Det är en bra kompromiss som jag hoppas att kan fortsätta också under kommande år.

Ärade talman! I fjol var jag inbjuden till ett seminarium i Sveriges riksdag för att berätta om Finlands system med farledsavgifter. Organisationen Svensk Sjöfart ordnade seminariet. Sverige har på ett sätt ganska liknande förhållanden som Finland eftersom hamnarna uppe i norr behöver isbrytare som assistens vintertid. Det är välkommet att Finland och Sverige tillsammans utvecklar en ny generation isbrytare, och det skulle vara fantastiskt om också Sveriges nya isbrytare kunde byggas här i Finland där de facto en majoritet av alla världens isbrytare är byggda. Men branschorganisationen Svensk Sjöfart sade på seminariet att man skulle önska att Sverige hade samma system med farledsavgifter som Finland har, att man skulle ha farledsavgifterna kvar — Sverige har också farledsavgifter — men på en rimlig nivå, för i Sverige är de mycket högre än i Finland. Dessutom skulle man i Sverige vilja att isklass och regelbundna anlöp i hamnar skulle få en större betydelse än de har i dag, precis som vi har i dagens system i Finland. Det visar att vi överlag har ett bra system i Finland och att de halverade farledsavgifterna är en rätt bra och fungerande nivå då de stöder både finländsk sjöfart och finländska fartyg under finsk flagg med finländsk besättning och samtidigt stöder exporten.

Jag vill tacka kommunikationsutskottet för ett bra arbete med detta samt regeringen för förslaget. Jag hoppas man redan nu börjar förbereda att hålla farledsavgifterna på den halverade nivån också för år 2022.

Arvoisa rouva puhemies! Minut kutsuttiin viime vuonna Ruotsin valtiopäiville seminaariin kertomaan Suomen väylämaksujärjestelmästä. Seminaarin järjesti Svensk Sjöfart -niminen järjestö. Ruotsilla on tavallaan melko samanlaiset olosuhteet kuin Suomella, sillä pohjoisen satamissa tarvitaan talvisaikaan apuna jäänmurtajia, jotka rahoitetaan väylämaksuilla. Toimialajärjestö Svensk Sjöfart totesi seminaarissa, että he toivovat samanlaista järjestelmää Ruotsiin kuin Suomella on väylämaksujen suhteen. Väylämaksut siis säilytettäisiin, mutta kohtuullisella tasolla, sillä Ruotsissa ne ovat nyt hyvin korkeat. Lisäksi toivottiin, että jääluokat ja säännölliset käynnit satamissa saisivat suuremman painoarvon Ruotsissa. Tämä osoittaa, että meidän järjestelmämme Suomessa on hyvä ja että väylämaksujen puolittaminen on niin ikään hyvä ja oikean tasoinen, sillä näin tuetaan suomalaista merenkulkua ja samalla tavalla vientiä.

Kiitos liikenne- ja viestintävaliokunnalle hyvästä työstä tässä asiassa sekä kiitos hallitukselle esityksestä. Toivon, että jo nyt aletaan valmistella väylämaksujen pitämistä tällä tasolla myös vuonna 2022. — Kiitos.

16.41 **Hannu Hoskonen kesk:** Arvoisa rouva puhemies! Hallituksen esitys on aivan erinomainen. Suomen hyvinvointi riippuu puhtaasti siitä, pystymmekö viemään erilaisia tuotteita, kauppaamaan niitä ulkomaille, ja hieman yli 90 prosenttia meidän vientitavarastamme laivataan ulkomaille Suomen satamista, elikkä se kuvaa hyvin sitä tilannetta, miten tärkeää Suomelle on tämä laivausten jatkuminen Suomesta häiriöttä ja niin, että se laivaliikenne on kannattavaa niille, jotka sitä laivausta harjoittavat. Sitten pitää muistaa sekin, että

Punkt i protokollet PR 142/2020 rd

kun Suomi on täällä kaukana päämarkkina-alueilta, niin tämän edullisen kuljetuksen järjestäminen tuonne markkinoille suomalaisille tuotteille on äärimmäisen tärkeää.

Toinen tärkeä tekijä tietysti tämmöisenä aikana, mitä nyt elämme, on se, että vaikka tämä koronavirus riehuu, niin pystymme edelleen turvaamaan merenkulun kannattavuuden vähintään kohtuullisella tasolla, ja toinen asia ovat tietysti nämä ympäristötekijät, se, että kun laivaan lyödään paljon tavaraa, niin se päästö per kuljetettu tonni on paljon, paljon pienempi kuin esimerkiksi rekkarahtina, jos ajetaan vaikka maita pitkin kohti Eurooppaa, mikä todella on sitten hyvin vaikeaa.

Metsäteollisuuden kannaltahan nämä laivarahdit ovat äärimmäisen tärkeitä. Lähes kaikki puutavara ja sellu ja paperi ja mitä sinne ulkomaille viedäänkään menee aina laivalla. Tämän takia tämä hallituksen esitys on erittäin kannatettava ja erittäin hyvä. Toivonkin, että tällaisista määräaikaisista laeista jonain päivänä luovutaan kokonaan ja laitetaan tämä asia kuntoon ja samalla varmistetaan, että Suomen vientikauppa toimii ja suomalaisilla tuotteilla on maailmanmarkkinoilla kysyntää.

16.43 Joakim Strand r: Arvoisa puhemies, värderade talman! Erinomainen puheenvuoro edustaja Hoskoselta äsken, ja ottaisin lyhyesti myös koppia edustaja Löfströmin puheenvuorosta. Löfström korosti hyvin sitä, kuinka tärkeää on, että meriliikenne toimii myös talvisin.

Viktigt att vi har fartyg med rätt isklass och att de gärna är inhemskt flaggade.

Itse asiassa talvesta puheen ollen maailman pohjoisin ympärivuotinen yhdistetty henkilö- ja tavaraliikennereitti kulkee Suomen Vaasan ja Ruotsin Uumajan välillä, ja sinnekin on nyt rakenteilla uusi laiva tuolla Rauman telakalla, ja kuten edustaja Löfströmin korosti pohjoismaisen yhteistyön potentiaalia tässäkin suhteessa, niin mikä olisi hienompaa kuin se, että Ruotsin tulevat jäänmurtajat rakennettaisiin myös Suomessa. Meillä on erinomaista energia- ja meriteknologiaosaamista tässä maassa. — Kiitos.

16.44 Ville Kaunisto kok: Arvoisa rouva puhemies! Mihin me tarvitsemme vientiä? Tarvitsemme vientiä, jotta me voimme rahoittaa Suomelle elintärkeää tuontia.

Meillä on Suomessa uskomattoman upea vientiteollisuus. Se on ollut meidän suomalaisten yksi merkittävä hyvinvoinnin lähde kautta aikojen, ja se tulee sitä toivottavasti myös jatkossa olemaan. Mutta se ei tapahdu automaattisesti, ei ainakaan koronan tuomien haasteiden alla. Me tarvitsemme aktiivista valtiota parantamaan maamme kilpailukykyä, laskemaan turhia veroja ja toimimaan katse tulevaisuudessa, ei menneisyydessä. Tätä toivoivat myös lähes kaikki asiaan perehtyneet asiantuntijat. Valitettavasti tämä menneisyydessä eläminen on ollut hallituksen teema hädän keskellä. Sähköveron pudottaminen EU:n miniimiin on jo hallitusohjelmassa. Se on merkittävä asia, mutta se ei ole ratkaisu koronan tuomiin haasteisiin. Se ei ole tarvittavaa reagointia, kun suomalainen vientiteollisuus kyntää suossa. Se on jo aikaisemmin päätetty asia, erinomainen sellainen, mutta, kuten sanoin, ei riittävä.

Myös väylämaksun puolittamisen jatko on vanhan syleilyä oikein roppakaupalla. Se on arvovalinta, miten me haluamme Suomea rakentaa: puristamalla upeaa teollisuuttamme tiukkaan nyrkkiin ja iskemällä välillä veroja päälle vai avaamalla suomalaisille yrityksille kilpailukykyiset mahdollisuudet loistaa, innovoida ja ennen kaikkea luoda työtä suomalais-

Punkt i protokollet PR 142/2020 rd

sille. Kaakkoissuomalaisena olen hallituksen linjasta järkyttynyt. Itäinen ja kaakkoinen osa Suomesta ovat niin usein ennenkin unohtuneet, ja nyt tuntuu, että hallitus unohtaa meidät jälleen kerran. Vaikka tulevaisuus ei meilläkään enää rakennu pelkästään suurten savupiipujen juurille, niin teollisuus on syvällä meidän sydämissä. Metsäteollisuus, metalliteollisuus ja Suomen hienoin satama — nämä ovat niitä muutamia asioita, mitä meiltä löytyy, ja kun alueena olemme jo nyt keskellä haasteita vähenevän ja vanhenevan väestön kanssa, niin olisi vähintäänkin kohtuullista, että hallitus ymmärtäisi koko Suomen kilpailukykyä tukien auttaa myös meitä kaakkoissuomalaisia. Me emme suostu olemaan se unohdettu porukka, ja tulen jatkamaan taistelua väylämaksun poistamisen puolesta myös jatkossa.

16.47 Paula Werning sd: Arvoisa rouva puhemies! Halusin edustaja Kauniston tätä edeltävään puheenvuoroon ottaa kantaa siinä mielessä, että oletteko siellä miettineet, mitä siitä seuraisi, jos nämä väylämaksut poistettaisiin. Puhuit ympäristöteoista, joo, mutta kaupparenkululle tuotettavat palvelut tulisi kuitenkin sitten rahoittaa täysimääräisesti valtion talousarviosta, ja se johtaisi velkaantumiseen, veronkorotuksiin, verotuksen kiristämiseen, ja etten nyt ihan väärin muistaisi, tässä salissa kuitenkin kokoomus on natkuttanut velkaantumisen ja verotuksen kiristämisen suhteen jonkin verran tämänkin syksyn aikana. Myös väylämaksun ohjaavat ominaisuudet talvimerenkulkukelpoisuuden ja liikenteen säännöllisyyden suhteen menetettäisiin ja jäänmurtopalvelujen kysyntä mahdollisesti lisääntyisi. Toivon, että näitäkin seikkoja pohdittaisiin sitten kun tätä asiaa viet, edustaja Kaunisto, eteenpäin. — Kiitos.

Puhemies Anu Vehviläinen: Haluan tässä kohtaa todeta, että täällä salissa teititellään.

16.49 Mats Löfström r: Ärade fru talman! Systemet med farledsavgifter används för att finansiera isbrytning i Finland. På det viset kan man också bedriva vintersjöfart till hamnar som Kemi, till Brahestad, till Torneå också vintertid eftersom det finns isbrytning. Den isbrytningen finansieras med farledsavgifterna. Om man skulle ta bort farledsavgifterna helt och hållet, hur ska man då finansiera den här isbrytningen för att upprätthålla vintersjöfarten, eller är tanken att man inte ska använda hamnarna uppe i norr?

För det andra är det här systemet med farledsavgifterna uppbyggt på ett sådant sätt att det ger en rabatt till de fartyg som har en hög isklass. De som har en isklass som är I A Super, den allra högsta isklassen, får en betydande rabatt för att de kan köra vintertid utan isbrytning och stöd av isbrytning. På det viset så säkerställer de att vi har trafik till Finlands hamnar året om. För om vi inte skulle ha ett sådant system som skapar incitament för fartyg med isklass så finns det risk att vi bara har utländskt flaggade fartyg, flaggade i Panama, i Bahamas, i andra bekvämlighetsländer, och att de fartygen inte har isklass och bara kan trafikera Finland sommartid. Om vi då får en sträng isvinter, så vad gör vi då med hela exporten? Vi sätter exportnäringen på verkligt tunn och farlig is, för att uttrycka det mildt.

För det andra gällande farledsavgifterna ger det också en rabatt till de fartygen som regelbundet trafikerar Finland. De lastfartyg som har trafikerat Finland tio gånger per år behöver inte längre betala farledsavgift för övriga året, och samma sak gäller de passagerarfartyg som trafikerat Finland över 30 gånger — de behöver sedan inte betala den här farledsavgiften. Det här skapar ett stöd också för den regelbundna trafiken till och från Finland, där 70 procent av Finlands styckeexport och -import går varje dag. Så det här stöder faktiskt exporten och importen på ett mycket bra sätt och säkerställer att näringslivet

Punkt i protokollet PR 142/2020 rd

och exporten har regelbundna tidtabeller med fartygen bort från Finland ner till kontinenten, dit exportvarorna behövs. Det här systemet är fungerande, Sverige skulle vilja ha exakt samma system. Samlingspartiet har halverat farledsavgifterna i förra regeringen och varit med och stött det. Det är mycket bra, och det här systemet borde fortsätta.

16.53 Joakim Strand r: Arvoisa puhemies! Edustaja Löfström kertoi jo hyvin tämän logiikan ja siitä, kuinka väylämaksuja käytetään jään murtamiseen, ja uskon, että puhun myös edustaja Löfströmin puolesta, kun lämpimästi kiitän tästä aivan erinomaisesta yhteenvedosta suomen kielellä. Siinä se logiikka tuli, joten en siihen enää lähde.

Lyhyesti voisin kommentoida: Edustaja Kaunisto puhui hyvin viennistä ja kilpailukyvyistä, ja olen täysin samaa mieltä siitä, että meidän kaikkien on pakko panostaa siihen, mikä luo toimintaedellytyksiä meidän korkean jalostusasteen vientiteollisuudelle aivan ympäri koko Suomenmaata. Ja kyllä tämä hallitus on panostanut ja panostaa tutkimukseen ja kehitykseen, innovaatioihin, sähköveron uudistukseen, myös työmarkkinauudistuksiin, joista varmaan kuullaan lisää. Nyt täytyy myös pitää huolta, että nämä sinänsä aika suuret RRF-varat myös käytetään järkevästi ympäri Suomen sellaisiin projekteihin ja hankkeisiin, jotka luovat uutta, myös kansainvälisen kasvun potentiaalia. Olemme edustaja Kauniston kanssa muun muassa tulevaisuusvaliokunnassa korostaneet, kuinka erityisesti energia- ja ympäristöteknologian systeemitason tutkimus, kehitys, innovaatiot ja liiketoimintaosaaminen ovat sellaisia, joissa on valtavaa potentiaalia ja satojen miljardien globaalit markkinat pienelle maalle kuten Suomi.

16.55 Kimmo Kiljunen sd: Arvoisa puhemies! Me käymme täällä aika vilkasta keskustelua näistä väylämaksuista, ja on tietysti viitattu siihen, että Suomi on vientivetonen maa — niin kuin onkin — ja merenkulku on meille erinomaisen tärkeä viennin väylä, se tärkein viennin väylä, ja useat ovat käyttäneet puheenvuoroja, erityisesti opposition puolella, siitä, että nämä väylämaksut ovat rasitteena Suomen vientiteollisuudelle. Minä kuitenkin yhdyin puheenvuoroihin — muun muassa edustaja Löfström tässä käytti hyvin painavan puheenvuoron — siitä, että me näemme, että näillä väylämaksuilla itse asiassa tuemme Suomen vientiponnisteluja ja meriliikenteen ylläpitoa myöskin talvisaikana. Suomi sijaitsee kovin pohjoisessa, ja tässä suhteessa tässä on tärkeä huomio.

Edustaja Kaunisto puhui voimakkailla äänensävyillä Kaakkois-Suomen puolesta ja puhui nimenomaan Suomen suurimmasta vientisatamasta, Hamina—Kotka-satamasta, sen merkityksestä ja siitä, kuinka sillä seudulla nämä väylämaksut ovat rasitteena. Minusta edustaja Werning täällä omassa puheenvuorossaan selkeästi viittasi kaakkoissuomalaisena kansanedustajana siihen, että tämä ei varsinainen rasite ole, vaan näki sen myöskin sillä tavalla, että väylämaksuilla tuetaan tätä sataman edelleen kehittämistä ja ylläpitoa toiminnallisesti.

Olisin toivonut edustaja Kaunistolta — itse en ole tuosta osasta Suomea kansanedustajana, olen kuitenkin syntynyt siellä, ja kakkosasuntoni on niillä kulmilla, joten seuraan hyvin läheltä tuota Kaakkois-Suomen kehitystä — keskustelua vähän toisesta aiheesta. En avaa keskustelua, arvoisa puhemies, siitä, mutta totean, että isoin asia, joka tuon Hamina—Kotka-sataman osalta on, kun siitä oli kysymys, on aivan ehdottomasti raideliikenne ratkaisut, ja siinä mielessä tästä rantaradasta ja sen puolesta olisi huomattavasti tärkeämpää käyttää puheenvuoro. Sillä olisi suurta merkitystä tuon sataman, vientisataman, jatkon kehityksen kannalta.

Punkt i protokollet PR 142/2020 rd

16.57 **Hannu Hoskonen kesk:** Puhemies! Vielä yksi pieni puheenvuoro Suomen laivaliikenteen tärkeydestä tälle maalle. Otetaan yksi esimerkki, joka kuvaa oikeastaan erittäin hyvin koko tilannetta: Kemi—Tornion alue, jossa tuotetaan loistavia tuotteita maailmanmarkkinoille ja jolle laivakuljetukset ovat aivan henki ja elämä. Kemi—Tornion alue tuottaa Suomen viennin arvosta noin 8 prosenttia, ja esimerkiksi Tornion terästehdas, joka tekee ruostumatonta terästä, on täysin riippuvainen laivakuljetuksista — niin että kun tuote syntyy ja painavat metallirullat viedään tuonne maailmanmarkkinoille Eurooppaan ja muuannekin, se vaatii ehdottomasti sen laivakuljetuksen. Sama koskee sitten totta kai metsäteollisuuden tuotteita, ne ovat paljon tilaa vieviä, paljon painavia, tonneja on paljon niissä laivoissa, kun ne lähtevät kulkemaan. Meidän pitää pitää huoli siitä, että väylästä on kunnossa ja sitten nimenomaan niin, että me pystymme kaikissa olosuhteissa, myös ankarissa talviolosuhteissa, takaamaan sen, että suomalainen tuote pääsee lähtemään liikenteeseen.

Yksi asia on jäänyt minusta liian vähälle huomiolle, tai oikeastaan kaksi asiaa: Toinen on tämä suomalainen meriosaaminen. Esimerkiksi Wärtsilä Oy tekee Vaasassa aivan maailman mittaluokan tutkimusta laivadieselien kehittämisessä ja koko meriteknologian kehittämisessä. Ja sitten toinen asia: Jäänmurtaajaosaaminen Suomessa on aivan maailman huippua. Se on viime aikoina hieman, voisi sanoa vähän, en sano, että se on alamaissa, mutta kuitenkin hieman hiljaisemmalla äänellä on puhuttu jäänmurtaajien valmistuksesta, mutta toivon mukaan... Tokihan tämä ilmastonmuutos jollakin lailla etenee aina, mutta pitää muistaa, että meillä on maailmassa paljon meriä ja jäänmurtoa tarvitaan, ja mitä pohjoisemmille alueille menemme, sen vaativampaa osaamista tarvitaan, ja sitä Suomesta löytyy.

Meidän pitää nyt pikkuhiljaa ruveta pääsemään tästä: meillä on semmoinen ilmastokramppi tässä maassa, niin että tuntuu että kaikki on ilmastopolitiikkaa ja kaikki pitää panna Ilmastorahastoon ja kaikki pitää panna sinne sun tänne, että pysäytetään kaikki liiketoiminta, milloin ollaan lakkauttamassa kotimaista energiaa, milloin sahateollisuutta. Tuo Sitran tämän päivän avaus, jossa Jyrki Katainen tuli julki, että pitäisi uudistushakkuut kieltää tässä maassa, on suora isku suomalaisen vientiteollisuuden sydämeen. Ihmettelen suuresti, että tämän talon antamalla valtion rahoilla toimii tuollainen trollitehdas, joka mustamaalaa suomalaista toimintaa, ja toivoisin hartaasti, että tällaisiin puheenvuoroihin tulisi eduskunnasta jyrkkä vastaus, että eduskunnan rahoilla toimivan laitoksen pitäisi olla suomalaista vientiteollisuutta edistämässä. Jos laivoilla lähdetään viemään tavaraa tästä maasta, se edellyttää tietenkin sitä, että meillä teollisuus toimii. Tuollaiset puheet johtavat jo hyvin äkkiä siihen, että meillä ei kohta tässä maassa teollisuutta ole ollenkaan.

17.00 **Ville Kaunisto kok:** Arvoisa rouva puhemies! Haluan nyt muistuttaa, että yli 90 prosenttia asiantuntijoista kannatti tätä väylämaksujen poistamista — yli 90 prosenttia. Haluan myös muistuttaa, että hallitus oli viemässä tätä väylämaksun poistoa eteenpäin, mutta sitten tuli jotain, joka sen pysäytti. Soutamista ja huopaamista, siihenhän me olemme jo tottuneet. Valtion omistamien ja hallinnoimien meriväylien ylläpito on mielestäni perusinfraa ihan kuten tie- ja rautatieväylät, niin että miksi vesiväyliä ei tule rahoittaa suoraan valtion budjetista?

Täällä edustajat Löfström ja Strand oikein fiksusti ovat argumentoineet omia mielipiteitään, ja mielestäni tämä on ollut hyvää keskustelua, mutta minulle tulee pieni sivuääni ehkä jostain protektionismin ajattelusta, ja se on mielestäni ehkä se, mitä me emme tässä tilanteessa tarvitse, vaan kyllä minä uskon, että Suomi, suomalaiset ja suomalaiset yritykset,

Punkt i protokollet PR 142/2020 rd

kyllä pärjää, kyllä me pärjäämme, jos meille annetaan tasaveroiset kilpailumahdollisuudet muiden maiden kanssa. En näe pelkoa siitä, että me emme pärjaisi ilman sitä, että meidän yrityksemme puristetaan tiukkaan nyrkkiin ja pidetään siellä suojassa pahalta maailmalta.

Kun edustaja Werning täällä mainitsi, että väylämaksun poistaminen johtaa verojen korotukseen ja kaikkeen ikävään, mitä siihen nyt sitten voi liittyäkään, niin kyllä tässä täytyisi nyt muistaa se, että kun me puhumme väylämaksun poistamisesta — se on veroluonteinen maksu, ja kyllä, se maksaa 50 miljoonaa — niin se dynaaminen vaikutus, minkä me väylämaksun poistolla saisimme, on se, että yritysten kilpailukyky parannettaisiin ja suomalaisista vientiteollisuutta, niitä savupiippuja, mitkä ovat meidän ylpeydenaiheemme monessa, monessa kaupungissa ympäri Suomea, niin että kyllä minä vähän karsastan sitä ajattelua, että verottamalla näitä yrityksiä me tästä nousisimme. — Kiitos.

17.02 Joonas Könttä kesk: Arvoisa rouva puhemies! Tämä lisätalousarviokeskustelu, niin kuin keskustelut varsin monesti, saa tässä salissa mielenkiintoisia piirteitä. En voi olla tarttumatta edustaja Kauniston äsken pitämään puheenvuoroon. Hän viittasi protektionismiin, siis siihen, että ulkopuolista kilpailua torjutaan. En oikein ymmärrä, mitä tarkoittate protektionismilla tässä yhteydessä. Ei Suomi ole kyllä tehnyt tällaista politiikkaa, jossa siis kotimarkkinoita suojeltaisiin niin, että tänne ei saisi tulla ulkopuolista kilpailua. Sitähän protektionismi on, ja minulta jäi nyt ymmärtämättä tämä viittaus kyllä täysin.

Mitä tulee näihin väylähankkeisiin, niin täytyy muistaa, että tässä lisätalousarviossa on kolme suurta väyläinvestointia, joista kaksi on tiestöön tai tällaiseen maaperäiseen investointiin, väyläinvestointiin, ja yksi on Saimaan kanava, joten enpä nyt usko, että väite siitä, ettei myös vesiväyliin panostettaisi, ainakaan tämän lisätalousarvion pohjalta kyllä pitää paikkaansa.

Arvoisa rouva puhemies! Elvytys tulee toden totta tarpeeseen tässä tilanteessa, jossa niin Suomen talous kuin globaali talous kärsii. Meillä ei ole vielä selvää tulevaisuudenkuvaa huolimatta siitä, että nyt on saatu ensimmäisiä positiivisia uutisia liittyen koronarokotteeseen, ja tässä tilanteessa se, että myös julkinen talous investoi ja luo uutta kasvua, on järkevää talouspolitiikkaa. Sen rinnalla on järkevää, että hoidamme koronaa niin hyvin kuin pystymme. Viime viikolla tulleiden tietojen mukaan Suomi on yhdessä Viron kanssa yksi Euroopan parhaiten koronatilannetta hoitaneista valtioista, ja monesti esiintyy vastakysymys, onko se aiheuttanut kovaa hintaa meidän taloudellemme. No, totta kai on aiheuttanut, mutta jos verrataan vaikkapa Ruotsiin, missä koronastrategia oli alusta asti hyvin erilainen, niin tänä vuonna Ruotsin bkt on noin 3,5 prosenttiyksikköä miinuksella, hyvin lähellä Suomen lukuja.

Arvoisa rouva puhemies! Varsin usein tässä velkaantumiskeskustelussa myös kuulee, että kaikki koronaan liittyvät velkaantumiset ovat kyllä perusteltuja mutta nämä uudet pysyvät lisämenot eivät. Minun täytyy siinä kohtaa kysyä, mistä seuraavista pysyvistä lisämenoista sitten pitäisi leikata: Panostuksista Puolustusvoimiin, uusista hävittäjälaivuehankinnoista, uusista sotilaista, kertausharjoituksista? Onko se kenties leikkauksia uusista pysyvistä menoista uusiin poliiseihin, oikeuslaitokseen, syyttäjiin, vankilaan? Nämä ovat myös niitä pysyviä menoja, ja minun mielestäni näihin kyllä pitääkin panostaa. Aina kun vaaditaan, että jostain pitää poistaa ja että jostain pysyvistä investoinneista pitää leikata, [Puhemies koputtaa] niin tietysti olisi hyvä eritellä, mitkä ne sitten ovat.

Punkt i protokollet PR 142/2020 rd

17.05 **Mikko Kärnä kesk:** Arvoisa rouva puhemies! Haluan uskoa, että kaikilla meillä tässä salissa on yhteinen tavoite siitä, että meriväylämme ovat kunnossa ja siellä tavara liikkuu ja myös ihmiset liikkuvat. En kuitenkaan voi olla hämmästelemättä tätä, että kun olemme tänään keskustelleet myös lisätalousarviosta, niin erityisesti kokoomus on ilmoittanut huolensa siitä, että Suomi velkaantuu. Tässä meillä kuitenkin kokoomusedustajat nyt esittävät väylämaksujen poistoa, 50:tä miljoonaa taas lisämenoja — eikä tämä ole ainoa ala, mihin ollaan rahaa esitetty. Te olette oikein jakamalla halunneet jakaa matkailu- ja ravintola-alalle, kaikkialle, missä ollaan koronan kanssa vaikeuksissa. Ja itse kyllä katson, että se on varsin epäuskottavaa politiikkaa tällä hetkellä: lisämenoja esitetään mutta sitten taas toisaalta ollaan huolissaan velkaantumisesta. Ja edustaja Kaunistolle voin kyllä todeta näistä dynaamisista vaikutuksista, jotka te mainitsitte, että on kyllä suurta ylioptimismia, että näillä voitaisiin kattaa tämmöinen 50 miljoonan euron menoerä.

17.06 **Matias Marttinen kok:** Arvoisa rouva puhemies! Tämä on jotenkin niin somaa, miten tässä salissa aina päädytään keskustelemaan kokoomuksen näkökulmista. Toki se meille sopii, mutta tietysti toivoisi, että täällä käsiteltäisiin nyt tässä tapauksessa valiokunnan mietintöä, jonka pohjana on kuitenkin hallituksen esitys, jonka takia täällä nyt keskustelua käymme.

Edustaja Kärnäälle, joka nyt tuntuu kantavan tällaista suurta maailmantuskaa siitä, miten kokoomus pitää huolta ja näkee valtiontalouden hoidon, muutama huomio:

Ensinnäkin olemme esittäneet jokaiseen verovaihtoehtoomme oman näkemyksemme siitä, miten se vastaava kevennys voidaan kattaa.

Toiseksi tulemme esittämään omissa vaihtoehtobudjetissamme, että tämä väylämaksujen poistaminen tullaan kattamaan siis kokonaan.

Ja kolmanneksi: Jo viime vuonna, muistelen, kun kävimme läpi tätä vaihtoehtobudjettikokonaisuutta, me pystyimme esittämään uskottavat keinot yli 100 000 työllisen luomiseen, jotka kuitenkin vahvistivat koko julkista taloutta yli miljardilla eurolla. Ja sanotaanko näin, että kun katson tätä vasemmistohallituksen menoa tällä hetkellä, niin uskon kyllä, että oppositio pystyy esittämään teille kohtalaisen vankasti omat näkemyksensä.

Mitä tulee näihin koronatuikiin, niin on totta, että niitähän me olemme täällä tukeneet. Kun hallitus on tuonut esityksiä tähän saliin, niin olemme tukeneet sitä, että yritykset selviävät tämän pahimman kriisin yli, jotta vältämme sen konkurssiaallon ja jotta ihmisten työpaikat voidaan pelastaa. Mutta luulenpa niin, että näiden toimien osalta löytyy salista erittäin vankka yhteisymmärrys siltä osin.

Rouva puhemies! Nyt sitten, jos käymme läpi tätä itse asiaa eli väylämaksuesitystä, täällä edustaja Kaunisto on erittäin hyvin perustellut sen tarpeen, minkä takia tämä koko laki voitaisiin kumota. Täytyy muistaa se, että suomalaisen teollisuuden kannettavana on huomattavasti korkeammat logistiikkakustannukset ja meidän tehtävänämme on huolehtia siitä, että teollista toimintaa on Suomessa myös tulevaisuudessa. Silloin jos katsomme niitä keinoja, miten voimme esimerkiksi vaikuttaa teollisuuden logistiikkakustannuksiin, niin jos emme siis puutu polttoaineverotukseen, niin sen jälkeen väylämaksut ovat yksi konkreettinen, keskeinen keino siinä, ja tuen täysin tätä edustaja Kauniston näkemystä.

Se, että täällä hallituspuolueiden kollegat tätä hallituksen esitystä keuhuvat, on minusta pikkusen erikoista, koska tämä puolitus on ollut voimassa vuodesta 2015 ja se, että jatketaan puolitusta, ei paranna senttiäkään suomalaisen teollisuuden kilpailukykyä.

Punkt i protokollet PR 142/2020 rd

17.09 **Mats Löfström r:** Ärade fru talman! Ledamot Marttinen kommer från en stad där man bygger fantastiska fartyg, nämligen Raumo. För tillfället byggs i varvet i Raumo två färjor som skapar tusentals arbetsplatser. Aurora Botnia har isklass I A Super, MyStar har isklass I A. Båda de fartygen kommer att gå i daglig trafik mellan Finland och Sverige och Finland och Estland och bära exportvaror, och de fartygen gynnas av dagens system med farledsavgifter. Det här har ingenting med protektionism att göra, men om man tar bort systemet med farledsavgifter helt och hållet så tar man också bort incitamentet för fartyg att överhuvudtaget ha isklass. Då kommer man minska konkurrenskraften för de fartyg och de rederier som har isklass, och då är det risken att man i framtiden inte kommer bygga några nya fartyg med isklass. Då skulle vår export verkligen vara ute på hal is om det blir en sträng isvinter, för då skulle det inte finnas några fartyg som kan serva hamnarna uppe i norr. Det är inte protektionism att vilja säkerställa att vårt land också har exportrutter vintertid från Finland ut till kontinenten.

Puhemies Anu Vehviläinen: Totean, että permannolta omalta paikalta pitäisi puhua maski päässä.

17.12 **Ville Kaunisto kok:** Arvoisa rouva puhemies! Tässä yritän nyt vastailla. Erikoista, että oppositiopuolueen edustajana joudun vastaamaan hallituksen haastoihin, mutta ehkä se kuvaa tätä aikaa, että kokoomus on se järjen ääni, jota kannattaa haastaa.

Edustaja Könttä selvästi oli eri kohdassa puhujalistaa, ja siinä mielessä varmasti ymmärrän, että hän ei välttämättä ihan tarkoittanut kaikkea niin, miten hän asiat sanoi. En siihen puutu sen enempää.

Edustaja Kärnä nosti tätä velkaantumiskeskustelua, ja onhan se mielenkiintoista, miten hallituspuolueiden edustajille tämä koronan hoitaminen ja siinä velkaantuminen, jonka kokoomuskin on hyväksynyt, on joko silmät kiinni velkaantumista joka suuntaan tai sitten ei velkaantumista ollenkaan. Minä olen aika varma, että siellä on jonkinlainen välimaasto, missä pystytään liikkumaan ja tekemään niitä analyyseja. Ja niin kuin edustaja Marttinen erinomaisesti totesi, me olemme vastuullisesti — oppositiopuolueelle ehkä epätyypillisesti — laskeneet kaikki asiat ihan viimeisen päälle niin, että ne pystytään kattamaan ilman suurempia vahinkoja.

Kaikessa yksinkertaisuudessaan — kun nyt yritän tästä paperistani saada jotain selvää vielä: Ensinnäkin, edustaja Löfström, minä uskon, että suomalaiset varustamoyhtiöt pärjäisivät kilpailussa. Kyllä minä uskon suomalaisiin varustamoyhtiöihin. Kyllä avoin kilpailu on aivan varmasti myös heille kelpaava tilanne, kyllä he osaavat, ja he ovat siinä todella taitavia. Merenkulun väylämaksu vain yksinkertaisesti nostaa yritysten logistiikkakustannuksia, ja se kiristää, heikentää kilpailukykyä, se on nyt hyväksyttävä asiantuntijalausuntojenkin jälkeen. Ymmärrän, että on erilaisia sävyjä tässä keskustelussa, mutta näin se vain menee. Loppujen lopuksi kysymys on, niin kuin olen todennut, suomalaisten ihmisten työpaikoista, ja se on aika arvostettava asia. Siinä mielessä itse asiassa olen hieman ihmeissäni, että perussuomalaiset eivät tässä asiassa ole kokoomuksen kanssa tulleet samalle kannalle, kun kysymys on kuitenkin veroluonteisten maksujen laskemisesta ja suomalaisten työpaikoista ja he ovat kuitenkin vahvasti siinä asiassa yrittäneet profiloitua. Jälleen kerran nähdään, että kokoomus pystyy puhumaan mutta myös tekemään asiat kuntoon. — Kiitoksia.

Punkt i protokollet PR 142/2020 rd

17.15 **Matias Marttinen kok:** Arvoisa rouva puhemies! Täällä suuresti kunnioittamani edustaja Löfström hienosti kyllä otti esille raumalaisen laivanrakennuksen ja sen, mikä hieno tilanne meillä tällä hetkellä on suomalaisessa laivanrakennuksessa, ja olemme tuolla Rauman telakalla vierailleetkin ja käyneet katsomassa sitä uudistustyötä ja rakennustyötä siitä, kun Vaasan liikenteeseen saadaan sitten ensi keväänä uusi alus. Edustaja Löfström on myös täysin oikeassa siinä, että näiden suomalaisten, meillä rakennettavien alusten jääkel-
poisuusluokka on käytännössä nämä parhaat kaksi luokkaa, minkä nostittekin esille. Ja uskon siihen, että tämä suomalainen laivanrakennus tulee perustumaan nimenomaan siihen, että siinä yhdistyy uusi teknologia, korkea laatu ja nimenomaan tämä arktinen näkemys, jolla yhdistelmällä tullaan turvaamaan se, että Suomessa tullaan rakentamaan laivoja vielä pitkälle tulevaisuuteen.

Sen sijaan en tunnista samaan tapaan tätä kohtalonyhteyttä ikään kuin suomalaisten varustamoiden ja vastaavasti sitten väylämaksujen osalta, mikä tähän liittyy, vaikka onkin totta, että näistä korkean jääluokan aluksista vastaavasti väylämaksut ovat tällä hetkellä porrastettuja sen mukaan, mikä tämä jääkelpoisuusluokka on, ja luonnollisesti silloin se tarkoittaa sitä, että varsinkin uudemmilta varustamoiden aluksilta, jotka kuuluvat näihin I A Super- ja I A -luokkiin, vastaavasti peritään pienemmät väylämaksut. Mutta yhtä kaikki, jos me katsomme niitä toimenpiteitä, millä tavalla valtiovalta voi olla turvaamassa suomalaisen teollisuuden toimintaedellytyksiä... Tulen itse maakunnasta, joka on Suomen teollistuneinta seutua — Satakunta, siis koko Harjavallan seutu, Porin seutu, Rauman teollisuuskeskittymät — ja olen paljon käynyt keskustelua siitä, miten kuitenkin takamatkalta suomalainen teollisuus lähtee monessa mielessä, siis kustannusten näkökulmasta, moniin eurooppalaisiin kilpailijoihin verrattuna. Uskon kuitenkin, että me jaamme tämän huolen laajasti tässä salissa eri puolueiden välillä, mutta sen jälkeen tulee se kysymys, mitä toimenpiteitä me voimme tehdä sen eteen, että me turvaamme sen, että näillä kaikilla hienoil-
la paikkakunnilla tehtaot pyörivät ja yritystoiminta kukoistaa vielä tulevaisuudessa. Tämä on, hyvät kollegat, konkreettinen esitys, jolla tulemme teollisuutta vastaan, ja mitä tulee tämän veroluonteisen maksun yhteyteen jäänmurtoon, niin tässä on kuitenkin kyse veroluonteisesta maksusta, joka on yleiskatteellinen ja menee valtion budjettiin, ja sitten on valtion tehtävä taas omassa päätöksenteossaan huolehtia siitä, että kaikkiin tärkeisiin menokohtiin löytyy rahoitusta.

17.18 **Kimmo Kiljunen sd:** Arvoisa puhemies! En halua pitkittää tätä keskustelua, mutta kiinnitän samaan seikkaan huomiota kuin edustajat Kärnä ja Könttä, kokoomusedustajien puheenvuorojen epäjohtamukaisuuteen. Kokoomuksella näyttää olevan suuri verokammo, mutta samanaikaisesti sitten toivotaan, että yhteiskunta kuitenkin tuottaa palvelurakenteita, joista myöskin sitten liike-elämä ja elinkeinoelämä hyötyvät.

Väylämaksut olivat tässä hyvänä esimerkkinä, arvoisa puhemies, se on meillä aiheena juuri nyt. Edustaja Kaunisto viittasi siihen, että väylämaksut nostavat logistiikkakustannuksia, mistä sitten yritykset kärsivät, aivan niin kuin autoverokin nostaa logistiikkakustannuksia. Meillä on lukuisia veroja, jotka nostavat logistiikan kustannuksia tai joitakin muita kustannuksia, joista me maksamme kansalaisina, yrityksinä, toimijoina, mutta sitten yhteiskunta tuottaa ne palvelut, joiden varassa sitten sitä liiketoimintaakin voidaan harjoittaa. Kyllä tässä täytyy nyt juuri olla ymmärrys siitä, miten tässä kokonaisuus toimii.

Täällä edustaja Heinonen käytti aikaisemmin lisätalousarviosta pitkän puheenvuoron, jossa kiitti hallitusta, kuinka hienosti koronatoimiin on tartuttu ja tehty sitä sun tätä, hyviä

Punkt i protokollet PR 142/2020 rd

asioita, kuntia on suojattu, kuntien toiminta on turvattu ja yhtä lailla vaikka esiintymisalan yrittäjät ja niin edelleen, ja samaan aikaan on sitten kammo siihen, että nyt tässä velkaannutaan. Nimenomaan, kyllä, jos kerran verorahoja käytetään, niin silloin me käytämme julkisia varoja ja silloin sillä on hyötyvaikutukset, joista voidaan kyllä kiittää, mutta sitten siitä joudutaan maksamaan myöskin. Että ei tätä verokamoa nyt tarvitse rakentaa ihan dogmiksi.

17.20 Matias Marttinen kok: Rouva puhemies! Vielä aivan lyhyesti:

Kun täällä edustaja Kiljunen otti tämän verokammon esille, niin kyllä sen voi näin sanoa, että me kokoomuksessa kuitenkin näemme, että Suomen kokonaisveroasteessahan, joka on yksi Euroopan korkeimmista, pitäisi kyllä olla keventämisen varaa, että me ylipäänsä saamme voimaa ja virtaa Suomen talouteen ja työllisyyteen. Ja nyt tässä suunnassa, mitä tämä hallitus on edustanut, sen yhä pienemmän työssäkäyvien ihmisten osuuden niskaan kaatuu yhä raskaampi verokuorma. Te olette muun muassa päättäneet kiristää merkittävästi polttoaineverotusta, nyt tämä parafiinisen dieselin veroedun, lähipäästöalennuksen, poistaminen kiristää edelleen teollisuuden kustannuksia, puhutaan yli parinsadan miljoonan kokonaisuudesta, ja ne edelleen nostavat suomalaisen teollisuuden, suomalaisten yritysten kuljetuskustannuksia.

Minusta tässä nyt on kuitenkin rehellisyyden nimissä hyvä todeta, että kyllä kai me haluamme kuitenkin luoda sellaista yhteiskuntaa, jossa työn tekeminen kannattaa ja jossa yritykset menestyvät ja voivat investoida, minkä kautta taas me saamme lisää elinkelpoisia yrityksiä ja taas enemmän väkeä töihin ja vastaavasti sitten vahvemman veropohjan ja sitä kautta taas sitten laajemmin mahdollisuuden rahoittaa näitä tärkeitä hyvinvointiyhteiskunnan palveluita. Että kyllä me, edustaja Kiljunen, haluamme turvata suomalaisen yhteiskunnan tulevaisuuden, mutta näemmä tässäkin salissa meillä on monenlaisia näkökulmia siitä, miten tähän tavoitteeseen päästään.

Rouva puhemies! Edelleen kyllä seisomme tämän esityksen takana, ja kuten totesin, tämä esitys, mitä nyt tänään olemme tässä käsitelleet, tulee sisältymään kokoomuksen vaihtoehtobudjettiin.

Riksdagen avslutade den allmänna debatten och avbröt behandlingen av ärendet.