

Plenum

Tisdag 6.6.2023 kl. 14.01—16.37

4. Avskaffa drivkraftsskatten på diesel och skapa stöd för distributionsskyldigheten för bi-odrivmedel för diesel

Medborgarinitiativ MI 2/2023 rd

Remissdebatt

Förste vice talman Juho Eerola: Ärende 4 på dagordningen presenteras för remissdebatt. Talmanskonferensen föreslår att ärendet remitteras till finansutskottet.

För remissdebatten reserveras i detta skede högst 30 minuter. Vid behandlingen av ärendet följer riksdagen det för ärenden med tidtabell överenskomna förfarandet.

Debatten börjar. — Ledamot Garedeg.

Debatt

14.50 **Kaisa Garedeg ps:** Arvoisa puhemies! Tämä toinen eduskuntaan nyt jätetty loistava kansalaisaloite ajaa dieselin käyttövoimaveron poistamista ja jakeluvelvoitetuen luomista. Sekä bensiinin että dieselin hinnat pyörivät kahden euron tuntumassa. Dieselin hinta on noussut samoihin lukemiin bensiinin hinnan kanssa ja ajoittain jopa sen yli. Tässä tilanteessa onkin ihan oikeutettua kysyä, kuinka perusteltu dieselvero enää on. Suomessahan bensiinin hinnasta yli puolet, ja dieselin hinnasta vähän alle puolet, koostuu pelkistä veroista. Se on todella iso osuus ja näkyy kyllä erona pumppuhinnoissa verrattuna kilpailijamaihimme: Suomessa polttoaine on lähes kalleinta.

Myös jakeluvelvoitteesta on keskusteltu paljon. Edellinen hallitus laski velvoitetta tilapäisesti, mutta nosti samalla vuoden 2030 tavoitteen 34 prosenttiin. EU:n määrittämä tavoite on alle puolet tästä eli 14 prosenttia. Tämän lisäksi säädettiin aivan päähkähullu tavoite puolittaa kotimaan liikenteen päästöt vuoteen 2030 mennessä. Samalla EU lisää painetta jäsenmailleen suoltamalla koko ajan uusia vihervaatumuksia, jotka eivät ota huomioon Suomen maantieteellisiä erityispiirteitä — esimerkkinä raskaan kaluston hiilidioksidirajarvoasetus, jolla ajetaan kuljetusalan ja linja-autoliikenteen päästöttömyyttä. Näistä älyttömistä tavoitteista puhuttaessa on hyvä muistaa, että Suomen kokonaispäästöt ovat alle 50 miljoonan hiilidioksidiekvivalenttitonniin luokkaa. Liikenteen osuus siitä on noin 20 prosenttia eli reilut 10 miljoonaa hiilidioksidiekvivalenttitonnia.

Voidaan miettiä, kuinka välttämätöntä on suomalaisten kiusaaminen ylikireillä päästötavoitteilla, kun esimerkiksi USA:n pelkät liikenteen päästöt ovat yli 1 600 miljoonaa hiilidioksidiekvivalenttitonnia. Siis Suomella kymmenen ja USA:lla 1 600 — siinä tämä perspektiivi. Suomen päästöillä ei siis ole mitään merkitystä koko maailman mittakaavassa. Tällä ideologisella hyveposeerauksella kurjistamme vain turhaan omien kansalaistemme elämää.

Punkt i protokollet PR 10/2023 rd

Surullisinta on se, että yrityksetkin nielevät päästöhuuman pureksimatta, koska nyt on kehitelty uusi myyntivaltti, hiilineutraalisuus. Se uppoaa kansaan: ”Ei väliä, vaikka kansa maksaa enemmän, pelastamme planeetan!” Yrittäjille on tärkeintä hyvä ja vastuullinen maine, jotta omat tuotteet vain myyvät. Tästä seuraa, että rikkaiden rahat luotsataan muutamalle ulkomaiselle hiilineutraalisuuslobbausyritykselle, kuten Tesla, ja ideologia saa määrätä marssin ja markkinoiden tahdin.

Arvoisa puhemies! Tässä kohtaa emme vielä tiedä, mitä tulevaan hallitusohjelmaan kirjataan. Perussuomalaiset ovat kuitenkin jo pitkään pitäneet tärkeänä sitä, että valtiontalouden sopeuttamisessa tulee huomioida kansalaisten ostovoiman säilyttäminen. Pelkkä perussuomalaisten nouseminen puolustamaan järjen ja kansalaisten ääntä ei kuitenkaan riitä. Siihen tarvitaan yhteistyötä. [Katri Kulmuni: Ohhoh!] On oikeus ja kohtuus, että kansalaisten yhdenvertaisen liikkumisen edellytykset säilytetään. Suomalaiset on laitettava etusijalle, ei ilmastoideologia. — Kiitos.

Toinen varapuhemies Tarja Filatov: Edustaja Aittakumpu.

14.54 Pekka Aittakumpu kesk: Arvoisa rouva puhemies! Tämän päivän suurin liikenneuutinen taitaa olla se, että perussuomalaiset ovat muuttaneet vaalien jälkeen linjansa. [Tuomas Kettunen: Ohhoh!] Perussuomalaiset lupaavat nyt olla tekemättä päätöksiä, jotka nostaisivat polttoaineiden hintoja. Ennen vaaleja heiltä kuultiin aivan erilaisia lausuntoja: liikenteen kustannukset alas, polttoaineveroa laskettava, jakeluvetoitteesta luovuttava. Kaikki nuo ovat kirjallisesti tuolla esillä. [Juha Mäenpään välihuuto] Tämä on tietysti huolestuttavaa suomalaisille, jotka nyt seuraavat Säätytalon neuvotteluja. Eikö todellakaan autoilun kustannuksia saada yhtään alaspäin?

Arvoisa puhemies! Otan esille vielä yhden asian, joka liittyy liikenteeseen ja on meille todella tärkeä, nimittäin raskaan liikenteen vinjettimaksun. Se olisi vihdoin saatava Suomessa käyttöön. Maksun avulla ulkomainen rekkaliikenne saataisiin osallistumaan käyttämiensä suomalaisten teiden kunnossapidon rahoitukseen. Miltei kaikissa muissahan EU-maissa tämä tiemaksu jo onkin käytössä, ja tämä vinjetti olisi tärkeä suomalaisten kuljetusyritysten kilpailukyvyyn ja huoltovarmuuden turvaamiseksi. Kuljetusala on meillä Suomessa jo pitkään vaatinut vinjettimaksua ja kokee sen epäoikeudenmukaiseksi. Arvoisa puhemies, vinjettimaksu Suomessa parantaisikin kotimaisen raskaan liikenteen kilpailukykyä ja olisi hyödyksi koko elinkeinoelämällemme. [Sheikki Laakso: Kahdeksan vuotta hallituksessa, ja tuollainen puhe sen jälkeen! Käsittämätöntä! — Katri Kulmuni: Perussuomalaiset nyt korjaavat asian!]

Toinen varapuhemies Tarja Filatov: Edustaja Polvinen.

14.56 Mikko Polvinen ps: Arvoisa rouva puhemies! Kansalaisaloite dieselin käyttövoimaveron poistamiseksi ja dieselin biopolttoaineen jakeluvetoitetuen luomiseksi keräsi merkittävän määrän allekirjoituksia, yli 52 000 kappaletta.

Viittaan tässä edellisen, polttoaineveron kohtuullistamista vaatineen, kansalaisaloitteen kohdalla pitämiini mainintoihin, sillä nämä ovat tärkeitä asioita. Suomenmaata koettelevat raskaat ajat, kun arjen liikkumisen hinta on ylittänyt sietokyvyn rajan. Kuluttajien ostovoima on kovilla, ja yrittäjät ovat joutuneet ahtaalle. Konkursseista on tullut arkipäivää, sillä niin kuljetusalan itsensä kuin sen kuluista riippuvaisten tuotteiden eli kaikkien kaupan hyl-

Punkt i protokollet PR 10/2023 rd

lyiltä löytyvien tuotteiden hinnat ovat nousseet ennätysvauhtia. Monet puolueet toistavat mielellään sanontaa, että koko Suomi on pidettävä asuttuna, mutta mitä kansalainen voi tehdä, kun puolueiden teot puhuvat toista kieltä? Maaseudun asukkaat ovat tässä varsinaisia kärsijöitä, sillä autolla liikkumista ei voikaan korvata noin vain julkisilla tai sähköskoottereilla.

Arvoisa rouva puhemies! Tämä kansalaisaloite esittää ratkaisua vakavaan ongelmaan, suomalaisten ostovoiman katoamiseen korkeisiin liikkumiskuluihin. Toivotan myös tälle aloitteelle menestystä ja kiitän sen allekirjoittaneita.

Toinen varapuhemies Tarja Filatov: Edustaja Kettunen. [Puhemies vaihtui ja ensimmäinen varapuhemies Juho Eerola alkoi johtaa puhetta.]

14.58 Tuomas Kettunen kesk: Kunnioitettu herra puhemies! Kiitän myös tästä kansalaisaloitteesta, tärkeästä kansalaisaloitteesta. Tässä ehdotetaan, että dieselin käyttövoimavero poistetaan ja että dieselin jakeluvelvoitetuella varmistetaan, ettei dieselin biopolttoainesten jakeluvelvoitteen kasvaessa dieselin hinta kohoa bensiinin hintaa korkeammaksi. Olen aiheesta täysin samaa mieltä, kuten myös on Suomen Keskusta, jolla olikin vaaliohjelmassa tavoitteena dieselin käyttövoimaveron poisto. Dieselin käyttövoimaveron poisto luvattiin meidän vaaliohjelmassa — luvattiinko perussuomalaisten? Pitkään olemme katsoneet nousevaa dieselin hintaa, ja tuntuuhan se karmealta, kun diesel on ollut kalliimpaa kuin bensiini paikka paikoin. Nyt onneksi dieselin pumppuhinta on tippunut vihdoin alemmalle tasolle kuin bensiinin pumppuhinta.

Tämän lisäksi toivon nyt tulevan hallituksen, joka muodostetaan — pitkään siinä on kestänytkin hallituksen muodostamiseksi, mutta kun vihdoin se tulee — laittavan vauhtia myös ammattidieseliä koskevan esityksen osalta. Sehän laitettiin edellisen hallituksen toimesta. Toivon, että te vauhditatte ammattidieselin käyttöönottoa. Lakiluonnos on saatava lausunnoille ja eduskuntaan käsiteltäväksi.

Toisena kohtana toivoisin myös ulkomaalaisen raskaan liikenteen vinjettimaksun vauhdittamista, minkä ansiokkaasti edustaja Aittakumpu toi omassa puheenvuorossaan esille. Näillä toimilla Suomessa parannetaan kuljetusyritysten kilpailukykyä, ja olisi tämä myös huoltovarmuudenkin näkökulmasta tärkeä asia.

Polttoaineveroa on laskettava, dieselin käyttövoimavero on poistettava — näitä vaatimuksia te perussuomalaiset olette tuoneet usean vuoden ajan esille. Nyt on näytön paikka. Laskekaa polttoaineveroa. Poistakaa vihdoin ja viimein käyttövoimavero dieselautoista. Tulevan hallituspohjan ainakin luulisi tukevan tätä. Moni odottaakin polttoaineiden pumppuhintojen rajua laskua, kuten myös dieselin käyttövoimaveron poistoa — onhan tästä osoituksena tämä tärkeä kansalaisaloite, johonka on tullut tarvittava määrä suomalaisten tärkeitä nimiä.

Ukrainan sodan ja Venäjän toimien takia varsinkin Itä-Suomi on kärsinyt merkittävästi. Sijaintimme takia ja maailmanpolitiikan kiristyessä Itä-Suomi uhkaa jäädä mottiin. Hallituksella täytyy olla suunnitelma tämän motin purkamiseksi.

Kunnioitettu herra puhemies! Toivoisin tulevan hallituksen nimeävän Itä-Suomen ihan erityistalousalueeksi jo sen haastavan sijainnin takia, ja toivoisin tämän avulla löydettävien ratkaisujen meidän haasteellisen tilanteen selvittämiseksi. Erityisesti pitkien välimatkojen maakuntia voisi tukea enemmänkin kulkemisen osalta. Voisiko erityistalousalueella olla alhaisemmat polttoaineverot, hyvät perussuomalaiset? Voisiko erityistalousalueella olla

Punkt i protokollet PR 10/2023 rd

alhaisemmat polttoaineverot? Esimerkiksi meidän maakunnassamme Kainuussa, mistä edustaja Polvisen kanssa tulemme. Tällaista esitystä kyllä Suomen Keskusta tulisi ilomielin tukemaan.

Ja ei kai vain hallitus ole nyt lakkauttamassa maaseudulle tärkeitä yritystukia, kuten esimerkiksi alueelliset kuljetustuet ja työkoneiden polttoainetuet? Ne ovat olleet tärkeitä meidän maakuntien Suomessa Suomen yritystoiminnan tukemiseksi ja takaamiseksi. Tässäkään asiassa ei saa katsoa liian yksisilmäisesti eikä todellakaan keskittävästi, jos näitä tukia lähdetään leikkaamaan.

Arvoisa puhemies! Nyt tulevalla hallituksella onkin näytön paikka. Pumppuhintoja on luvattu laskea reilusti, ja dieselvero on luvattu poistaa. [Juha Mäenpää: Kepu on luvannut!] Sitä nyt kansa odottaa.

Ensimmäinen varapuhemies Juho Eerola: Näin. — Edustaja Siponen.

15.02 Markku Siponen kesk: Arvoisa puhemies! Aluksi haluan kiittää valveutuneita kansalaisia erittäin hyvästä aloitteesta. Kannatan lämpimästi pyrkimyksiä hillitellä autoilun kustannuksia, jotka nousivat räjähdysmäisesti viimeistään Ukrainan sodan aiheuttaman inflaation seurauksena. Tämän meistä on varmasti jokainen omakohtaisesti pumpulla todennut.

Edustaja Kettunen nosti Itä-Suomen esille. Me Savo-Karjalassa todella tiedämme, mitä tarkoittavat pitkät etäisyydet ja harva asutus. Suurimpia kaupunkeja lukuun ottamatta oma auto on välttämättömyys liikkumiseen. Olen itsekkin viimeiset 15 vuotta ajanut 140 kilometrin edestakaista työmatkaa. Kaikkialla Suomessa on voitava yrittää, ajaa töihin ja käyttää lapsia harrastuksissa kohtuullisin kustannuksin, ja viime aikoina liikkumisesta koituvat kustannukset ovat olleet kaukana kohtuudesta. [Juha Mäenpää: Keskusta oli hallituksessa!] Erityisen huolestuttavaa on, jos kansalaiset jättävät ottamatta töitä vastaan siitä koituvien ylisuurten matkakustannusten vuoksi. Korkeasta polttoaineen hinnasta on tullut yrittäjyyden ja työnteon este.

Polttoaineiden korkeat hinnat ovat kurittaneet aivan erityisesti kuljetussektoria ja siellä kumipyöräliikennettä. Viime vuoden aikana on valmisteltu esitystä ammattidieselin käyttöön otosta, jota kuljetusyrittäjät tervehtivät ilolla. Toivottavasti uusi hallitus vie asian maaliin ripeästi. [Juha Mäenpään välihuuto] On syytä muistuttaa, että kuljetusyrittäjät ovat ratkaisevan tärkeässä roolissa koko Suomen huoltovarmuuden kannalta.

Arvoisa puhemies! Dieselin käyttövoimavero joutaa perusteettomana romukoppaan, ja edellisen hallituksen viime ja tälle vuodelle linjaamaa alhaisempaa jakeluvetoa on syytä jatkaa, samoin kuin erityisesti Itä-Suomessa tärkeää korotettua työmatkakuluvähennystä autoa työssäkäyntiin tarvitseville.

Ensimmäinen varapuhemies Juho Eerola: Näin. — Ja edustaja Strandman.

15.05 Jaana Strandman ps: Arvoisa puhemies! Kansalaisaloitteissa on keskitytty aivan oikeisiin asioihin — kiitos tekijöille aloitteista autoilun kustannusten hillitsemiseksi.

Käyttövoimavero ei ole enää perusteltu ja oikeudenmukainen eikä ajankohtainen, koska dieselpolttoaineiden hinnan edullisuus ei ole enää peruste käyttövoimaverolle. Polttoaineiden hintakehitys maailmalla ja dieselpolttoaineen valmisteveron merkittävämpi korotus muihin polttoaineisiin nähden sekä lisäksi hintaa nostava dieselpolttoaineeseen lisättävä

Punkt i protokollet PR 10/2023 rd

biojakeluelvoite on nostanut ajoittain dieselpolttoaineen hinnan yli bensiinin hinnan. Käyttövoimavero on ylimääräinen vero dieselpolttoisten autojen käyttäjille, ja erityisesti maaseudulla, harvaan asutuilla pitkien etäisyyksien alueilla niitä käytetään. Elinvoiman kannalta merkittävää on, ettei pk- ja yksinyrittäjien, rakennus-, huolto- ynnä muiden palvelualojen toimijoiden toimintaa vaaranneta lisääntyvin kustannuksin. Kyseiset toimialat käyttävät dieselpolttoisia autoja työvälineenään. Työn tulee olla kannattavaa ja kannustavaa. Käyttövoimavero ja sen määrittäminen on Suomen omaa lainsäädäntöä, johon tässä salissa voidaan vaikuttaa.

Ilmastopäästöjä rajoittavaksi toimenpiteeksi säädetty ja suunniteltu biojakeluelvoite nostaa kohtuuttomasti pumppuhintoja. Dieselpolttoaineen osalta biojakeluelvoitteen korotusehdotukselle ei ole määritetty ylärajaa. Sen ei kuitenkaan tulisi ylittää nykyistä käyttövoimaveron määrää vaan päinvastoin. Päästöjen osalta pitää huomioida myös, että dieselpolttoisten autojen keskikulutus on alhaisempi kuin bensiini- tai jopa hybridautojen. Myös sähköautojen kalliimmat valmistuskustannukset tasoittavat väitetyjä ilmastopäästöjen kokonaishyötyjä. Joissakin tutkimuksissa on todettu, että pitää ajaa 200 000 kilometriä ennen kuin hyötysuhde muuttuu sähköautolle edullisemmaksi. Sähköauto on nykyhinnoillaan liian kallis hankinta suurelle osalle Suomen talouksia. Ei pidä luoda polttoaineverojen ja jakeluelvoitteiden lisäämillä hinnoilla lisää ahdinkoa perheille, jotka jo muutenkin elävät tiukkaa taloutta ja kärsivät korkeista elinkustannuksista.

Arvoisa puhemies! Voidaan kysyä, onko liian vähillä tutkimuksilla lähdetty määräämään jakeluelvoitetta, joka nostaa polttoaineiden hintoja ilmastotavoitteiden saavuttamiseksi, kun kaikkien niin sanottujen biopolttoaineiden energia- ja ainetaseet ovat tutkijoiden mielestä meillä ja globaalisti negatiivisia. Pitää myös selvittää biopolttoaineiden polttoaasujen lopullinen hyöty ja haitta ilmastolle. Toivon, että valmistuvaan hallitusohjelmaan löytyy tähän asiaan hintojen nousua estävä ratkaisu, joka tukee koko Suomen liikku- mis- ja asumismahdollisuuksia arjessa. — Kiitos.

Ensimmäinen varapuhemies Juho Eerola: Kiitos. — Ja edustaja Harjanne.

15.08 Atte Harjanne vihr: Arvoisa puhemies! Nykyisellään tämä käyttövoimavero ja nimenomaan dieselin alennettu verokanta on logistiikka-alalle tuki. Tätä käsiteltiin viime kaudella, kannattaa lukea se valtiovarainvaliokunnan mietintö, ja nyt käsitellään varmasti tämäkin vakavasti ja asianmukaisesti. Toivon, että siellä kuullaan ekonomisteja huolella sen suhteen, mitkä ovat tämmöiset kokonaisvaikutukset ja hintalappu sille, mitä tässä esitetään. Itse en aivan vakuuttunut ole, että tämä oikeastaan varsinaisesti auttaisi kuljetus- alaa, ja sen hintalappu on sitten vastaavasti todennäköisesti aika kova valtiontaloudelle.

Puutun muutamaan aikaisemmin täällä todettuun:

Edustaja Garedeu toi esiin tämän useaan otteeseen kuullun "Suomi on niin pieni maa, ei tarvitse tehdä mitään". Kyllä, koko maapallon voi jakaa 5,5 miljoonan ihmisen pläntteihin ja todeta, että kenenkään ei tarvitse tehdä mitään. Tämä logiikka on paitsi vastuuton myös nähdäkseni väärä. Lisäksi reilumpaa on tarkastella Suomen päästöjä per capita -päästöinä, jotka pitävät sisällään myös kulutuksen päästöt, jolloinka se yhtälö muuttuukin vähän toisenlaiseksi.

Edustaja Strandman, juuri tänään Ilmastopaneeli — nähdäkseni taisi olla tänään — päivitti tätä niin sanottua autokalkyyliään niin, että täyssähköauto on keskimäärin jo kolmes- sa vuodessa vähäpäästöisempi kuin vastaava polttomootoriauto, koska sekä akkujen val-

Punkt i protokollet PR 10/2023 rd

mistuksen että sähköntuotannon päästöt ovat pudonneet huomattavasti alaspäin. Hinta on toki edelleen näissä haaste, mutta onneksi se tulee vauhdilla alaspäin koko ajan. Ja Suomessahan tosiaan suurituloiset ajavat eniten, jotenka sillä autokannan uudistumisella siellä kalliimmassa päässä on tavallaan vähän nopeampi vaikutus.

Biopolttoaineista oli nähdäkseni kyllä edustaja Strandmanilla erittäin hyvä huomio. Olen itsekkin huolissani siitä, että niitä katsotaan vähän niin kuin automaattisesti helppona ratkaisuna. Luonto- ja ilmastovaikutukset ovat hyvin kyseenalaiset, ja toivottavasti Säätytalolla on tarkasteltu tätäkin asiaa hyvin laaja-alaisesti.

Ensimmäinen varapuhemies Juho Eerola: Edustaja Laakso.

15.11 Sheikki Laakso ps: Arvoisa puhemies! Todellakin tässä ovat kansalaisaloitteet, joiden tarkoitus on saada laskettua autoilun kustannuksia. Tietysti se on pakko sanoa, että suoraan nämä ehdotukset eivät välttämättä toimi, mutta on äärettömän hyvä, että tästä saadaan hyvä keskustelu aikaiseksi.

Keskustan vaalilupauksessa todellakin oli dieselperon poisto, ja tänäänkin kuuntelin keskustan edustajien puheita siitä, miten tämä koko dieselpero on perusteeton tänä päivänä. No, täytyy sanoa, että keskusta on kyllä betonoinut itsensä jo oppositioon aika huolella, koska populismi on alkanut jo rehoittaa ihan täysin. Totuushan on se, että dieselperon maksun, dieselin käyttövoimaveron syyhän ei ole poistunut mihinkään. Se on edelleen aivan sama, mikä se oli silloin, kun aikoinaan tämä asia on keksittykin. Itse haluan harrastaa suoraselkäistä politiikkaa ja haluan tämän kaikille tuoda esille, ettei tätä populismipuhetta ruveta puhumaan.

Syyhän tähän koko dieselperoon on se, että dieseliissä on polttoaineveroa 16 senttiä vähemmän kuin bensiinissä, ja jos me lähdetään näitä harmonisoimaan, se tarkoittaa sitä, että meidän pitäisi tiputtaa bensa polttoaineveron määrää alemmaksi ja dieselin vastaavasti nostaa, mikä tarkoittaisi sitä, että dieselin pumppuhinta kohoaisi. Sanon tämän, koska minulle on tärkeää autoilevana ihmisenä se, että otamme huomioon myös sen asian, että bensa-autoilijakin on autoilija. Me ei voida oikeasti tehdä näitä muutoksia bensa-autoilijoitten kustannuksella, vaan meidän täytyy löytää nämä ratkaisut jostain muualta. Jos me halutaan harmonisoida ja poistaa dieselkäyttövoimaveron, niin sitten meidän täytyy tehdä muutoksia muulla tavalla. Mutta totuudessa syy siihen, minkä takia kyseistä veroa on ruvettu perimään, on edelleen olemassa oleva. Tämä on kuitenkin fakta, mikä on hyvä tuoda esiin.

Täytyy sanoa, että kun edustaja Kettusta tuossa kuuntelin, niin keskustan on todellakin vajonnut aika populismiin. Edustaja Kettunen toi esiin esimerkiksi asian, että ammattidieseliä on viime kaudella valmisteltu. Sitä valmisteltiin tasan tarkkaan yhden puolen tunnin kokouksen verran, jossa itsekkin olin mukana, ja siitä oli joku selvityksen selvitys, mukamas aloitetaan tekemään, mitä ei ole koskaan kuitenkaan millään tavalla tehty. Aivan sama kyseinen asia on vinjettimaksun osalta. Keskusta on ollut kahdeksan vuotta hallituksessa, ja vaalikentillä 2015:kin keskustan edustaja teki aika ison kampanjan sillä, että vinjettimaksu pitää Suomeen saada. No, tällä hetkellä kyllä molemmat ammattidieselin vinjettimaksut ovat aivan varmasti keskusteluissa Säätytalolla ja niihin yritetään varmasti hakea järkeviä ratkaisuja. Tietysti ongelmahan on aikaisemmin ollut vinjettimaksun kompensoiminen suomalaisille kuljetusyrityksille. Se ei ole välttämättä ollut kaikkein helpoin tapa, mutta kun ammattidiesel oli puheissa, niin se asia saataisiin korjattua sillä samalla kertaa, kun ammattidiesel laitettaisiin voimaan.

Punkt i protokollet PR 10/2023 rd

Mutta on sanomatta selvää, että kun meillä tulee sähköautoilua ja kaikkea muuta, jo tällä hetkellä on kaasuautoilua ja vastaavaa, niin pidän melkein mahdollisena ajatuksena... Jos ei tämä hallitus rupea, niin viimeistään seuraavan hallituksen on pakko ruveta jollain tavalla liikenteen verotuksen kokonaisuudistukseen, koska on tilanne, että tämä pelikenttä muuttuu niin paljon, että on todellakin haasteellista, jos me ruvetaan keräämään veroa niin sanotusti polttoaineen tai auton omistamisen tai jonkun muun vastaavan mukaan, koska on sanomatta selvää, että tällä hetkellä on menty siihen — olisikohan viitisen vuotta sitten siirrytty siihen — että autoveron määrä on pienempi kuin se, että kerätään auton käyttömaksuja. Elikkä me ollaan siirrytty siihen, että me maksetaan auton omistamisesta, vaikka todellisuudessa meidän pitäisi minun mielestäni maksaa auton käyttämisestä sen mukaan, mitä on. Mutta sekin tietysti pitää tehdä alueellisesti tehokkaasti, ja on sanomatta selvää, että kokonaiskustannukset autoilijoille eivät saa tulla nousemaan, koska tilanne on se, että tästä määrästä, mitä autoilijat tällä hetkellä maksavat veroja, noin kahdeksan miljardia euroa, he saavat noin kaksi miljardia euroa jollain muotoa takaisin. Tämä suhdeluku ei saa kyllä enää missään nimessä huonontua, se on sanomatta selvää.

Joka tapauksessa pitää ottaa huomioon, että me pistetään toista miljardia euroa esimerkiksi joukkoliikenteen tukemiseen. Puhutaan esimerkiksi HSL:n alueesta, missä ratikat liikkuvat, ratikat ovat täysiä, ja linja-autot liikkuvat, linja-autot ovat täysiä. On käsittämätön juttu, että meidän pitää edelleen HSL:n alueen joukkoliikenteestä kustantaa verovaroin 50 prosenttia. Kyllä se totuus on se, että jokaisen, joka liikkuu, täytyy maksaa. Ei voi mennä niin, että ainoastaan joku tietty liikkuva porukka joutuu maksumieheksi. — Kiitoksia.

Ensimmäinen varapuhemies Juho Eerola: Kiitos. — Ja vielä edustaja Kemppi.

15.16 Hilikka Kemppi kesk: Arvoisa herra puhemies! Lämmin kiitos kansalaisaloitteen allekirjoittajille ja laatijoille tämän rikkaan keskustelun käynnistämisestä. Sitä käydään juuri sopivassa välissä, jotta tällä keskustelulla on vaikutusta myös hallitusneuvotteluihin ja niiden lopputuloksiin.

Kaksi asiaa pitää nähdäkseni ymmärtää: harvaan asutun Suomen autoilijat on ajettu liian ahtaalle, ja vakavasti otettava duunariköyhyys muodostuu tällä hetkellä töissäkäynnin ongelmaksi, ja se maksaa Suomelle rahaa. Älkää, hyvät neuvottelijat, siirtäkö tätä kokonaisratkaisua seuraavalle hallitukselle, kun edellistikään hallitusohjelmaa ei ole vielä tehty ja sinetöity. Ajattelen, että esimerkiksi autojen myyntihän tällä hetkellä, autokauppa, on käytännössä melko lailla seis koko Suomenmaassa, koska Suomessa odotetaan kokonaisratkaisua liikenteen osalta. Me olemme menneet vanhanaikaiseen malliin, me tunnistamme sen yhdessä tänään tässä salissa. Yli puoluerajojen sitä on alleviivattu: tehkää kokonaisuudistus nyt. Sille on huutava tarve, ja myös markkinoilla sitä todella tarvitaan.

Me tarvitsemme liikenteen verotuksen kokonaisuudistuksen. Miten kulut eivät jää heille, joilla ei ole varaa ostaa uutta autoa tai mahdollisuutta käyttää julkista liikennettä? Miten harvaan asutussa Suomessa autoilu on edullisempaa kuin Ruuhka-Suomessa, jossa vaihtoehtoja löytyy? Tähän me tarvitsemme kehittyneempiä ratkaisuja kuin uhkaus vetäytyä ilmastotoimista.

Ratkaisuja on myös esitetty, ja toisin kuin edustaja Laakso äsken kuvasi, kaikki ratkaisut ja kaikki keskusteluthan eivät näy eduskuntaan, sen ymmärrän varsin hyvin itsekin hallituspuolueen kansanedustajana viime kaudella toimineena. Esimerkiksi tätä ammattidieseliliä, jonka edustaja Kettusen kanssa laitoimme liikenteeseen, on selvitetty, siihen on va-

Punkt i protokollet PR 10/2023 rd

rauduttu. Me tiedämme, että sen hintalappu noin 400 miljoonaa, ehkä vähän enemmänkin. Sitä tulisi viedä eteenpäin tässä tilanteessa, kun kuljetusyrittäjät ja autoa elinkeinossaan tarvitsevat ovat ahtaalla.

Pyydän myös rohkeutta, sillä vanhasta mallista on aika jättänyt. Käyttövoimavero olisi poistettava. Tämä on uudistus, jolle on myös laskettu hintalappua. Tälle verolle ei enää nykyhinnoin ole perusteita. Diesel on monesti maksanut markkinatilanteesta johtuen bensaa enemmän tankilla, mutta silti dieselautosta joutuu yhä maksamaan vuotuista käyttövoimaveroa. Dieselin korkeampaa markkinahintaa pitää yllä kasvava kysyntä, ja loppujen lopuksi kysymys on kysynnästä, kun puhumme nyt esimerkiksi tästä keskitisleestä, jolla edelleen korvataan kaasua tässäkin maassa sodan alettua. Dieselautojen käyttäjät joutuvat kantamaan suhteettoman suuren taakan Venäjän toimien seurauksista, eikä tilannetta voi pitää oikeudenmukaisena dieselautoilijoiden näkökulmasta, ei myöskään autojen jälleenmyyntiarvon näkökulmasta.

Ajattelen, että ratkaisuja löytyy myös tuottopuoleen. Esimerkiksi tänäänkin keskustelussa esille löytyneet ulkomaisen kaluston vinjettimaksut auttaisivat varmasti paikkaamaan tätä kokonaisuutta. Samalla, kun kannustan teitä tekemään kokonaisuudistusta, pyydän, että katsotte silloisen valtiovarainministeri Vanhasen esitystä liikenteen kokonaisuudistukseksi, jossa oli nähdäkseni oikein hyviä elementtejä myös tuottopuoleen. Kolmas ratkaisu olisi varmasti työmatkavähennyksen korotus edelleen, sillä työnteon tulee aina olla kannattavaa, ja loppujen lopuksi työstä tämän maan kassaan tulee eniten tuloja. Jakeluvetoituksen poisto, totta kai, pitää sekin pitää mukana keskusteluissa, mikäli sotatilanne äityy niin mahdolltomaksi, että me tarvitsemme lisää keinoja selvittääksemme, mutta tässä kohtaa pysyisin jakeluvetoituksen osalta nykytilassa.

Liikenteen verotusta on mietittävä kokonaisuutena mielessä kuljetusyrittäjien ja autolla suomalaisia palvelevien kilpailukyky sekä koko Suomen saavutettavuus tavallisille suomalaisille, jotka käyvät töissä, elättävät perheitään, auttavat omien isovanhempien hoidossa ja pitävät tätä maata pystyssä. Keskusta tulee ilman muuta tukemaan liikenteen kokonaisuudistusta, mikäli se tehdään oikeudenmukaisesti, ja kannustamme teitä reformeihin. Niin kuin 90-luvun lamassa näimme, eduskunta kykeni tekemään myös uudistuksia. Pelkällä näivettämisellä emme saa aikaan talouskasvua, ja sitä tämä maa kipeästi tarvitsee.

Förste vice talman Juho Eerola: Debatten och behandlingen av ärendet avbryts nu. Behandlingen av ärendet fortsätter under detta plenum efter att de övriga ärendena på dagordningen blivit behandlade.

Riksdagen avbröt behandlingen av ärendet klockan 15.21.

Riksdagen fortsatte behandlingen av ärendet klockan 16.37.

Förste vice talman Juho Eerola: Nu fortsätter behandlingen av ärende 4 på dagordningen som avbröts tidigare under detta plenum. — Uppenbarligen finns inga namn längre på talarlistan.

Riksdagen avslutade debatten.

Punkt i protokollet PR 10/2023 rd

Riksdagen remitterade ärendet till finansutskottet.