

Plenum

Torsdag 16.2.2023 kl. 16.02—18.43

7. Sänk bränsleskatten

Medborgarinitiativ MI 11/2021 rd
Åtgärdsmotion AM 79, 146/2022 rd
Utskottets betänkande FiUB 42/2022 rd

Enda behandlingen

Andre vice talman Juho Eerola: Ärende 7 på dagordningen presenteras för enda behandling. Till grund för behandlingen ligger finansutskottets betänkande FiUB 42/2022 rd. — Utskottets betänkande presenteras av ledamot Viitanen, varsågod.

Debatt

17.50 **Pia Viitanen sd** (esittelypuheenvuoro): Arvoisa puhemies! Esittelen todellakin valtiovarainvaliokunnan mietinnön tästä kansalaisaloitteesta. Itse heti alkuun haluan kuitenkin ensin kiittää aloitteentekijöitä, sillä aina mielestäni kansalaisaloitteet ovat tärkeitä, merkittäviä. On hienoa, että kansalaiset osoittavat aktiivisuutta ja tuovat erilaisia koettuja epäkohtia yleiseen keskusteluun. Se on hieno asia, kiitos aloitteentekijöille.

Kaiken kaikkiaan tässä esitetään nestemäisten polttoaineiden valmisteverosta, että sitä tulisi laskea vuoden 21 tasosta 50 prosentilla. Tässä perustellaan tätä aloitetta muun muassa liikennepolttoaineiden kansainvälisellä mittapuulla korkealla verotuksella sekä sillä, että polttoaineen veronkorotukset kohtelevat epätasa-arvoisesti työssäkäyviä, syrjäseudulla asuvia ja erityisesti henkilöitä, joiden ei ole mahdollista hankkia vähäpäästöisellä teknologialla varustettua autoa.

No, asiantuntijakuulemisessa yleisesti ottaen ymmärrettiin tätä kansalaisaloitteen huolta ja pidettiin ihan perusteltuna huolta alueellisesta tasa-arvosta — varsinkin nyt, kun olemme joutuneet näkemään kohonneita hintoja. Yleisesti kuitenkin katsottiin, että polttoaineverotuksen alentaminen tällä tavalla ei olisi oikea keino eikä myöskään tukisi päästövähennystavoitteita. Esille nostettiin muun muassa se, että energian korkea hinta johtuu erityisesti öljyn maailmanmarkkinahinnan noususta. Tässä mietinnössä todetaan lisäksi myös tästä polttoaineiden verotasosta, että tämä vähimmäismäärä tulee EU:n energiaverodirektiivistä ja tämä direktiivi jo itsessään rajoittaa mahdollisuuksia alentaa verotasoja kansalaisaloitteen ehdottamalla tavalla. Tämä polttoaineverotuksen fiskaalinen rooli on merkittävä. Esimerkiksi kuluvan vuoden talousarvioesityksessä bensiinistä ja dieselistä kerättävien valmisteverojen arvioidaan tuottavan yhteensä noin 2,8 miljardia euroa. Ja mikäli sitten bensiinin, dieselin ja niitä korvaavien biopolttoaineiden verot laskettaisiin esimerkiksi EU:n vähimmäistasolle, niin verotulot pienenisivät miljardin euron verran.

Kaiken kaikkiaan toteamme mietinnössä, että polttoaineveroa on pidetty kustannustehokkaana päästöohjauskeinona. Vaikutus kohdistuu päästövähennemien kautta tehokkaim-

Punkt i protokollet PR 169/2022 rd

min niihin autoilijoihin, joilla on suurin polttoaineen kulutus. Todetaan myös tämä, että Suomi on kansallisella tasolla sitoutunut vähentämään liikenteen päästöjä vähintään 50 prosentilla vuoteen 2030 mennessä.

Toteamme tässä mietinnössä myös, että polttoaineiden korkeaa hintaa on tällä hallituskaudella kompensoitu korottamalla työssäkäyntiin liittyvän matkakuluvähennyksen enimmäismäärää sekä kilometrikohtaista korvausta. Biopolttoaineiden jakeluvelvoitetta on niin ikään alennettu viime vuodelle ja kuluvalla vuodelle.

No, sitten valiokunnan kanta: Me toteamme, että tämä aloitteessa esitetty huoli siitä, että liikkumisen kustannukset ovat kohonneet isolle tasolle, on ymmärrettävä. Pidämme myös tärkeänä sitä, että kansalaiset ovat aktiivisia ja tuovat näitä epäkohtia eduskunnan tietoon kansalaisaloitteella. Tässä kuitenkin tullaan siihen johtopäätökseen, että polttoaineverotuksen keventäminen ei kuitenkaan ole oikea keino puuttua aloitteessa esitettyihin ongelmiin. Aloitteen kaltainen veronkevennys johtaisi tarpeeseen kompensoida sitten nämä verotuottomenetykset muilla tavoilla. Tämä verotuksen keventäminen ei myöskään tukisi siirtymää vähäpäästöiseen liikenteeseen. Toteamme tässä mietinnössä, että tukea tarvitsevia tulisi sen sijaan tukea keinoin, jotka kohdentuvat paremmin niitä tarvitseville ja myös säilyttävät kannustimen vähentää fossiilisten polttoaineiden kulutusta.

Näillä perusteilla me valiokuntana esitämme tätä kansalaisaloitetta hylättäväksi, ja tämä meidän mietintömme on yksimielinen. — Kiitoksia.

Toinen varapuhemies Juho Eerola: Näin. — Seuraavaksi edustaja Mäenpää.

17.55 Juha Mäenpää ps: Arvoisa puhemies! Meillä on ainoassa käsittelyssä kansalaisaloite nimeltä Polttoaineveron alentaminen. Aloitteessa ehdotettiin lainvalmisteluun ryhtymistä nestemäisten polttoaineiden valmisteverosta annetun lain muuttamiseksi ja valmisteveron laskemiseksi silloisesta vuoden 2021 tasosta 50 prosentilla.

Esitän tässä alkuun heti kolme lausumaa. Eli perussuomalaisten ryhmässä olemme valmistelleet tällaiset lausumat ja haluamme, että nämä otetaan huomioon:

Ensimmäisenä: ”Eduskunta edellyttää, että hallitus siirtää liikkumisen ja lämmittämisen kustannuksia kasvattavaa Suomen hiilineutraalisuustavoitetta vuodesta 2035 EU:n sallimaan tavoitevuoteen 2050.”

Ja toisena: ”Eduskunta edellyttää, että kansalaisaloitteen ja edustaja Mäenpään toimenpidealoitteen tavoitteiden mukaisesti hallitus käynnistää toimenpiteet polttoaineveron alentamiseksi asteittain EU:n sallimalla minimitasolle.”

Ja kolmantena: ”Eduskunta edellyttää, että hallitus luopuu polttoainehintoja korottavista toimenpiteistä, muun muassa biopolttoaineosuuden jakeluvelvoitteesta, jonka hintalap- pu täysimääräisesti toteutuessaan olisi jopa 50 senttiä litralta.”

Arvoisa puhemies! Korkeista polttoainehinnoista kärsivät erityisesti syrjäseuduilla asuvat ihmiset, joille henkilöauto on välttämätön työssäkäynnin kannalta. Työmatkoja varten sopiva joukkoliikenne on vähäistä, tai sitä ei käytännössä ole lainkaan. Mitä enemmän työmatkoihin kuluu rahaa, sitä vähemmän arjen muihin välttämättömiin menoihin on varaa.

Polttoaineiden hinta on vaihdellut 2020-luvulla rajustikin. Markkinataloudessa hyödykkeiden hintamuutoksia sinänsä pidetään yleisesti hyväksyttävänä asiana. Markkinatalouspohjaisissa yhteiskunnissa valtioiden vaikutus alentavasti hintoihin on enimmäksä määrin veropoliittista, sillä vapaaseen kilpailuun ei lähtökohtaisesti haluta liialti puuttua. Siksi polttoainehintoja ja kansalaisten ostovoimaa koskevassa keskustelussakin verotuksella on

Punkt i protokollet PR 169/2022 rd

keskeinen sija. Esimerkiksi bensiinin hintaan suoraan vaikuttavalle raakaöljyn hinnalle maailmanmarkkinoilla Suomi ei mahda käytännössä mitään. Sen sijaan verotuksen tasoa säätelemällä valtio voi vaikuttaa siihen, paljonko kansalaisille jää arkikuluihinsa rahaa.

Verotusta keventämällä myös suomalaisten ostovoima kasvaa, siksi käsittelyssä oleva kansalaisaloite on tärkeä keskustelunavaus. Tein itse viime vuonna peräti kolme eduskunta-aloitetta korkeista polttoaineiden hinnoista johtuen. Yksi niistä oli lakialoite ja kaksi toimenpidealoitetta.

Lakialoitteessa vaadin, että muutetaan tuloverolain 1 momentissa mainittujen tulonhankkimismenojen summia asunnon ja työpaikan välisten matkakustannusten osalta siten, että näitä matkakustannuksia voidaan vähentää ansiotuloista enintään 10 000 euroa ja vain siltä osin kuin ne ylittävät verovuonna 500 euroa. Nykyisen lain nojalla matkakustannuksia voi vähentää enintään 7 000 euroa ja omavastuu on 750 euroa, tosin enimmäismäärä on nyt väliaikaisella lailla 8 400 euroa.

Ensimmäisessä toimenpidealoitteessa taas vaadin, että hallitus ryhtyy toimenpiteisiin palkansaajien omistamallaan tai hallitsemallaan kulkuneuvolla tekemästä työmatkasta suoritettavien matkakustannusten korvausten enimmäismäärän nostamiseksi kolmanneksella jo vuonna 2022.

Toisessa toimenpidealoitteessa ehdotin, että hallitus ryhtyy toimenpiteisiin bensiinin, dieselin sekä kevyen ja raskaan polttoöljyn valmisteveron alentamiseksi nykytason ja EU-miniminin puoliväliin väliaikaisesti heinäkuun 2022 alusta vuoden 2022 loppuun asti.

Arvoisa puhemies! Verotuksella on kerrytetty varoja valtion kassaan erilaisia tärkeitä ja vähemmän tärkeitä käyttökohteita varten. Erityisesti viime vuosina liikkumisen inhimillistä hintatasoa on verotuksen lisäksi vaarantanut Suomen kaistapäisesti asetettu hiilineutraalisuustavoite, joka on asetettu vuodelle 2035, mikä on verrokkimaita tarpeettomasti tiukempi.

Euroopan ilmastolain myötä EU sitoutuu olemaan hiilineutraali vasta vuoteen 2050 mennessä. Ei ole mitään järkeä, että Suomi, jonka päästöt ovat vain promillen luokkaa, kiusaa itseään muita tiukemmilla aikatauluilla. Kuten kansalaisaloitteessakin todetaan: ”Vaikka suomalaiset kulkisivat jatkossa vain kävellen, vaikutuksemme maailman liikennepäästöihin olisi olematon.”

Arvoisa puhemies! Lopuksi haluan kiittää aloitteentekijöitä loistavasta keskustelunavauksesta. Aihe selkeästi kiinnosti ja kiinnostaa ihmisiä, sillä aloitteen oli allekirjoittanut Kansalaisaloite.fi-palvelussa huikeat 106 315 ihmistä. Heidän huolensa on syytä ottaa vakavasti.

Arvoisa puhemies! Vielä muutama sana: Tämä on ihan järkyttävä tilanne, kun olen tutustunut ihmisiin, jotka käyvät töissä pitkän matkan päästä, esimerkiksi Seinäjoella käy hoitajia jopa Evijärveltä asti työssä. He joutuvat todella miettimään sitä, kannattaako työssä edes käydä. Meidän on pakko tehdä tälle asialle jotakin ennen kuin meillä on taas — tai itse asiassa tämä on jo — semmoinen kannustinloukku, tämä polttoaineiden hinta, että työsäkäynti pitkämatkalaisena ei enää kannata. — Kiitoksia.

Toinen varapuhemies Juho Eerola: Kiitoksia. — Ja edustaja Koskela.

18.02 Jari Koskela ps: Arvoisa herra puhemies! Aluksi kannatan edustaja Mäenpään tekemiä lausumaehdotuksia.

Punkt i protokollet PR 169/2022 rd

Bensan ja dieselin hintaan on tullut isoja muutoksia tässä viimeisimpien vuosien aikana johtuen niin öljyn maailmanmarkkinahinnasta kuin Suomessa harjoitetusta politiikastakin. Vuosien 2016 ja 2022 välillä bensan hinta on noussut 60 prosenttia ja dieselin 82. Viime vuonna jakeluvelvoitteen höllentämisellä saatiin pumppuhintoihin myös toivottua helpotusta. Siitä huolimatta polttoaineet maksavat meillä aivan liian paljon. Kipuraja on ylittynyt jo kauan sitten. Suomi on pitkien etäisyyksien maa, jossa monin paikoin auto on välttämättömyys. Polttoaineen hinnalla on vaikutusta myös yritysten ja teollisuuden kilpailukykyyn.

Jakeluvelvoitteen olisi määrä nousta tämän vuoden 3,5 prosentista ensi vuonna 28 prosenttiin. Autoala on arvioinut, että tämä voisi nostaa polttoaineiden pumppuhintoja 25 sentistä jopa 55 senttiin. Talouspolitiikan arviointineuvoston taustaraportin mukaan tästä kärsivät eniten kaupunkien ulkopuolella asuvat pienituloiset eli he, jotka nyt tuskailevat sähkölaskujen kanssa ja joilla ei ole enää yhtään ylimääräistä sukanvarressa.

Arvoisa puhemies! Jakeluvelvoite on osa niitä ilmastotoimia, joita me perussuomalaiset olemme kritisoineet. Jakeluvelvoitteen muutokset näkyvät pumpulla aina välittömästi. Me tiedämme, että Suomen taloudella ei mene nyt hyvin. Jos polttoaineiden hinnat nousevat arvioiden mukaan, käännettä parempaan ei ole luvassa. Kireitä ilmastotoimia eniten vaativat kaupunkien hyväosaiset eivät ehkä ymmärrä, kuinka tärkeä auto on niin syrjemmällä asuville kansalaisille kuin verotuloja tuovalle ja hyvinvointivaltiomme perustana olevalle teollisuudellekin.

Pari huomiota autoilusta vielä tähän päälle. Tällä viikolla Euroopan parlamentissa päätettiin kieltää polttomoottoriautojen myynti vuodesta 2035 eteenpäin. Tämä on kyllä aivan käsittämätöntä. Tällaisilla päätöksillä annetaan suoraa etua sähköautojen valmistajille. Tiedämme, että sähköautojen tuotanto ei ole erityisen puhdasta ekologisesti eikä eettisestikään. Akkumateriaaleja louhitaan hyvin kyseenalaisissa olosuhteissa. Muistetaan sekin, että polttomoottoriautot kehittyvät jatkuvasti vähäpäästöisemmiksi. Esimerkiksi jätteistä valmistettu MY-diesel olisi monella tavalla kannatettava vaihtoehto perinteisille fossiilisille polttoaineille. Tähän kannattaisi panostaa eikä pelkästään rakentaa yhteiskuntaa sähköautojen varaan.

Arvoisa puhemies! Harmittelen myös sitä, että hallitus ei saanut toteutettua perussuomalaisten jo pitkään ajamaa sekä ammattiautoilijoiden kannattamaa ammattidieseliä. Siitä olisi ollut suuri apu kohonneiden kustannusten suhteen. Olisi myös paikallaan pohtia, onko dieselverolle enää perustetta, kun dieselinkin hinta on bensaa korkeammalla. — Kiitoksia.

Toinen varapuhemies Juho Eerola: Kiitoksia. — Ja edustaja Laakso, edustaja Laakso poissa. Edustaja Aittakumpu, edustaja Aittakumpu poissa. — Edustaja Mäkelä on paikalla.

18.06 Jani Mäkelä ps: Arvoisa puhemies! Tämä edustaja Koskelan mainitsema ammattidiesel on eräs esimerkki sellaisesta asiasta, jota parikin hallitusta on tainnut valmistella ja jota ei ole vielä aikaansaatu. Toinen oli raskaan liikenteen tiemaksu, vinjetti, joka sitten palautettaisiin kotimaiselle liikenteelle, kuten useissa Euroopan maissa on pystytty tekemään, mutta Suomessa se ei ole jostain syystä onnistunut. En ymmärrä tätä suomalaista uudistumistahdin hitautta.

Mutta tähän kansalaisaloitteeseen mennäksemme: Tämä on totta kai kannatettava ja hyvä kansalaisaloite. Kiitän sen perustajia ja kerääjiä sekä allekirjoittajia. Nämä eduskunnan työtävät eivät ehkä niin aukea ulkopuolisille, sillä kun on kannatettava kansalaisaloite,

Punkt i protokollet PR 169/2022 rd

jossa ei kuitenkaan ole varsinaista lainsäädäntöaloitetta eli lakipykälää, niin se teknisesti ottaen pitää hylätä kansalaisaloitteena ja toteuttaa sen asiat tällaisina lausumina, jotka sitten eduskunta hyväksyy ja velvoittaa hallitusta toimimaan niiden mukaan. Kannatankin näitä edustaja Mäenpään tekemiä lausumaehdotuksia, joilla velvoitettaisiin hallitus tällaisiin varmaan useimpien kansalaisten mielestä ihan järkeviin toimiin.

Suomessahan on liian kunnianhimoiset ilmastopäästötavoitteet. Jos sanotaan, että EU yleisesti ottaen vaatisi hiilineutraaliutta vuoteen 2050 mennessä, niin Suomen oma tavoite siinä olisi 15 vuotta aikaisemmin. Jokainen ymmärtää, että se aiheuttaa meille asioita, kustannuksia, jotka ovat suurempia kuin muualla Euroopassa, eli me tavallaan annamme muille siinä aivan turhaa etulyöntiasemaa verrattuna itseemme, jo ennestään huonoon kilpailutilanteeseen. Eli kun puhutaan tästä fiskaalisesta roolista, niin sehän tarkoittaa suomeksi sanottuna lypsylehmää. Liikenne toimii Suomessa budjetin katteena, ja jos polttoaineveroja leikattaisiin suuressa määrin, niin se tarkoittaa, että pitäisi olla myös rahat sen leikkauksen toteuttamiseen, kun valtiontalous on muutenkin alijäämäinen. Eli kun meillä on näin huono tilanne jo valmiiksi, niin miksi me annamme muille Euroopan maille vielä etumatkaa sillä, että meillä on kunnianhimoisempia ilmastotavoitteita, sekoitelveloitettavoitteita ja muita vastaavia, mitä EU ei edes velvoittaisi? Turha on EU:ta syyttää sellaisesta, mikä on omaa syytämme.

Toisaalta on myös niin, että verotulon pieneneminen ei suorastaan johda siihen, että se raha ilmaankaan häviää, vaan se siirtyy kyllä kulutukseen. Ne ihmiset, joille polttoainekulu on merkittävä osa taloutta, eivät sitä rahaa mihinkään ilmaan hävittäisi, vaan käyttäisivät sen kotimaiseen kulutukseen, joihinkin muihin asioihin kuin polttoaineeseen ja sen veron maksamiseen, eli sitä kautta talous kyllä elpyisi enemmän kuin tavallaan voisi laskea siitä, että verotulo häviää kokonaan savuna ilmaan.

Eli nyt löysät pois, liiat ilmastotavoitteet pois, estetään tulevat polttoaineen hinnannousut sitä kautta ja ideologia pois tästä käyttövoimakeskustelusta. Eli ei mikään auto ole huono sen takia, että se on polttomoottoriauto, tai hyvä siksi, että se on sähköauto, vaan täytyy tarkastella kokonaisuutena sitä elinkaarta, mitä se auto tuottaa päästöjä koko käyttönsä aikana.

Toinen varapuhemies Juho Eerola: Näin. — Ja edustaja Peltokangas.

18.09 Mauri Peltokangas ps: Arvoisa puhemies! Käsittelyssä on polttoaineveron alentaminen, josta edustaja Mäenpää on tehnyt toimenpidealoitteen ja Perussuomalainen Nuorisso on tehnyt kansalaisaloitteen. Tahdon kiittää sekä toimenpidealoitteen että kansalaisaloitteen allekirjoittajia. Minusta tässä tuotiin erittäin selkeä viesti siitä, että polttoaineen hinnat ovat Suomessa päässeet karkaamaan ihan liian korkeiksi. Perussuomalaiset ovat ottaneet tämän asian useaan otteeseen esiin. Aluevaaleja ennen taisimme täräyttää jopa videon asiasta valtakunnan mediaan, ja sille jotkut naurelivat. Taisi pilkka osua omaan nilkkaan — katsokaa pumppuhintoja.

Hallitus on koko ajan sanonut, että maailmanmarkkinahinnat ovat syyllisiä kohonneisiin polttoaineen hintoihin. Tämä on vain osatotuus, koska esimerkiksi tammikuussa 23 bensiinin kuluttajahinnasta noin 56 prosenttia koostui erilaisista veroista ja dieselpolttonesteen hinnasta arviolta 46 prosenttia muodostui syyskuun 22 hintatasolla veroista. Verotus on juuri se asia, johon me päättäjät täällä pystymme omalla toiminnallamme vaikutta-

Punkt i protokollet PR 169/2022 rd

maan. Mitään muuta on turha edes väittää. Hallitushan tosin näin yrittää tehdä jatkuvasti, mutta se on höpöpuhetta.

On ihan selvää, että auto on useimmiten välttämättömyys. Se on suomalaisille välttämätön, jotta pitkien välimatkojen takia voidaan ylipäättään arkea pyörittää. Töissä ja kaupassa pitää käydä, lapset pitää kuljettaa harrastuksiin, ja niin edelleen. Meillä Pohjanmaalla ei hirveästi metroja ja ratikoita näy, eli julkisen liikenteen käyttäminen on hiukkasen vaikeaa, vaikka vihreät täällä Helsingissä kuinka asiasta huutavat. Kaikkein pahiten korkea polttoaineen hinta kurittaa perheellisiä, jotka asuvat maaseudulla tai pienissä kaupungeissa, mutta se vaikuttaa totta kai myös moneen muuhunkin, esimerkiksi siihen, kuinka paljon tavara maksaa kaupassa. Tavaroiden kuljettaminen tapahtuu edelleen ensisijaisesti kumipyörillä. Suomi pyörii kumipyörillä.

Polttomoottoriautot ovat välttämättömiä, vaikka Euroopan unioni on nyt kaikessa hulluudessaan mennytkin päättämään ja suunnittelemaan sellaista meidän niskaamme, että 2035 uusien polttomoottoriautojen myynti kiellettäisiin. Voi tätä kehitystä!

Arvoisa puhemies! Toki hallitus antoi pienen kädenojennuksen laskeakseen polttoaineiden hintaa ja laski jakeluvelvoitetta väliaikaisesti. Kiitos siitä, mutta alennuksen olisi pitänyt olla vielä suurempi ja sen olisi pitänyt kestää kauemmin. Nyt tilanne on se, että vuoden 24 alussa jakeluvelvoitetta tulee painetta nostaa jyrkemmin, jotta saadaan alennuksesta johtuva päästöjen nouseminen kompensoitua nopeasti ja päästövähennystavoitteet saavutettua. Itse olen näistä tavoitteista kyllä varsin eri mieltä. Monenlaista arviota on tämän noston vaikutuksista polttoaineen hintoihin esitetty, mutta varovaisenkin arvion mukaan hinta kohoaa 20 senttiä heti kun vuosi vaihtuu. Jos myös suunniteltu kotimainen päästökauppa toteutuu — jota en toivo — voivat pumppuhinnat nousta jopa 50 senttiä. Miettikää nyt, rakkaat suomalaiset, mitä se tekee teidän kukkarollenne.

Tämän hallituksen politiikka on ollut vastuutonta, ja sen EU:n himmelin kaikessa kumartamisen täytyy loppua. Korotuksen jyrkkyys johtuu ennen kaikkea siitä, että Suomi on asettanut tavoitteeksi, että jakeluvelvoite nousisi vuoteen 2030 mennessä 34 prosenttia. Tässä kohtaa on hyvä huomioda, että Euroopan unioni edellyttää vain 14 prosentin tasoa. Toisin sanoen jälleen kerran kysymys on puhtaasti ideologisesta viherhumpasta, joka pitää saada loppumaan tässä maassa hyvin pian. Onneksi tämä vaalikausi loppuu aivan juuri, ja kansalaiset saavat sitten päättää, jatkuuko se vihreän mössön valuminen täältä talosta tuonne kansan pariin.

Ruotsi täysin meistä poiketen päätti asettaa jakeluvelvoitteensa EU:n asettamaan minimiin alkaen vuodesta 24. Onkin mielenkiintoista nähdä, minkälainen ero Ruotsin ja Suomen pumppuhintoihin tulee, kun maat tekevät päinvastaista politiikkaa. Seuraava hallitus ikävä kyllä joutuu pohtimaan heti alkumetreillään hinnankorotuspaineita, jotka tulevat paitsi jakeluvelvoitteesta myös Euroopan unionin omista ilmastotavoitteista. Nyt on korkea aika ottaa lusikka kauniiseen käteen, lopettaa maailmanhalaaminen, katsoa kansallista etua ja laittaa nämä asiat rotiin. — Kiitos, arvoisa puhemies.

Toinen varapuhemies Juho Eerola: Kiitos, edustaja Peltokangas. — Edustaja Kettunen on poissa. — Edustaja Junnila.

18.14 Vilhelm Junnila ps: Arvoisa puhemies! ”Se maksoi saman verran kymmenen vuotta sitten ja tulee maksamaan saman kymmenen vuoden kuluttuakin.” Näin sanoi ministeri Harakka. Kyselytunnilla muistelin, mitä ministeri Orpo oli aikoinaan sanonut. Tämän to-

Punkt i protokollet PR 169/2022 rd

dettiin olevan rimalitus, mutta kyllä asia on niin, että tässä salissa pitää voida muistella, mitä ministerit ovat aikaisemmin sanoneet. Heidän sanojensa ja tekojensa ristiriita on se keskeinen asia tässä, joka näyttää nyt mediantakin unohtuneen.

Arvoisa puhemies! Ministeri Harakka on todennut myös: ”Kyseessä on tulonsiirto. Pankkitilille ilmestyy rahaa.” Pankkitilille ilmestyy rahaa, liikenneministeri Harakka lupasi aikaisemmin tässä salissa. [Perussuomalaisten ryhmästä: Ei ole näkynyt!] — Ei ole näkynyt, ja sen vuoksi on äärimmäisen tervetullutta, että kansalaiset ovat tehneet kansalaisaloitteen ja osoittaneet aktiivisuutta bensiinin ja polttoaineteiden hintojen alentamiseksi, kun hallitus ei ole siihen pystynyt.

Arvoisa puhemies! Täällä edustaja Mäenpää piti hyvän puheenvuoron aikaisemmin, ja kannatan hänen tekemiään lausumaehdotuksia. Edustaja Mäenpää jätti kolme lausumaa.

Niissä eduskunta edellyttää, että hallitus siirtää liikkumisen ja lämmittämisen kustannuksia kasvattavaa Suomen hiilineutraalisuustavoitetta vuodesta 35 EU:n sallimaan tavoitevuoteen 2050. Kysymyksen on siitä, että Suomi on omassa kunnianhimoissaan ja ideologisessa politiikassaan edellyttänyt itseltään tätä vuotta 2035, kun muualla Euroopassa ollaan tekemässä näitä kansalaisille ja yrityksille erittäin kalliita toimia vasta vuoteen 2050 mennessä.

Arvoisa puhemies! Lisäksi lausumassa edellytetään, että kansalaisaloitteen ja edustaja Mäenpään toimenpideoitteen tavoitteiden mukaisesti hallitus käynnistää toimenpiteet polttoaineveron alentamiseksi asteittain EU:n sallimalla minimitasolle.

Ja kolmantena lausumana on, että hallitus luopuu polttoainehintoja korottavista toimenpiteistä, muun muassa biopolttoaineen osuuden jakeluvaikeudesta, jonka hintalappu täysimääräisesti toteutuessaan olisi jopa 50 senttiä litralta, kuten tässä aikaisemmassa puheenvuorossa todettiin. Edustaja Peltokangas toi tämän erinomaisesti esiin.

Kyllä minä kiitän kansalaisaloitteen tekijöitä tässä. Ainoa ongelma tässä on se, että ministerit kyllä puhuvat mutta tekoja ei näy.

Arvoisa puhemies! Toistan vielä: Ministereiden omien puheiden esiin ottaminen tässä salissa ei ole rimalitus. Rimalitus on se, että ministerien puheet eivät johda tekoihin. [Petri Huru: Juuri näin!]

Toinen varapuhemies Juho Eerola: Näin. — Ja edustaja Huru.

18.17 Petri Huru ps: Kiitos, arvoisa herra puhemies! Käsittelemme siis kansalaisaloitettua polttoaineveron laskemiseksi, ja myös edustaja Mäenpää on tehnyt toimenpideoitteen samasta asiasta.

Haluan myös aluksi kannattaa edustaja Mäenpään tässä yhteydessä tekemiä lausumia, joissa siis esitetään kunnianhimoisten ilmastotavoitteiden tarkastamista ja aikataulujen siirtämistä hieman myöhemmäksi. Siinä ehdotetaan myös polttoaineveron asteittaista laskemista EU:n minimiin sekä myös hallituksen esitetään luopuvan polttoaineen hintoja korottavista toimista. Haluan näistä nostaa esiin esimerkiksi jakeluvaikeuden, jota siis hallitus on tilapäisesti nyt laskenut mutta on tulevina vuosina sitä esittänyt korotettavan jopa aikaisempaa enemmän, mikä nostaa polttoaineen hintoja jopa useita kymmeniä senttejä. Eikä sovi myöskään unohtaa EU:n joulun alla tekemää liikenteen päästökauppajärjestelmän luomista, joka myös tulee nostamaan polttoaineen hintoja.

Eli on syytä tehdä tulevilla kaudella sellaisia toimia, joilla me takaamme kansalaisille kohtuuhintaisen polttoaineen. Kuten tiedämme, Suomi on pitkien etäisyyksien harvaan

Punkt i protokollet PR 169/2022 rd

asuttu maa, jossa auto on välttämättömyys. Julkiset kulkuneuvot eivät toimi joka puolella, kuten ne toimivat Kehä kolmosen sisällä. Lisäksi polttoaineen hinta on merkittävä tekijä myös yritystemme kustannuskilpailukyvyllä, ja tämä on ollut yksi vaikuttava tekijä, kun esimerkiksi biojalostamohankkeita on siirtynyt Suomesta Rotterdamiin.

Kiitän kansalaisaloitteen tekijöitä, yhdyn edustaja Mäenpään tekemiin esityksiin, ja toivomme tulevaisuudessa hieman halvempia polttoaineen hintoja. — Kiitos.

Toinen varapuhemies Juho Eerola: Kiitos. — Ja edustaja Kotiaho.

18.20 Jouni Kotiaho ps: Arvoisa puhemies! Polttoaineen alentaminen -kansalaisaloite on tullut, ja se on hyvä asia. Tämä on hätähuuto kansalta. Suomi on pitkien etäisyyksien maa, ja polttoainekuluista tulee iso kulu, käy sitten työssä taikka harrastuksissa, kaupassa. Maaseudulla ei ole joukkoliikennettä. Ihmiset ikääntyvät. Ei pääse suksilla, ei potkukelkalla, ja jos sinne vielä maantie jotenkin menee ja sitä hoidetaan, niin se matka on polttomootoriautolla tehtävä — siellä ei sähköautolla pärjää. Ja niin kuin tässä aloitteessa haetaan, ne polttoaineet ovat nousseet yli kestävänsä, ja nyt se rupeaa olemaan jo työssäkäynnin este: ei oteta työtä kauempaa, kun sen työn tekeminen maksaa niin paljon, että se tulo menee liikkumiseen, mikä on tietysti ymmärrettävääkin, jos jotenkin muutenkin elää sitten.

Se on tietysti ymmärrettävää, että markkinat määräävät raakaöljyn hinnan. Sillehän ei valtio voi mitään, mutta valtio voi verotuksella ja sitten tällä viherhämpällä ja kaikella muulla — jakeluvaihteen alentamisella ja tällaisilla — auttaa kansalaisia selviämään niistä arjen kuluista: käymään siellä työssä ja harrastuksissa.

Ja tästä jakeluvaihteesta vielä: Minua ihmettyttää se, kun puhutaan, että se tuo sitä vihersiirtymää, kun siitä polttoaineesta otetaan energiaa pois eli sitä lantataan. Minun näkemykseni mukaan ainakin meillä sitä polttoainetta kuluu enempi, kun siitä on energiaa pois, että ei se ole yksi yhteen. Se on vaan sillä lailla.

Minä kannatan edustaja Mäenpään toimenpideoitoita, ja toivotaan nyt, että järki alkaisi voittamaan tässä. Tosin kohta ovat vaalit tulossa, ja jospa siitä sitten muuttuisi Suomen kansallekin tämä jollakin tapaa kestävä elämä. — Ei muuta.

Toinen varapuhemies Juho Eerola: Näin. — Ja edustaja Junnila.

18.22 Vilhelm Junnila ps: Arvoisa puhemies! On todellakin aika laittaa stop autoilijoiden kuritukselle, ja tämä koskettaa kansalaisten lisäksi myös sitten ylipäättään logistiikkaa koko maassa. Tälläkin hetkellä AKT lakkoilee. [Petri Huru: Juuri näin!] Tämän lisäksi EU:n päästökauppa, joka koskettaa tie- ja meriliikennettä, tulee erittäin raskaasti rokottamaan koko meidän logistiikkaketjua ja aiheuttamaan merkittäviä kustannuksia. Älkäämme siis ihmetelkö, kun erilaiset tuotteet jälleen kasvavat hinnoissaan.

Arvoisa puhemies! Ehkä keskeisin hallituksen epäonnistuminen tämän kauden aikana liittyykin ammattidieselin käyttöönottoon — tai oikeastaan joutenoloon, koska tätä asiaa ei sen aika yksinkertaisesta toteuttamistavasta huolimatta saatu voimaan. Eli samaan aikaan kun kansalaiset kärsivät ja kärvistelevät erittäin korkeista polttonestehinnoista, vaikka ministeri Harakka muuta väittää, ammattikäyttäjät ovat aivan pulassa näiden hintojen kanssa. Tämän toteuttaminen olisi äärimmäisen tärkeää edelleen.

Arvoisa puhemies! Toistan vielä tämän päästökaupan vaikutuksen, sillä meillä on jo kilpailun kannalta olosuhteet huomattavasti heikommat kuin vaikkapa Keski-Euroopassa. Me

Punkt i protokollet PR 169/2022 rd

olemme meidän satamistamme riippuvaisia, ja ylipäänsä maan sijainti, etäisyydet ovat pitkät, meillä on rikkonainen saaristo ja niin edelleen. Koko logistiikkaketju itsessään on hyvin tehokas, mutta valitettavasti kustannuksia tulee meidän olosuhteistamme. Tämä on se toinen syy, minkä haluan nostaa tämän kansalaisten ahdingon lisäksi.

Kumpaan hallitus ei ole esittänyt minkäänlaisia toimenpiteitä, vaan itse asiassa on käymässä päinvastoin: jakeluvelvoite uhkaa edelleen nostaa pumppuhintoja. Kaikki dieselautoa käyttävät tietävät, että käyttövoimavero tulee näiden hintojen päälle siitäkin huolimatta, että tällä hetkellä diesel maksaa jopa bensaa enemmän. Siksikin tämä aloite on erittäin hyvä tuoda tänne, ja vielä parempi on sitten tämä Mäenpään tekemä toimenpideoite. Perussuomalaisten linjahan on se, että polttonesteiden hintoja pitää pyrkiä alentamaan asteittain aina EU:n minimitasoa kohti.

Toinen varapuhemies Juho Eerola: Näin. — Ja edustaja Niemi.

18.25 Veijo Niemi ps: Arvoisa herra puhemies! Sillä kohtaa kun kansalaisaloitteessa on yli 100 000 allekirjoittajaa, luulisi vihdoinkin arvonn hallituksen heräävän siihen, missä ollaan menty aivan kohtuuttomaan tilanteeseen. Ei ole kuin hetki siitä, kun tuossa penkissä tulkin lähistöllä istui liikenneministeri Harakka ja vakuutti meille sillä tavalla, että tällä hallituskaudella bensiinin ja dieselin pumppuhinnat eivät nouse. No, ne ovat nousseet aivan huimasti hänen kertomansa jälkeen.

Toinen asia, mikä tässä nyt on noussut jo monta kertaa esille: Tällä hetkellä dieselin pumppulitrahinta on noin 2,06, bensiini saattaa olla 1,95. On aivan kohtuuton dieselpolttoainetta käyttäville autoilijoille käyttövoimavero vielä tämän päälle, koska diesel maksaa nyt enemmän kuin bensa.

Toinen suuri epäkohta on lämmitysöljyn hinta. Se on aivan kohtuuttoman korkealla ja kaiken lisäksi vielä tilanne se, että vaikka monet kansalaiset haluaisivat vaihtaa öljylämmityksen esimerkiksi ilmasta veteen -järjestelmään, näitä järjestelmiä ei ole vuoteen saanut mistään ostaa. Tilanne on aivan kohtuuton. — Kiitos.

Toinen varapuhemies Juho Eerola: Kiitos. — Ja edustaja Huru.

18.27 Petri Huru ps: Kiitos, arvoisa herra puhemies! Puhumme siis polttoaineveron alentamiseen tähtäävästä kansalaisaloitteesta, mutta edustaja Junnila täällä mainitsi jo aiemmin puhutun EU:n tasoisen liikenteen päästökaupan, joka todellakin tulee nostamaan Suomen kuljetuskustannuksia, kun olemme saari, ja varsinkin talvimerenkulun osalta. Tämä on erittäin merkittävää, että pidämme omasta kilpailukyvyystämme huolta ja vaadimme kansallisia poikkeamia näihin meriliikenteen päästökauppoihin ja sitä, että siellä huomioidaan meidän talvimerenkulku täysimääräisesti, mitä siitä aiheutuu meille kustannuksia.

Haluan myös nostaa tähän EU:n päästökaupamalliin kiinteästi liittyvän sosiaalirahaston, eli ollaan myös perustamassa sosiaalista ilmatorahastoa, jossa todennäköisesti Suomi taas tulee olemaan nettomaksaja, kun rahastosta on tarkoitus tukea esimerkiksi EU-kansalaisia ja pienyrittäjiä päästötavoitteiden vaatimissa kuluissa, kuten öljylämmityksen vaihtamisessa ilmalämpöpumppuun tai polttomoottoriauton vaihtamisessa sähköautoon. Tässä Suomen tulee ehdottomasti vahtia omia etujaan ja vaatia, että tämän Ilmatorahaston tuotot käytetään kansallisesti eivätkä ne mene pohjattomaan EU:n kaivoon, josta maksetaan EU:n kuluja muille maille. Eli tämän rahan on tultava kansalliseen käyttöön. — Kiitos.

Punkt i protokollet PR 169/2022 rd

Toinen varapuhemies Juho Eerola: Kyllä, kiitos. — Ja edustaja Junnila vielä.

18.29 Vilhelm Junnila ps: Arvoisa puhemies! Täällä tosiaan mainittiin vuoden 2035 päästövähennysaikataulu, ja sehän on huomattavan paljon kunnianhimoisempi kuin EU:n vaatima 2050. Kun on tämä kansalaisaloite käsittelyssä, niin muistutan, että 13. tammikuuta jätettiin allekirjoitettavaksi myös erinomainen kansalaisaloite, jossa on tällä hetkellä noin 12 000 nimeä — siis tulleet hyvin vauhdikkaasti — ja jossa ehdotetaan muutettavaksi voimassa olevan ilmastolain päästövähennysaikatauluun liittyvää pykälää eli sen 1 luvun 2 §:n 1 momenttia, joka siis vaatii päästöneutraaliutta vuoteen 2035 mennessä. Tässä kansalaisaloitteessa vaaditaan tämän muuttamista samaan 2050:een kuin muuallakin Euroopassa. Lisäksi siinä ehdotetaan ilmastolakia muokattavan muiltakin osin vastaamaan päästövähennysaikataulultaan korkeintaan eurooppalaisen tai kansainvälisen lainsäädännön vaatimaa tasoa, joihin on sitouduttu.

Nämä molemmat aloitteet ovat hengeltään erittäin hyvin maahamme sopivia. Suomalaista tieliikennettä raskennetaan yli kahdeksalla miljardilla eurolla, ja tästä palautuu ainoastaan roposia kansalaisten, autoilijoiden ja muiden kuluttajien, käyttöön. [Petri Huru: Erittäin kannatettavat aloitteet!]

Riksdagen avslutade debatten och avbröt behandlingen av ärendet.