

Täysistunto

Tiistai 6.6.2023 klo 14.01—16.37

Täysistunto alkoi klo 14.01. Täysistunto päättyi klo 16.37.

Puhetta johtivat toinen varapuhemies Tarja Filatov (14.01—14.57) ja ensimmäinen varapuhemies Juho Eerola (14.57—16.37).

1. Nimenhuuto

Nimenhuutoraportti Liite 1A

Toimitettiin nimenhuuto.

2. Ilmoituksia

2.1. U-asiat

Puhemies on lähettänyt valiokuntiin Euroopan unionin asian U 12/2023 vp.

2.2. Kertomukset

Eduskunnalle on annettu Valtiontalouden tarkastusviraston erilliskertomus eduskunnalle valtion vuoden 2022 tilinpäätöksen ja hallituksen vuosikertomuksen tarkastuksesta (K 16/2023 vp).

2.3. Toimenpidealoitteet

Puhemiesneuvosto on 30.5.2023 päättänyt lähettää valiokuntiin toimenpidealoitteet TPA 6—8/2023 vp.

2.4. Sidonnaisuudet, muut

Eduskunnalle on annettu Apulaisoikeusasiamiehen sidonnaisuusselvitys M 1/2023 vp.

3. Lakialoite polttoaineveron kohtuullistamisesta ja kohtuullisen hintatason turvaamisesta

Kansalaisaloite KAA 1/2023 vp

Lähetekeskustelu

Toinen varapuhemies Tarja Filatov: Lähetekeskustelua varten esitellään päiväjärjestyksen 3. asia. Puhemiesneuvosto ehdottaa, että asia lähetetään valtiovarainvaliokuntaan.

Pöytäkirja PTK 10/2023 vp

Lähetekeskusteluun varataan tässä vaiheessa enintään 45 minuuttia. Asian käsittelyssä noudatetaan aikataulutettujen asioiden osalta sovittuja menettelytapoja.

Tämän asian yhteydessä sallitaan keskustelu myös päiväjärjestyksen 4. asiasta. — Edustaja Garedeu, olkaa hyvä.

Keskustelu

14.02 Kaisa Garedeu ps: Arvoisa puhemies! Suomessa ilmastokiihko ja autoilijoiden kurittaminen on huipussaan. Yli 184 000 suomalaista sai onneksi tarpeekseen: sen seurauksena eduskuntaan on saapunut kaksi kansalaisaloitetta, joista ensimmäisessä esitetään hallitusta laskemaan polttoaineiden valmisteveroa aina kun nämä muut velvoitteet nostavat hintaa. Valmisteveroa toivotaan laskettavan yhdellä sentillä jokaista voimassa olevaa jakeluvolteprosenttia kohden. Yksin tällä aloitteella on yli 130 000 allekirjoittajaa. Olen erittäin iloinen tästä aloitteesta — näistä molemmista. On hyvä, että kansalaiset eivät hyväksy täysin perusteetonta autoilijoiden kyykyttämistä ja haluavat muutosta.

Polttoaineiden hinnat ovat nousseet merkittävästi parin viimeisen vuoden ajan. Maantieteellisesti tosiasiat eivät sen sijaan ole muuttuneet. Suomi on edelleenkin pitkien etäisyyksien maa. Muualla kuin pääkaupunkiseudulla on isompien kaupunkien keskustoissa haastavaa pärjätä ilman autoa, ainakin perheellisten. Esimerkiksi Keski-Suomessa on useita paikkakuntia, joista ei julkisilla kulkuneuvoilla pääse kohtuullisesti liikkumaan — tai edes Jyväskylään. Kun paikkakunnalta toiselle liikkuminen on yhä kalliimpaa, pienet paikkakunnat autioituvat eikä pitkien matkojen takaa kaikilla ole varaa edes käydä töissä. Ilmas- toagendalla voi olla kohtalokkaat seuraukset erityisesti maaseudulle. Olisi kestävämpiä romuttaa työn vastaanottamisen ja työssä käymisen kannattavuus ilmaston nimissä. Näillä polttoaineiden hinnoilla vanheneva väestö jää jumiin kotiensa yksinäisyyteen, kun rahat eivät enää meinaa riittää edes ruokaan ja lääkkeisiin, saatika sitten bensaan. Kansalaisten eriarvoistuminen lisääntyy, kun kohta vain rikkailla on varaa liikkua autolla. Mielestäni kohtuuhintaisen liikkumisen pitäisi olla hyvinvointivaltiossamme perusoikeus ja sen tulisi kuulua tasapuolisesti kaikille.

Arvoisa puhemies! Rahastus ilmaston nimissä ei tietenkään koske ainoastaan yksityisautoilijoita. Kohonneet polttoainekustannukset osuvat kuljetusalalle. Viime vuoden elokuussa kuljetusalan kustannusten nousu oli yli 14 prosentin vuosivauhdissa. Dieselöljyn hinnan vuosinousu oli heinäkuussa ollut 45,1 prosenttia — tällä hetkellä hiukan helpompi, mutta silti tämä on edelleen vaikeaa kuljetusalalle. Suomessa tavaraliikenne liikkuu kauppoihin autoilla, ja siksi kuljetusalan kustannusvaikutukset heijastuvat kuluttajille suoraan ruuan ja muiden tuotteiden hintojen nousuna, eli kansalaiset maksavat.

Suuressa kuvassa on erittäin tärkeää huomioida myös polttoainekustannusten vaikutukset Suomen kansainväliseen kilpailukykyyn. Kilpailukyky on Suomen elinehto. Suomeen tarvitaan investointeja, ja suomalaisten tuotteiden vienti on saatava nousuun. Muita maita kireämmillä ilmastotavoitteilla, jotka nostavat kustannuksia, ammuimme itseämme jalkaan ja jäämme tässä kilpajuoksussa jälkeen.

Kuten perussuomalaiset ovat vuodesta toiseen toistelleet: Suomi ja suomalaisten etu tulee laittaa ensimmäiseksi. Se, että suomalaisilla on varaa ajaa autolla, on koko Suomen etu. Siksi kannatan näiden kansalaisaloitteiden huolellista käsittelyä ja parhaiten soveltuviin toimiin ryhtymistä. — Kiitos.

Pöytäkirja PTK 10/2023 vp

Toinen varapuhemies Tarja Filatov: Jos tässä vaiheessa on tarvetta debattiin, niin voimme sen käydä, eliikkä avataan hetkeksi tuo V-painike, joka tarkoittaa, että voi pitää yhden minuutin mittaisen puheenvuoron. Edustaja Saramo oli sitä jo pyytänyt. Eliikkä painakaa V-painiketta ja seisomaan nousten. — Edustaja Saramo, olkaa hyvä.

14.07 Jussi Saramo vas (vastauspuheenvuoro): Kiitos, arvoisa rouva puhemies! Käsittelemme asiaa, joka on todella tärkeä monille ihmisille, ei pelkästään siellä syrjäseuduilla, vaan myös meillä Uudellamaalla auto on monelle pakollinen työmatkoilla. Meillä Uudellamaalla itse asiassa kuljetaan autolla pisimpiä työmatkoja. Itse esimerkiksi pystyn kulkemaan junalla, mikä on ihan luksusta, mutta moni ei pysty.

Mutta täytyy sanoa, että onneksi Suomessa on ollut tätä niin sanottua ilmastokiikkoa tai viherhumpkaa, koska sen ansiosta meillä esimerkiksi ruuan hinta ei ole noussut niin kuin... Virossa inflaatio on ollut yli 20 prosenttia, meillä Suomessa se on ollut alle 10, koska me olemme tehneet tätä vihreää siirtymää. Ja nyt onkin hurjat ne tiedot, joita Säätytalolta olemme kuulleet, että te olette nostamassa kaikkien meidän ruuan hintaa ja meidän elinkustannuksien hintaa, jotta pystytte laskemaan bensan hintaa. Tämähän on aivan nurinkurista: toimitaan kotimaista työtä vastaan, että saadaan pelattua Lähi-idän öljyseikkien ja Putinin pussiin, niin kuin te olette aina vaatineet. [Välihuutoja perussuomalaisten ryhmästä — Jussi Halla-aho: Uusi hallitus on epäonnistunut täydellisesti!] Haluaisinkin kuulla, mikä tämä perussuomalaisten linja oikein tässä on. [Veronika Honkasalo: Hyvä puhe!]

Toinen varapuhemies Tarja Filatov: Edustaja Laakso.

14.08 Sheikki Laakso ps (vastauspuheenvuoro): Arvoisa puhemies! On kyllä hienoa kuulla, että entisessä hallituksessa ollaan huolissaan näistä meidän kustannuksista. Voin luvata, että me Säätytalolla kyllä tehdään pitkää päivää juuri sen takia, että ihmisten kustannukset eivät tulisi nousemaan. [Veronika Honkasalo: Sehän nähdään!]

On hienoa, että ihmiset tuolla niin sanotusti kaduilla ovat päättäneet kertoa meille, mitä he haluavat täältä, meidän päätöksiltä, ja tuo määrä ihmisiä, mitä tämänkin kansalaisaloitteen takana on, kertoo siitä, että tämä asia on otettava todella vakavasti. Tämä on juuri niitä asioita, jotka nostavat ruoan hintaa, koska vihannekset ja tomaatit ja kaikki muutkaan hyödykkeet eivät kulje sinne kauppaan millään junalla, vaikka edustaja Saramo sinne pääsisikin. Tilanne on se, että me tarvitaan oikeasti, täysin, edelleen, myös fossiilisia polttoaineita, että meille kauppaan tulee edes tavaraa. — Kiitos. [Maria Guzenina: Ja työvoimaa tarvitaan!]

Toinen varapuhemies Tarja Filatov: Edustaja Mäenpää.

14.09 Juha Mäenpää ps (vastauspuheenvuoro): Arvoisa puhemies! Edustaja Saramokin oli sitä mieltä, että polttoaineen hintaa tulee varmaankin laskea, jos oikein ymmärsin, ja että nämä hinnat huolestuttavat täällä Uudellamaallakin. Kuitenkin, jos oikein muistan, edustaja Saramokin oli korottamassa tätä polttoaineeverotusta viime kaudella. [Timo Heinen: Se oli niin sanottu eri asia! — Välihuutoja oikealta]

Mutta se, mistä haluaisin huolestuneena sanoa: Tänä aamuna eräs jalkapallovalmentaja minulle soitti ja kertoi, että hän ei enää pysty käymään hoitamassa näitä valmennusjuttuja.

Pöytäkirja PTK 10/2023 vp

Lapsia on jäänyt pois harrastuksesta sen takia, kun vanhemmilla ei ole rahaa polttoaineeseen.

Elikkä tuolla maaseudulla auto on välttämätön. Siellä on pitkät matkat muuallekin kuin töihin, harrastuksiin. Siellä ei ihmisillä ole varaa ajaa, ja näyttää siltä, että he maksavat enemmän veroa [Puhemies: Minuutti!] tai veronluonteista maksua tästä tämän polttoaineen kautta. Sitä pitää alentaa.

Toinen varapuhemies Tarja Filatov: Edustaja Purra.

14.10 Riikka Purra ps (vastauspuheenvuoro): Arvoisa puhemies! Ymmärrän, että vasemmalla kismittää, kun teidän hallituskautenne aikana palkansaajan reaaliensiot tippuivat historiallisen alas, kaikki kallistui, valtionvelka kasvoi huimasti. Nyt sieltä huudellaan näitä ohjeita sitten Säätytalolle, mutta uskoisin, että Säätytalolla kaikki neuvottelijapuolekset ovat sitoutuneet siihen, että minkäänlaiset toimenpiteet eivät lisää arjen kustannuksia. Päinvastoin, siellä ymmärretään niin fossiilisten polttoaineiden, autoilun kuin monen muunkin logistiikkaan kuuluvan sektorin tärkeys koko maan kannalta, tavallisten ihmisten ostovoima, ja ymmärretään myös, että näitä kaikkia asioita pitää edistää sillä tavalla, että meidän julkinen talous ei kärsi. Päinvastoin, Säätytalolla pyritään sopeuttamaan tätä julkista taloutta teidän jälkienne takia. [Veronika Honkasalon välihuuto — Välihuutoja perussuomalaisten ryhmästä]

Toinen varapuhemies Tarja Filatov: Edustaja Hoskonen.

14.11 Hannu Hoskonen kesk (vastauspuheenvuoro): Arvoisa herra puhemies! Juuri näin. Jos me haluamme näitä kotimaisia kustannuksia alentaa, on meidän kiinnitettävä huomiota energian hintaan.

Ensimmäisenä tulee oikaista professori Ollikaisen, tämän satusedän, väärät tiedot meidän päästöistä: [Perussuomalaisten ryhmästä: Juuri näin!] kun se 15 miljoonaa tonnia pudotetaan ja lasketaan meidän rehelliset, oikeat päästöt ja oikeat hiilinielut, me olemme silloin lähes hiilineutraaleja jo nyt, ja kun pannaan metsät vielä kuntoon, niin olemme hiilinegatiivisia helposti. Kotimaisen energian hinta on nostettu tällä päästökaupalla turpeen syrjimisen takia. Tämäkin pitää oikaista, koska turvehan uusiutuu — kaikki me sen tiedämme. [Perussuomalaisten ryhmästä: Kyllä!]

Ja toinen asia: Katsokaapa, hyvät ystävät, mitä tehdään pääkaupunkiseudulla: kotimaista turvetta nyt syrjitään, niin että sitä ei saa enää mistään, mutta Italiasta ajetaan tänne pääkaupunkiseudulle jätettä poltettavaksi. [Perussuomalaisten ryhmästä: Järjetöntä!] Eihän tässä ole enää mitään tolkkua. Saramokin siellä naureskelee tyytyväisenä, miten lämmintä on pääkaupunkiseudulla, kun täällä on niin armottoman hyvä jätteellä lämmittää. [Jussi Saramo pyytää vastauspuheenvuoroa]

Ja viimeisenä, arvoisa puhemies: Meidän kannattaa muistaa, että kotimainen metsäteollisuus on pulassa, jos tätä hommaa ei hoideta. Tehtaita pannaan kohta kiinni, ja se on sitten isompi homma se. [Perussuomalaisten ryhmästä: Järkipuhetta!]

Toinen varapuhemies Tarja Filatov: Minuutti, edustaja Hoskonen. — Edustaja Harjanne.

Pöytäkirja PTK 10/2023 vp

14.13 Atte Harjanne vihr (vastauspuheenvuoro): Arvoisa puhemies! Ymmärrän hyvin huolen tämän aloitteen taustalla: Suomi on pitkien etäisyyksien maa, ja energiaköyhyys on tosiasia. Samalla tiedetään, että ajokilometrit korreloivat tulotason kanssa suoraan, ja itse asiassa hyvinkin merkittävästi, ja tällainen tehoton ja kallis hintasääntely on sellainen, että käytännössä se suurin nettohyöty menisi suurituloisille. Sen takia se kannattaisi enemmänkin järjestää vihreiden esittämän energiarahan tai hiiliosingon kautta, joka säilyttäisi myös kannustimet siihen fossiilisten polttoaineiden kulutuksen vähentämiseen. [Riikka Purran välihuuto]

Viime kaudella muutama otteeseen kuultiin sellaista heittoa, että Suomi on Venezuelan tiellä. Hyvät ystävät, äänten kalastelu halvalla bensalla, se on se ihan aito Venezuelan tie. [Riikka Purra: Ei mennyt maaliin! — Mauri Peltokangas: Ei mennyt maaliin!]

Toinen varapuhemies Tarja Filatov: Edustaja Kalmari.

14.14 Anne Kalmari kesk (vastauspuheenvuoro): Arvoisa rouva puhemies! On hyvä, että tänne taloon tuli kansalaisaloite polttoaineen hinnan, veron laskemisesta. Ihan joka kausi, kun olen tässä talossa ollut, on tehty indeksikorotukset polttoaineisiin, [Sheikki Laakso: Ne ovat niitä eri asioita!] ja nyt polttoaineitten hinta on niin korkealla, että näin ei tule tehdä, vaan kyllä meidän täytyisi kaikkien tehdä voitavamme, että sitä hintaa voitaisiin laskea. [Perussuomalaisten ryhmästä: No, te ette ainakaan tehneet!]

Toinen asia, mihin pitäisi tehdä muutos, on se, että dieselpero pitäisi ehdottomasti poistaa — sillä ei ole nykypäivänä mitään perustetta. On aivan käsittämätöntä, että käyttövoimaveron on jopa biokaasulla. Tämäkin voitaisiin poistaa siinä samassa rytyssä, tämä epäoikeudenmukaisuus. [Sebastian Tynkkynen: Olitteko te neljä vuotta hallituksessa?]

Toinen varapuhemies Tarja Filatov: Edustaja Kulmuni.

14.15 Katri Kulmuni kesk (vastauspuheenvuoro): Arvoisa puhemies! Varmasti väistyvä hallitus ja sen puolueet kuten myös tulevan hallituksen puolueet tietävät, että asiat ovat yleensä tavattoman paljon monimutkaisempia kuin äkkiseltään voisi uskoa, ja toivotan kyllä ihan vilpittömästi menestystä teille energiaverotuksen keventämiseen ja julkisen talouden tasapainon vahvistamiseen. Samanaikaisesti näiden tekeminen on tietenkin varsin haastavaa, mutta uskon, että oppositiosta ainakin keskusta tulee tässä asiassa varmasti teitä tukemaan. [Riikka Purran välihuuto]

Seuraavassa kohdassa käsittelemme dieselin käyttövoimaveron poistoa. Kuten edustaja Kalmari tässä puhui, niin jokaisella vaalikaudella yleensä käsitellään niin energiaverojen kevennystä kuin käyttövoimaveron kevennystä. Meidän järjestelmämme on lähtenyt siitä, että eri energiamuotoja pitäisi verottaa mahdollisimman yhdenmukaisesti, ja jos käyttövoimaveron poistuu, pelko tietenkin on, että silloin pumppuhinta tulee nousemaan, kun dieselin alempaa veroa pitäisi todennäköisesti korottaa. [Perussuomalaisten ryhmästä: Se oli rehellistä! Se oli rehellinen puhe!]

Toinen varapuhemies Tarja Filatov: Edustaja Aittakumpu.

Pöytäkirja PTK 10/2023 vp

14.16 Pekka Aittakumpu kesk (vastauspuheenvuoro): Arvoisa puhemies! On syytä kiittää kansalaisaloitteiden vastuhenkilöitä ja allekirjoittajaa. He ovat tuoneet todella tärkeät aiheet keskusteluun ja hyvään aikaan.

Ymmärrän, että monella on halua puhua siitä, mitä menneisyydessä on tapahtunut. Voisi esimerkiksi mainita sen, että perussuomalaiset viimeksi hallituksessa ollessaan korottivat polttoaineveroa. [Eduskunnasta: Ohhoh!] Olennaista on kuitenkin, mitä tehdään nyt. Mitä tehdään nyt ja mihin suuntaan Suomea viedään, saadaanko jakeluvuoroitteen alennukselle jatkoa, poistuuko dieselin käyttövoimaverot, mitä tapahtuu Säätytalolla — voimia ja viisautta sinne. [Mauri Peltokangas: Kiitos, kyllä!]

Arvoisa puhemies! Keskusta kannattaa molempien kansalaisaloitteiden tavoitteita laskea autoilun kustannuksia ja ehdottaa, että näistä molemmista myös laaditaan mietinnöt. Haluaisin nostaa esille, että myöskin biokaasun käyttöä tulee edistää ja laajentaa. Tavoitteena tulee olla mahdollisimman paljon kotimaisilla polttoaineilla käyvä liikenne. [Jussi Halla-aho: Keskusta oli kahdeksan vuotta hallituksessa! — Perussuomalaisten ryhmästä: Ei kahdeksassa vuodessa kerkeä!]

Toinen varapuhemies Tarja Filatov: Edustaja Kettunen.

14.17 Tuomas Kettunen kesk (vastauspuheenvuoro): Kunnioitettu rouva puhemies! Täytyy myös omalta osaltani kiittää kansalaisaloitteen tekijöitä, teitä 132 000 suomalaista, jotka allekirjoittitte tämän tärkeän kansalaisaloitteen, joka tuodaan nyt tärkeään aikaan tähän isoon saliin keskusteluun.

Minulla on kuitenkin huoleni. Säätytalolta nimittäin on tihkunut sellaisia tietoja, että jakeluvuoroitetta ei oltaisi ollenkaan laskemassa, [Pekka Aittakumpu: Ohhoh!] ja tästä käytiin keskustelua viime vaaleissa. [Välihuutoja perussuomalaisten ryhmästä] Ensi vuodeksi on ilmeisesti jäädytykset tulossa jakeluvuoroitteen 13,5 prosenttiin, mutta kokoomus ja perussuomalaiset ovat ilmeisesti nostamassa jakeluvuoroitetta jopa 22,5 prosenttiin vuoteen 2027 mennessä. [Riikka Purra: Toisin kuin te 28:aan!] Jos olisi hallitus, kysyisin, miksi te teette näin. [Naurua]

Toinen varapuhemies Tarja Filatov: Edustaja Ovaska.

14.18 Jouni Ovaska kesk (vastauspuheenvuoro): Arvoisa rouva puhemies! Tuossa keväällä, kun ajelin vaalikentillä, kuuntelin paljon radiota siinä samalla, ja muistan erään mainoksen — en muista, minkä puolueen se oli — mutta siinä sanottiin, että bensiinin hinta alas. Ja nyt ollaan tietysti siinä kohdassa, jolloin tullaan sen totuuden eteen, että laskeeko bensiinin hinta. [Perussuomalaisten ryhmästä: On laskenut jo!] Jotkut puolueet ovat sanoineet nyt, että bensiinin hinta ei saa nousta, mutta se on mielestäni eri asia kuin bensiinin hinnan laskeminen.

Mutta tietysti on hyvä, että nyt kansalaisten kautta tämä aloite tuli tänne ja se käsitellään, koska kun tuolla maakunnissa kulkee, niin siellä niitä kilometrejä tulee ja se on kallista. Pienituloisilta eläkeläisiltä tulee jatkuvasti viestiä, ja työssäkäyvät ihmiset sanovat, että ei kannata mennä enää töihin. Olen syntynyt Hämeenkyröstä, mistä tulee semmoinen nelisenkymmentä kilometriä Tampereelle, ja sieltä laittavat viestiä, että ei ole kohta enää varaa mennä Tampereelle töihin, jos ei bensiinin hinta kohtuullistu. [Riikka Purran välihuuto] Eli nyt kyllä odotetaan tekoja.

Pöytäkirja PTK 10/2023 vp

Toinen on tämä ammattidiesel. Siitä on selvitykset tehty, eli toivottavasti uusi hallitus tuo esityksen [Puhemies: Minuutti!] nopeasti tähän taloon. [Jussi Halla-aho: Sitä kahdeksan vuotta jo selvitettiin, eikä ole tullut selvää!]

Toinen varapuhemies Tarja Filatov: Edustaja Kemppi.

14.19 Hilkka Kemppi kesk (vastauspuheenvuoro): Arvoisa rouva puhemies! On totta, että tämä on tämmöinen joka hallituskeväinen aihe, josta aina käydään keskustelua, ja varmaan monissa vaaleissa ollut keskeinen teema, mutta sikäli katson, että tilanne on kyllä muuttunut. Emme me aikaisemmin ole ihan näin rankassa käyttövoimaveron rasitteessa olleet. Kun katsomme pumppuhintoja tällä hetkellä ja vielä tuossa vähän aikaa sitten, niin kyllähän siinä kävi niin, että keskitisleen hinta nousi lämmityksen vuoksi. Se täydensi kaasua, ja se nousi niin, että diesel ja bensa olivat pumpulla yhtä kalliita. Ja sitten vielä päälle tuli tämä käyttövoimavero. Sen takia toivotan hallitukselle rohkeutta tehdä uudistuksia. Mielestäni emme käy nyt keskustelua yksittäisistä euroista tai säästämisestä juustohöyläämällä, vaan tarvitaan rohkeutta tehdä uudistuksia. Katson kyllä, että yksi tämmöinen rohkeuden edellytys olisi kokonaisvaltainen liikenteen verotuksen uudistaminen, tai ainakin ajatus siihen suuntaan, [Puhemies: Minuutti!] että työssäkäynti olisi kannattavaa myös harvaan asutuilla seuduilla.

Toinen varapuhemies Tarja Filatov: Vielä edustajat Tavio ja Elomaa, ja sen jälkeen edustaja Saramo, joka aloitti tämän debatin, ja sen jälkeen mennään puhujalistaan. — Edustaja Tavio.

14.20 Ville Tavio ps (vastauspuheenvuoro): Arvoisa puhemies! Suomalaisella autoilijalla on kaikki syy vaatia kohtuutta hintatasoon. Verohallinnon laskelmassa kilometrikorvaus on 53 senttiä kilometriltä, ja tuo on varmaan aika hyvä suuntaa antava arvio siitä, paljonko Suomessa autoilu maksaa. Sen on puhuttu keskimäärin maksavan noin 500 euroa kuukaudessa. Kaiken kaikkiaan se on sitä luokkaa ja huomattava osa kotitalouden kuukausittaisista kustannuksista. Tämä on työssä käyvien lisäverotusta hyvin pitkälti. Tämä on hyvin pitkälti ilmastotoimien vaikutusta, niin kuin täälläkin on todettu. Aloitteessa vaaditaan aivan oikein kohtuutta jakeluvolvoitteeseen. Täytyy ennen kaikkea pitää tässä järki kädessä. Suomen pieni autokanta ei ole näiden kasvihuonepäästöjen merkittävä lähde. Samaan aikaan Intiassa, Kiinassa, Yhdysvalloissa on satoja miljoonia autoja. [Puhemies: Minuutti!] Kyllä suomalainen autoilija vaatii kohtuutta syystä.

Toinen varapuhemies Tarja Filatov: Edustaja Elomaa.

14.21 Ritva Elomaa ps (vastauspuheenvuoro): Arvoisa puhemies! Pitää kiittää kansalaisaloitteen tekijöitä. Meidän tulee täällä eduskunnassa ottaa vakavasti kaikki kansalaisaloitteet, jotka pääsevät ja saavuttavat eduskunnan, elikkä se on tärkeä viesti kansalaisilta. Nyt se on bensa hinta. Ja jos me puhutaan jatkuvasti työvoimapulasta, niin me puhumme myös siitä, onko ihmisillä mahdollisuus mennä sinne työpaikalle ja maksaa siitä kuljetuksesta, siitä autoilusta, että he pääsevät töihin, ja se on hyvin tärkeää. Kaikki eivät voi kaupungeissa asua, myös maaseudulla täytyy pystyä asumaan, ja se on erittäin tärkeää, että siellä pystyy pitämään myös autoa, koska muuten ei pääse minnekään, ei ole julkista lii-

Pöytäkirja PTK 10/2023 vp

kennettä lähimainkaan kovinkaan tiheästi. Ennen kaikkea tämä työmaalle pääsy ja työn tekemisen mahdollisuus pitää antaa, ja se tarkoittaa sitä, että bensen hinnan on oltava kohtuullinen ja siihen täytyy puuttua, jos se on liian korkea. [Puhemies: Minuutti!] — Kiitos.

Toinen varapuhemies Tarja Filatov: Edustaja Saramo.

14.23 Jussi Saramo vas (vastauspuheenvuoro): Kiitos, arvoisa rouva puhemies! Nyt pitää olla rehellisiä, myös edustaja Hoskosen. Mitä enemmän turvetta poltetaan, niin sen vähemmän voidaan sitten polttaa öljyä, bensaa, tai sitten pitää ajaa alas vanhaa teollisuutta. [Välihuutoja perussuomalaisten ryhmästä]

Perussuomalaiset täällä ovat myös vaatineet, viime viikkoinakin, lisää turpeenpolttoa. Te olette menossa hallitukseen, ette te voi luvata jokaiselle sektorille lisää päästöjä. Ei Suomi voi sellaista tehdä niin kauan kuin me ollaan Euroopan unionissa. Te olette nyt sanooneet, että me emme ole tekemässä teidänkään toiveidenne mukaan mitään brexitiä — se olisikin katastrofi Suomen taloudelle — joten te ette voi enää sumuttaa ihmisiä sillä, että lupaatte kaikille kaikkea. Teidän pitää nyt valita. [Juha Mäenpää: Turpeenpoltosta tulee vähemmän päästöjä kuin puunpoltosta!]

Arvoisa puhemies! Kaikki hallitukset ovat korottaneet polttoaineveroja. Silloin kun te oikeistossa olitte viimeksi hallituksessa, te korotitte monta kertaa; Marinin hallitus korotti vain kerran. Tällä hetkellä polttoainevero on matalammalla tasolla kuin silloin, kun te pääsitte siihen vaikuttamaan. Sähköautot eivät ole ratkaisu [Puhemies: Minuutti!] vielä muutamaan vuoteen, ja sen takia nyt tarvitaan kestäviä ratkaisuja. Valitettavasti siltä ei nyt vaikuta.

Toinen varapuhemies Tarja Filatov: Vielä poikkeuksellisesti edustaja Hoskoselle, koska hänen nimensä mainittiin ja puheenvuoroon suoraan viitattiin, ja sen jälkeen puhujalistan.

14.24 Hannu Hoskonen kesk (vastauspuheenvuoro): Arvoisa puhemies! Kun te vasemmistosta, ja vasemmistoliitosta varsinkin, nostatte aina esille tämän uusiutuvuuden, niin te vetoatte puheessanne aina tieteellisesti tutkittuun tietoon — edustaja Saramo on tässä kunnostautunut kiitettävästi, hieno juttu — mutta minkä tautta te ette ole lukeneet biologian läksyjä? [Petri Huru: Hyvä kysymys!] Jääkauden jälkeen Suomeen on syntynyt yli 80 miljardia kuutiota turvetta, ja sitä syntyy joka kesä 40 miljoonaa kuutiota lisää, ja teille ei tämä riitä todisteeksi, että se on uusiutuva.

Ja sitten toinen asia: Jos me emme perustetta tee rehellisesti, niin menemme yhä enemmän metsään, ja tämän tulee maksamaan sitten suomalainen metsäteollisuus. Kun nyt poltetaan kymmeniä, varmaan ensi talvena palaa jo viidestä kymmeneen miljoonaan mottia arvokasta tukkia ja kuitua voimalaitoksissa, niin se tarkoittaa, arvoisa edustajakollega, sitä, että meillä menee sahoja kiinni, vanhimpia sellutehtaita pannaan kiinni ja ihmisiä kورتistoon. Teidän kannattajanne, teitä äänestäneet ihmiset saavat... [Jussi Saramo: Ei kun teidän takia, teidän takia!] — Mutta sen takia, kun te väärät luvut olette antaneet. — Minkä tautta näitä ei oikaista? [Puhemies: Minuutti!] Meitä edustajiahan sitoo ehdoton totuusvaa-

Pöytäkirja PTK 10/2023 vp

timus. Katsokaa perustuslaista, jos ette minua usko. [Sebastian Tynkkynen: Se oli tiedepuhetta, aivan loistavaa puhetta!]

Toinen varapuhemies Tarja Filatov: Nyt mennään puhujalistaan. — Edustaja Aittakumpu.

14.25 Pekka Aittakumpu kesk: Arvoisa puhemies! Ihmisillä tosiaan on ollut jo pitkään kova huoli. Myös yrittäjät ovat esittäneet huoliaan siitä, että liikkuminen Suomessa on liian kallista. Autoilija ei maksa vain bensasta ja dieselistä, vaan sen lisäksi tulevat muut kulut, kuten pakolliset vakuutukset ja verot. Autoilusta kaikkiaan peritään vuosittain veroina ja maksuina hieman yli kahdeksan miljardia euroa, mutta summasta palautuu takaisin esimerkiksi liikenneinvestointeihin ja tienhoitoon vain vajaat kaksi miljardia euroa.

Olennaista on, että Suomessa ymmärrettäisiin laajemmin kohtuuhintaisen kulkemisen merkitys kansalaisille ja elinkeinoelämälle. Viime vuosina bensan ja dieselin hintoja ovat nostaneet ennen kaikkea kohonneet öljyn maailmanmarkkinahinnat, ja erityisen ikävästi hintaan on vaikuttanut Venäjän hyökkäys Ukrainaan. Polttoaineiden kohonnut hinta on merkinnyt hinnankorotusta myös moniin muihin tuotteisiin ja esimerkiksi ruuan hintaan. Kuljetuskustannusten nousu näkyy kaikkialla Suomessa.

Arvoisa puhemies! Kun keskustellaan liikenteen päästöistä, on ilman muuta muistettava, että Suomen osuus maailman liikenteen hiilidioksidipäästöistä on pelkän promillen luokkaa. Vaikka pysäyttäisimme kaiken liikenteen Suomessa kokonaan, sillä ei ilmastonmuutoksen kannalta ole mitään merkitystä. Ilmasto ja ympäristöä pitää suojella, mutta ilmasto- ja ympäristötoimien pitää olla vaikuttavia ja realistisia. Siksikin suomalaisten autoilijoiden kurittamiselle ei ole mitään syytä.

Arvoisa puhemies! Maailmanmarkkinahinnalle Suomi ei voi mitään, mutta monia muita toimia voimme tehdä, ja niistä joitakin tuossa äskeisessä keskustelussa jo kuulimme. Dieselin käyttövoimavero on menettänyt perusteensa. Jakeluvelvoitteen alentamista kannattaa tässä tilanteessa jatkaa, ja kotimaisen biokaasun käyttöä pitää edistää.

Arvoisa puhemies! Autoilijoita ja käytännössä kaikkia suomalaisia koskeva ongelma on myös maanteiden yhä heikompi kunto. Viime vuonna ja tänä vuonna maanteiden kunnostuksia ovat hidastaneet kohonneet kustannukset esimerkiksi bitumin kohdalla. Erityisesti alempiasteisen tieverkon kunto rapautuu samaan aikaan, kun kustannukset ovat korkeat ja valtaosa suomalaisista joutuu kulkemaan työ-, opiskelu-, asiointi- ja muita matkojaan autolla. Keskustan mielestä asiat pitää laittaa tärkeysjärjestykseen, ja siksi keskusta on jo pitkään ehdottanut, että esimerkiksi suurista miljardien raidehankkeista tässä taloustilanteessa luovutaan ja liikenevä raha käytetään nykyisen maantieverkon kunnostamiseen koko Suomessa.

Arvoisa puhemies! Kyse on tulevaisuudesta ja tulevaisuuden rakentamisesta, ja keskustaa tulee ehdottomasti tukemaan kaikkia hyviä hallituksen esityksiä, jotka alentavat autolun kustannuksia ja helpottavat liikkumista Suomessa.

Toinen varapuhemies Tarja Filatov: Edustaja Polvinen.

14.29 Mikko Polvinen ps: Arvoisa rouva puhemies! Kansalaisaloite polttoaineveron kohtuullistamisesta ja kohtuullisen hintatason turvaamisesta luovutettiin viime viikolla edus-

Pöytäkirja PTK 10/2023 vp

kunnalle. Allekirjoittajia kertyi 131 981. Allekirjoittaneiden runsas joukko ympäri maamme kuvastaa yksityisen autoilun ongelmaa, joka koskettaa koko kansaamme. Se polkee kuluttajien ostovoimaa ja kurjistaa edelleen yrittäjien ahdasta asemaa. Siinä, missä polttoaineen ylihinta on tyhjentänyt kuluttajien lompakot, on ylikallis polttoaineen hinta myös kaatanut monia yrityksiä ja vienyt lukuisilta suomalaisilta elinkeinon.

Konkurssien suma ei silti suinkaan ole ohi, vaan pahin voi olla vielä edessä. Suomen Kuljetus ja Logistiikka SKAL ry:n nyt toukokuussa julkaiseman kyselytutkimuksen mukaan kustannusten karkaaminen käsistä on kuljetusalaa eniten vaivaava haaste. Se yltää kyselyssä haittavaikutuksiltaan jopa edellisten hallitusten toisen saavutuksen, tiestön kehnon kunnan, edelle.

Maaseutu tulee kärsimään niin tästä kuin myös korkean polttoaineen hinnan vaikutuksista suhteettoman paljon. Edellinen hallitus nosti roimasti autoilun kustannuksia. Vihervasemmistohallituksen vielä voimaan tulemattomien päätösten vaikutukset ovat nostamassa polttoaineen hintoja entisestään. Mikäli tuleva hallitus ei asiaan puutu, jakeluvaihteen nosto tulee korottamaan dieselpolttoaineen hintaa vuodenvaihteessa kymmenillä senteillä litralta. SKALin laskelmien mukaan tämä tarkoittaisi jopa 700 miljoonan euron vuositason lisäkustannusta dieselöljyä käyttäville suomalaisille.

Voiko tässä salissa olla ketään, jonka mielestä Suomella ja suomalaisilla on tähän varaa? Jos tämä meno jatkuu, niin tämän maan kumipyörät pysähtyvät. [Tuomas Kettunen: Säätytalolle terveisiä!]

Arvoisa rouva puhemies! Tämä aloite ja sen allekirjoittajajoukko muistuttavat meitä siitä, kuinka suomalaiset ovat kokeneet vääryyttä kalliiden autoilun kustannusten vuoksi. Kohtuullisuuden raja on ylitetty aikapäiviä sitten. Hinnat ovat nousseet 50 prosenttia muutamana vuoden takaisesta, jo silloin polttoaine oli meillä Euroopan kalleimpien joukossa. Nyt, kiitos edellisen hallituksen, se on Euroopan kalleinta. Autoilu on Suomessa niin meidän maaseudun asukkaille kuin myös huomattavalle osalle kaupunkilaisista täysi välttämättömyys. Liikkumisen vapaus on niitä keskeisiä vapauksia, joita valtion tulisi kaikin keinoin suojella.

Autoilu on isolle osalle suomalaisista ainoa keino päästä töihin, hoitaa arkisia asioita ja kuljettaa lapsiaan harrastuksiin. Tämä kaikki on vaakalaudalla ja uhattuna joka päivä niin kauan kuin kansalaisten liikkuminen on korkeiden polttoaineen hintojen vuoksi vaikeaa. Niin, ja on sekin, että nuorisolla ei ole kohta varaa käydä mopoillaan ja skoottereillaan edes kavereillaan kyläilemässä — nämä terveiset ovat suoraan Kainuun nuorisolta itseltään. [Pekka Aittakumpu: Terveisiä Säätytalolle!]

Ja niistä ympäristövaikutuksista: Suomen maantieliikenteen osuus globaaleista päästöistä on mitättömän pieni, varsinkin se vaikutus, mitä uusiutuvista lähteistä peräisin olevalla sekoitteen osuudella saavutetaan, mutta lasku kansantaloudelle on vaikuttava — niin vaikuttava, että yrityksiä kaatuu, töissä kulkeminen käy osalla taloudellisesti kannattamattomaksi.

Arvoisa rouva puhemies! Toivotan tälle aloitteelle menestystä. Osoitan kiitokseni sekä aloitteiden tekijöille että sen allekirjoittaneille. He ovat rohjenneet tuoda tämän niin useaa suomalaista koskevan asian kansalaisaloitteen muodossa eduskunnan käsiteltäväksi. Tulen seuraamaan aloitteen etenemistä päätöksenteossa suurella mielenkiinnolla. — Kiitos. [Pekka Aittakumpu: Hyvä! — Tuomas Kettunen: Hyvä puheenvuoro!]

Toinen varapuhemies Tarja Filatov: Edustaja Kettunen.

Pöytäkirja PTK 10/2023 vp

14.33 Tuomas Kettunen kesk: Kunnioitettu rouva puhemies! Ensinnäkin vielä kertaalleen kiitän kansalaisaloitteen tekijöitä ja teitä lähes 132 000:ta suomalaista, jotka olette allekirjoittaneet tämän tärkeän kansalaisaloitteen.

Tässä aloitteessahan ehdotetaan, että hallitus vuosittain kompensoi polttoaineveron valmisteveron alennuksella jakeluvelvoitteen lisäämisestä johtuvat polttoaineiden hinnankorotukset niin, että yksi prosentti biopolttoaineiden jakeluvelvoitetta tarkoittaa yhden sentin alennusta valmisteveroon. Tämä on tärkeä aihe. Polttoaineitten hinta pitää saada kohtuulliselle tasolle, ja on tärkeää, että tämä aloite käsitellään tässä ajassa eduskunnassa, kun maahan tehdään hallitusta ja hallitusohjelmaa. Pitkäänhän siinä on mennyt, toivottavasti vihdoinkin tulee tulosta.

Kannatan lämpimästi jakeluvelvoitteen kompensointia valmisteveron alennuksella koko Suomessa, mutta varsinkin meillä pohjoisessa ja idässä polttoaineiden hinnannousut ovat viime vuosina hankaloittaneet ihmisten arkista elämää. Ja niin kuin edellisessä puheenvuorossa, ansiokkaassa puheenvuorossa, edustaja Polvinen toi esille — me molemmat tulemme sieltä Kainuun maakunnasta — kyllä nuoret tarvitsevat tänä päivänä autoa niin harrastuksiin, menoon kuin myös työmatkaliikenteeseen. Ja haluan onnitella edustaja Polvista ensimmäisestä eduskunnan puheenvuorosta.

Monilla on nyt noussut huolia ja ärtymystäkin kalliista polttoaineen hinnoista, ja toki meidän täytyy muistaa nyt se, että Ukrainan sota on vaikuttanut monilla eri elämän osa-alueilla ja nostanut myös polttoaineitten hintoja. Inflaatio on myös päässyt jylläämään. Olipa polttoaineiden hintojen nousun syy kuitenkin mikä tahansa, niin huoli on ollut ja on edelleen aiheellinen. Autoilusta peritään vuosittain veroina ja maksuina — niin kuin edustaja Aittakumpu totesi — se yli kahdeksan miljardia euroa. Tästä summasta palautuu takaisin liikenneinfrainvestointeihin ja tienhoitoon se vajaan kaksi miljardia euroa. Ja tässä vaiheessa täytyy muistaa, arvoisa rouva puhemies, että punamultahallitus korotti perusväylän tienpitoon liittyvää rahoitusta tasokorotuksella 300 miljoonaa euroa joka vuosi, ja se jatkuu.

Tällaiseen tilanteeseen nyt on tultu vuosikymmenten saatossa, että polttoaineen hinta on noussut. En tässä oikein syyllisiä ole etsimässä, nimittäin jokainen eduskuntapuolue, kukin vuorollaan, on ollut päättämässä muun muassa polttoaineveron korotuksesta. Tulevalle hallituksella on kuitenkin mahdollisuus nyt muuttaa tätä suuntaa. Kaikki varmasti toivomme, että autoilijat tullaan nyt ottamaan paremmin huomioon myös Säätytalon neuvotteluissa. Kansalaisaloitteiden tahtotila on hillitä autoilun kustannuksia. Varsinkin tässä epävarmassa maailmantilanteessa tavoitteet ovat enemmän kuin kannatettavia. Pitkien etäisyyksien, harvan asutuksen Suomessa, maakuntien Suomessa auto on ja pysyy pääasiallisena liikkumismuotona. Ihmisten on päästävä töihin, voitava yrittää ja hoitaa arkipäivän asioita, päästä harrastuksiin, päästä tapaamaan läheisiään kohtuullisin kustannuksin. [Pekka Aittakumpu: Kyllä!]

Huoleni liittyy nyt tulevan hallituksen toimiin. Eri yhteyksissä on väläytelty todella kunnianhimoisia leikkauksia, joten toivon tosiaan, että tuleva hallitus jatkaa viime vaalikaudella määrätietoisesti alennettua jakeluvelvoitetta tai vaihtoehtoisesti edes kompensoisi jakeluvelvoitteen korottamaa pumppuhintaa. Mutta, puhemies, minulla on pelkoni tulevasta. Säätytalolta on tihkunut tietoja, niin kuin äsken toin esille, ettei jakeluvelvoitetta ainaakaan lasketa. Ensi vuodeksi ilmeisesti jäädytetään jakeluvelvoite 13,5 prosenttiin, mutta kokoomus ja perussuomalaiset ovat ilmeisesti nostamassa jakeluvelvoitetta jopa 22,5 prosenttiin vuoteen 27 mennessä. Olin aiemmin siinä uskossa, että varsinkin perussuomalaiset olisivat päinvastoin yrittäneet alentaa jakeluvelvoitetta. Saa nähdä, miten tämä tulee

Pöytäkirja PTK 10/2023 vp

vaikuttamaan pumppuhintoihin ja miten tuleva hallitus aikoo kompensoida tämän autoilijoille. [Pekka Aittakumpu: Tuleeko tilille rahaa?]

Arvoisa puhemies! Kuten jo alussa totesin, kansalaisaloite on tärkeä. Luotan tulevan hallituksen tekävän kaikkensa — minkä olette luvanneet vaaleissa — että polttoaineveroa lasketaan roimasti ja autoilijoiden kukkaroiden rasittamista vähennetään.

Toinen varapuhemies Tarja Filatov: Edustaja Jari Koskela.

14.39 Jari Koskela ps: Arvoisa rouva puhemies ja hyvät kollegat! Kuten tänään jo käyty debattikin osoitti, olemme jälleen vakavan ja tärkeän asian äärellä. Neljän vuoden sisään vastaavia kansalaisaloitteita kuin mikä nyt on käsittelyssä, on tuotu eduskuntaan jo neljä. Näistä kolme on saanut kerättyä jopa yli satatuhatta kannatusta ja vieläpä varsin nopeasti. Polttoaineiden kohoavat hinnat ovat siis selkeästi sellainen aihe, joka huolestuttaa kansalaisia ja saa heitä aktivoitumaan poliittisesti. Kuten tiedämme, asian tiimoilta on järjestetty myös lukuisia mielenosoituksia. Siksi onkin perin kummallista, että kun me perussuomalaiset puhumme korkeista polttoaineiden hinnoista, saamme monasti osaksemme naureskelua ja myöskin vähättelyä, ikään kuin kohoavat polttoainekustannukset olisivat vain jokin politiikan lillukanvarsi ja korkeat liikkumisen kustannukset eivät olisi iso ongelma.

Korkea polttoaineen hinta madaltaa merkittävästi palkasta käteen jäävän rahan määrää. Tämä osuu tietysti pahimmin syrjäseuduilla asuviin pieni- ja keskituloisiin autoilijoihin ja tietysti erityisesti ammattiautoilijoihin. Muistetaan, että polttoainekustannukset osuvat myös esimerkiksi kotihoidon työntekijöihin, jotka joutuvat ajamaan pitkiäkin matkoja eri asiakaspaikkojen välillä. Täyden kilometrikorvauksen kilometriraja tulee harvaan asutuilla alueilla täyteen usein jo alkuvuodesta. Polttoainekustannukset ovat aivan oleellinen osa hoitajien palkkoja, ja se on heidän palkkojaan syövä lisäkustannus. Korkeilla polttoainekustannuksilla on vaikutuksia myös yritysten kilpailukykyyn.

Suomi on pitkien etäisyyksien maa, jossa niin tavarat kuin ihmisetkin liikkuvat kumipyörien päällä. Kaikilla ei ole mahdollisuutta valita polkupyörää tai julkista liikennettä. Isojen kaupunkien ulkopuolella auto on edelleen välttämättömyys ja sen vaihtaminen sähköpyörään tai heittäytyminen julkisen liikenteen varaan ei ole mahdollista. Täällä Helsingissä ja muissa isoissa kaupungeissa julkinen liikenne ja kevyen liikenteen ratkaisut ovat ehkä monelle varteenotettava vaihtoehto — elämää ja varsinkin yritystoimintaa, teollisuutta ja työpaikkoja on kuitenkin myös syrjäisemmässä Suomessa, ja siksi tarvitsemme ratkaisuja, jotta työssäkäynti ja yrittäminen siellä eivät käy kannattamattomiksi.

Liikenne kyllä osittain sähköistyy tulevaisuudessa ja saamme käyttöön myös synteettisiä polttoaineita, mutta tähän todellisuuteen menee vielä oma aikansa. Valitettavasti Suomessa on Euroopan vanhimpia autokantoja, ja uudistuminen ei tapahdu yhdessä yössä tai vaalikaudessakaan. Toistaiseksi tarvitsemme perinteisiä fossiilisia polttoaineita, ja niiden hinnan olisi syytä pysyä kohtuullisuuden rajoissa, jos haluamme pitää hyvinvointiyhteiskuntamme rattaat pyörimässä. Tämä on fakta, näin se tulee olemaan vielä pitkään.

Arvoisa rouva puhemies! Toivoisin, että kasvavat polttoainekustannukset herättäisivät huolta kaikissa eduskuntapuolueissa ja yhdessä etsisimme realistisia ratkaisuja, joilla liikkumisen kustannuksia saataisiin pidettyä kohtuullisina ja kansalaisille tasavertaisina eri puolilla Suomea. — Kiitoksia.

Pöytäkirja PTK 10/2023 vp

Toinen varapuhemies Tarja Filatov: Otetaan tässä vaiheessa vielä yksi puheenvuoro, koska sitten tähän varattu aika on päättynyt, ja jatketaan tätä keskustelua myöhemmin. — Edustaja Seppänen.

14.43 Sara Seppänen ps: Arvoisa rouva puhemies! Meillä on tänään käsittelyssä lakialoite polttoaineveron kohtuullistamisesta ja kohtuullisen hintatason turvaamisesta sekä toinen lakialoite, joka koskee dieselin käyttövoimaveron poistamista ja biopolttoaineiden jakeluvelvoitetukea — molemmat erittäin tärkeitä ja tarpeellisia aloitteita. Haluan kiittää aloitteiden tekijöitä ja kaikkia allekirjoittaneita.

Kansalaisilla on hätä kasvaneiden elinkustannusten vuoksi. Suomessa, pitkien välimatkojen maassa, ihmiset tarvitsevat edelleen autoa. On aivan eri asia puhua pääkaupunkiseudun joukkoliikennemahdollisuuksista kuin pohjoisempien tai itäisempien, harvaan asuttujen alueiden liikkumisesta. Suomessa tullaan tarvitsemaan edelleen yksityistä autoilua, jotta ihmiset pääsevät töihin ja liikkumaan paikasta toiseen. Kansalaisten pitää pystyä käyttämään polttomoottoriautoja ilman pahiksen mainetta tai huonoa omaatuntoa. Liikenteen sähköistyminen tapahtuu aikanaan, mutta sitä ei voi tehdä nykyisellä kustannustasolla, sillä harvalla kansalaisella on varaa sähköautoon. Kilpisjärvellä muuten pakkaset jatkuivat kesäkuun alkuun saakka, eikä sähköautoilu ole vielä kovinkaan realistinen vaihtoehto Lapin olosuhteissa.

Suomalaisten elinkustannukset hipovat kipurajoja monessa kotitaloudessa. Korkeat elinkustannukset koskettavat tällä hetkellä ihan kaikkia suomalaisia. Lapsiperheet, yksinasuvat, eläkeläiset, opiskelijat ja työssäkäyvät kärsivät kaikki yhtä lailla inflaation aiheuttamista korkeista elinkustannuksista, ja Suomen jo ennestään korkea veroaste ei helpota tätä tilannetta. On oikeastaan turha puhua vain työn verotuksen keventämisen tarpeesta, mikäli samaan aikaan verotusta kiristetään elämän edellytysten osalta. Ruoka, liikkuminen, energia ja ylipäättään normaali eläminen on Suomessa kallista. Mikäli syrjäseudulla asuvalla matalapalkkaisella ei ole varaa käydä töissä, tulee se vielä kalliimmaksi valtiolle.

Arktisilla leveyksillä lämmityksen kustannukset ovat melko vakiot. Lyhytnäköisellä päätöksenteolla turpeen alasajon myötä — Venäjän hyökkäyssodan aiheuttaman energiakriisin pahentaessa tilannetta — aiheutettiin useissa lämpölaitoksissa ympäri Suomen tilanne, jossa puuta poltettiin ennätysmäärät. Ilmasto ei taaskaan pelastunut, ongelma vain siirtyi eri sektorille. Viime talvena sähkökriisin ollessa pahimmillaan poltettiin suomalaisissa kodeissa kaikkea, mikä vain oli mahdollista polttaa. Se, mitä tällä yritän sanoa, on se, että auto polttaa saman määrän polttoainetta tietyllä matkalla eikä muutu ympäristöystävällisemmäksi, vaikka bensa olisi kuinka kallista. Minä tulen Lapista, ja meillä on talvi lähes seitsemän kuukautta vuodesta. Osalla lappilaisista matka esimerkiksi keskussairaalaan on 500 kilometriä. Tähän tarvitaan autoa ja siten, että siihen on varaa ostaa bensiiniä.

Liikennepolttoaineiden verotus on Suomessa kansainvälisestikin vertaillen korkeaa. Esimerkiksi tammikuussa 2023 bensiinin kuluttajahinnasta noin 56 prosenttia koostui erilaisista veroista. Dieselpolttonesteestä hinnasta arviolta 46 prosenttia muodostui syyskuun 22 hintatasolla veroista. [Tuomas Kettunen: Aiotteko alentaa näitä veroja? Lupasitte alentaa!] Koska polttoainevero koostuu energiasisältöverosta, hiilidioksidiverosta ja huoltovarmuusmaksusta ja polttoaineveron määrä määritellään valmisteverolainsäädännössä sentteinä, on tämä asia, johon voimme vaikuttaa eduskunnassa, sillä veron määrä ei riipu polttoaineen hinnasta.

Pöytäkirja PTK 10/2023 vp

Suomen eduskunnan tehtävä on ensisijaisesti huolehtia oman maan kansalaisten hyvinvoinnista ja ostovoimasta. Viime vuosina on vaikuttanut kuitenkin siltä, että on tärkeämpää ollut huolehtia maineesta muiden silmissä. Yhtiökunnianhimoiset ilmastotavoitteet edellisten hallitusten toimesta kurjistavat tavallisten suomalaisten elämää, eivätkä ne ole tuottaneet luvattuja miljardeja kansantalouteen. Tämän hyveposeerauksen tulee loppua.

Suomessa tavaraliikennekuljetukset ovat pitkälti autoliikenteen varassa, ja polttoaineen hinnoilla on suora yhteys yritysten toimintaedellytyksiin ja täten elintarvikkeiden ja tavaroiden hintoihin. Suomalainen maksaa kalliisti ilmaston pelastamisesta, eikä se siltikään meidän toimillamme pelastu. Tärkeämpää olisi vaikuttaa kansainvälisiin sopimuksiin sekä Kiinan ja Intian alati kasvaviin päästöihin. Kiinan päästöt olivat vuonna 22 suuremmat kuin muiden teollisuusmaiden päästöt yhteensä. Kasvavat kustannukset ajavat teollisuutta pois Suomesta ja samalla tulemme kasvattaneeksi päästöjä maan rajojen ulkopuolella. Ostimme sitten tyytyväisenä halpoja vaatteita ja tavaroita, jotka on tuotettu vaikkapa siellä Kiinassa. Tarvitsemme suunnanmuutoksen kokonaisuudessaan kotimaista teollisuutta, yrittäjyyttä ja ostovoimaa tukevaksi.

Arvoisa rouva puhemies! Ruotsin oikeistohallitus on laskemassa jakeluvetoa. Oltiin tärkeää, että yhdessä Ruotsin kanssa miettisimme myös EU-vaikuttamista näiden meidän pohjoisten alueiden näkökulmasta. Meillä on Ruotsin kanssa samat olosuhteet, arvot ja tavoitteet. Yhdessä olisimme paljon enemmän.

Toinen varapuhemies Tarja Filatov: Keskustelu ja asian käsittely keskeytetään, ja asian käsittelyä jatketaan tässä istunnossa päiväjärjestyksen muiden asiakohtien tultua käsitellyiksi.

Asian käsittely keskeytettiin kello 14.49.

Keskustelua jatkettiin kello 15.22.

Ensimmäinen varapuhemies Juho Eerola: Nyt jatketaan aiemmin tässä täysistunnossa keskeytetyn asiakohdan 3 käsittelyä. — Siellä on edustaja Nieminen.

15.22 Mira Nieminen ps: Arvoisa puhemies! Kun kansa esittää huolen, on se otettava vakavasti. Siitä huolesta kertovat täällä nyt nämä kaksi kansalaisaloitetta. Viesti ei ole siis ilmeisen hyvin tavoittanut vallassa olevia päättäjiä, vaan siihen on tarvittu nyt konkreettisempia toimenpiteitä aloitteiden muodossa. Samoin viimeisin vaalitulos heijastelee vahvasti sitä, että polttonesteiden hintaan ja kohtuullistamiseen halutaan muutosta.

Kansalaisten huoli koskee selviytymistä arjessa ja sen kustannuksista, joissa liikkumisen kustannukset kurittavat kohtuuttomasti ihmisiä pitkien etäisyyksien maassa. Vaikka kaupungistuminen on ilmeistä, on sitä haluttu vauhdittaa lisää valituilla poliittisilla linjoilla. Samalla unohdamme, että me tarvitsemme ihmisiä töihin, työpaikkoja, huoltovarmuutta, omavaraisuutta ja turvallisuutta koko maassa. Ihmisillä tulee olla mahdollisuus liikkua yhdenvertaisemmin ja moninaisemmin elinolosuhteet ja alueet huomioiden. Hyväkin tarkoittava asia muuttuu negatiiviseksi, jos se tehdään ylhäältä pakottamalla, kuuntelematta ja oikeudenmukaisuutta koetellen.

Pöytäkirja PTK 10/2023 vp

Arvoisa puhemies! Kaikki eivät asu kaupungissa tai sellaisissa kasvukeskuksissa, joissa olisi palveleva joukkoliikenne. Tiedämme senkin, ettei julkinen liikenne ole kehittynyt tavalla, jota nämä kunnianhimoiset ilmastotavoitteet edellyttäisivät. Kun tarkkaan pohdimme, ei siihen pääseminen ole myöskään realistista lähitulevaisuudessa, sillä liikenne- ja ajoneuvomäärät kasvavat.

Julkinen liikenne ei pysty vastaamaan liikkumisen haasteeseen. Sähkö ei tule riittämään kaikkeen haluttuun, ja ajoneuvojen latauksiin liittyvän infran uudistaminen vaatii rahaa, jota ei ole. Kehitys kulkee omaa tahtiaan, jossa esimerkiksi bensiinijoneuvojen muuttaminen bioetanoliajoneuvoiksi vapautetaan — tämä on oivallinen esimerkki hyvistä ja kohtuullisista toimista mutta ei poista sitä, että tarvitsemme polttonesteitä vielä pitkään ajoneuvoissa. Tehokkaitakin keinoja siis on siirtymiin, mutta yhdestä käyttäjäryhmästä ei saa tehdä näiden maksajaa. Tämä koskee myös dieselautoilua, jossa jo perusteettomaksi muodostunut käyttövoimavero koettelee kohtuuttomasti niiden käyttäjiä, vaikka dieselin on todettu olevan jopa vähäpäästöistä.

Arjen kulut ovat kasvaneet monesta syystä. Palkat eivät riitä elämiseen, ja pienituloisilla on yhä vähemmän rahaa käytettävissään — tehdään valintoja, ostaako ruokaa, lääkkeitä, lämpöä taloon vai pääseekö liikkumaan. On aivan lohdutonta, että ihmisillä ei jää rahaa omaan käyttöön. Kun tähän lisätään vielä liikkumisen rajoittaminen kalliiden polttonesteiden osalta, on moni oman elämänsä vanki. Kokonaisuus vaikuttaa negatiivisesti ihmisten toimintakykyyn ja taloudelliset vaikeudet kriisiyttävät perheitä, joissa muun muassa lasten harrastusmatkoista karsitaan. Kohtalot ajavat ihmisiä nyt tilanteisiin, joissa paineissa tehdään hyvinkin surullisia ratkaisuja.

Yhteiskunta velvoittaa ihmisiä myös työhön ja sen vastaanottamiseen kauempaa. Tämä tietää kasvavia liikkumisen kustannuksia monelle. Työmatkakompensatio ei ole riittävällä tasolla verrattuna ajoneuvoihin ja polttoaineisiin liittyviin käyttökuluihin. Kun tiedämme, miten valtava työntekijäpula on maassamme sekä kuinka tarvitsemme jokaisen työpaikan, on kaikki keinot myös käytettävä. Tämä tarkoittaa sitä, ettei meidän pidä nostaa niitä kuluja, jotka tekevät työn vastaanottamisen kannattamattomaksi. Emme voi olettaa, että ihmiset siirtyvät kalliisiin sähköautoihin, kun heillä ei ole varaa ostaa polttoainetta viikon jälkeen palkkapäivästä.

Arvoisa puhemies! Suomen teillä on pidettävä pyörät pyörimässä. Kuljetusalan yrittäjät kantavat huolta toimeentulostaan ja mahdollisuuksistaan harjoittaa liiketoimintaa kannattavasti. Me tarvitsemme tätä kalustoa tien päällä. Kehitys kulkee kyllä suuntaan, jossa uusi teknologia ja käyttövoimat tulevat näkymään yhä enenevässä määrin, mutta meidän on huolehdittava siitä, etteivät nämä työpaikat pääse katoamaan tällä välillä. Kasvavat kulut nostavat hintoja ja vähentävät työtä ja työpaikkoja sekä mahdollisuuksia investoida. Tuntuukin, että näistä asioista ollaan kovasti huolissaan monessa yhteydessä, mutta ajoneuvo-liikennettä ja siihen liittyvää polttoaineiden korkeaa tasoa ei huomioida. Suomalainen kilpailukyky on ollut pitkään koetuksella, ja näitä esteitä on meidän hyvä purkaa eikä kasata.

Arvoisa puhemies! Kaikille tämä huoli ihmisten mahdollisuuksista kohtuulliseen ja monipuoliseen liikkumiseen ei ole yhtä tärkeä. On näköjään tahoja, joille polttonesteiden hinnalle ja verotukselle ei ole ylärajaa. On ikävää, että kansalaisia erotellaan tämän mukaan eriarvoisiksi asumisen ja elinolojen perusteella. Toivon, että tuleva hallitus saa toteuttaa politiikkaa, jossa huomioidaan moninainen liikkuminen ja sen tarpeet kohtuullisella hinnalla.

Pöytäkirja PTK 10/2023 vp

Näillä kahdella aloitteella on meille viesti. Vaikka menemme kehityksessä eteenpäin, voidaan se tehdä kunnianhimoisen politiikan sijasta kohtuudella. Kiitos aloitteiden tekijöille, aloitteiden kannattajille ja kaikille huolensa meille esittäneille.

Ensimmäinen varapuhemies Juho Eerola: Näin, kiitos. — Ja edustaja Keskisarja.

15.28 Teemu Keskisarja ps: Arvoisa puhemies! Ranskalainen valtiovarainministeri sanoi 1600-luvulla verotusta ”hanhen höyhentämiseksi”: verottaja kiskoo mahdollisimman paljon höyheniä veronmaksajanhista, jotka sihisevät ja nokkivat. Tänäkin on kyse rahasta, ei hanhenmarssin ohjailusta ”ilmastotekoihin”.

Ruotsin ajan esivalta höyhensi alamaisia suolan maahantuonnin tulleilla, ei suolavastaisuuttaan vaan siksi, että se hanhi pysyi otteessa. Jos savolainen kieltäytyi ostamasta yliverotettua säilöntäainetta, muikut mätänivät käsiin. Tuolloinkin voutien teki mieli verottaa liikennettä, mutta kavioiden, kengänpohjien ja paljaiden jalkojen kulutusvero oli käytännössä mahdoton toteuttaa.

Polttoaineen hinta hipoo sinivalkoista taivasta höyhentämisen helppouden takia. Ei ole kilpailevia harmaita putkistoja, ei pontikkamaista pimeää bensaa eikä salakuljetusta Saudi-Arabiasta tai Venäjältä. Tankkaaja on himoverottajan armoilla.

Suomineito potee liikenteen kammiovärinää. Kymmeniä miljardeja infraeuroja pumpautuu kaupunkielämän pieniin sydämiin. Cityihmiset arpovat, kulkisinko kivenheiton päähän metrolla, lähijunalla, ratikalla, Raide-Jokerilla, sähköautolla, sähköfillarilla vai sähköpotkulaudalla. Maakuntien joukkoliikenne on lakannut maalla, merellä ja ilmassa. Autoilu on välttämättömämpää kuin eläminen. Työmatkalaisen, yrittäjän ja rahtiaan aineen vaihtoehto on tankki täyteen ja pakollinen 50 prosentin tippi verottajalle.

Kiitan kansalaisaloitteen aktivistihanhia oikeustajusta, mutta en lupailu höyhennykseen helpotusta hallituksen vaihdoksesta. En lupailisi helpotusta edes siitä, jos edustaja Keskisarja kohoaisi kaikkivaltiaaksi polttoaineasiain kansankomissaariksi.

Ensimmäinen varapuhemies Juho Eerola: Edustaja Suhonen.

15.31 Timo Suhonen sd: Arvoisa herra puhemies! Nyt käsittelyssä olevat kansalaisaloitteet polttoaineeverosta sekä dieselin käyttövoimaverosta hipaisevat ongelmaa, jonka energian hinnannousu Venäjän hyökkäyssodan myötä on langettanut fossiilisten polttoaineiden hintaan ja saatavuuteen. On totta, että edessämme on vaikea paikka: toisessa vaakakupissa ovat valtion verotulot ja fossiilisista polttoaineista irtautuminen, toisessa elämisen edellytysten ja kohonneiden hintojen kohtuullistaminen, ja näitä toimiahan on jo tehty. Nyt näyttää siltä, etteivät ne valitettavasti tule riittämään. Tuolla Pohjois-Savossa ja Pohjois-Karjalassakin on tuskaa siitä, että sillä vanhalla dieselautolla töissä käyvälle — koska ei julkinen liikenne toimi — ovat työssäkäynnin kustannukset korkean, kallistuneen polttoaineen hinnan vuoksi kohtuuttomat. Suhtaudun tilanteeseen ymmärtäväisesti. Kun pumppuhinta on kova, vie se pahimmillaan työntekomahdollisuuksia pois. Mielestäni vähintään on polttoaineen jakeluvelvoitteen alennusta 7,5 prosenttiyksiköllä jatkettava väliaikaisesti vuonna 2024. Myös matkakuluvähennyksen enimmäismäärän korotus 8 400 euroon ja kilometrikohtaisen vähennyksen korotusta 30 senttiä per kilometri tulee määräaikaisesti jatkaa vuonna 2024. Nämä molemmat ovat olleet käytössä jo tänä ja viime vuonna.

Pöytäkirja PTK 10/2023 vp

Olen saanut liikenne- ja viestintäministeriön virkamiehiltä tiedon, että korkeasta polttoaineen hinnasta tulevat kustannukset olisi mahdollista kompensoida ihan yksilöidystikin. Tämä on tärkeä asia, koska nyt nuo valitut keinot eivät tavoita esimerkiksi pienituloisia eläkeläisiä. Esimerkiksi harvaan asutulla alueella asuva eläkeläispariskunta noin tuhannen euron eläkkeellä ja vanhahkolla autollaan kaiken hoitavina on ahtaalla, sillä toimeentulotukea ei ole myönnetty, koska oma auto ja omatoiminen asioiden hoito. Samoin tuki ei tavoita lapsiperheitä, joilla on tarve ainakin kahteen autoon.

Arvoisa herra puhemies! Tämän vuoden loppuun voimassa olevan ylimääräisen työmatkavähennyksen tulee jatkua ja tulevan hallituksen tulee siitä vastata, mielellään vielä korotettuna, ja tulee viedä tuo yksilöllinen kompensointi kiireesti Säätytalolla eteenpäin, mikä huomioi työssäkäyvien lisäksi eläkeläiset ja lapsiperheet. — Kiitos.

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

15.33 Atte Harjanne vihr: Arvoisa puhemies! Kiitos pääosin oikein hyvälle keskustelulle aiheesta, jota nämä kansalaisaloitteet nostaa ihan perustellusti. Itsekin Suomea kiertäneenä tiedän, että kyllähän tämä on aihe, joka puhuttaa ja huolettaa. Kuitenkaan niille keinoille, joita näissä aloitteissa esitetään ja joita täällä on eri puheenvuoroissa toisteltu sellaisenaan tai hieman muuteltuna, en kyllä lämpene.

Totean sen, mitä tuossa aikaisemminkin sanoin: Suomessa ajokilometrit korreloivat tulotason kanssa. Nämä ovat muutaman vuoden vanhoja lukuja, mutta kun katselin tuossa tilastoja, niin noin 30 000 euron vuosituloilla ajetaan keskimäärin 15 000 kilometriä ja 80 000 euron vuosituloilla sitten jo 30 000 kilometriä. Tämä kertoo siitä, että jos me harjoitetaan hintasääntelyä tai tällaisia tehottomia tukia, niin se käytännössä johtaa siihen, että nettohyöty siitä valuu suurituloisille, jotka sitten todennäköisesti myös ajavat enemmän ja sitten kannustimet esimerkiksi heillä sähköautoihin vaihtamiseen pienenee.

Minä en nyt vähättele yhtään niiden pienituloisten autoa välttämättömästi tarvitsevien ihmisten arkea, mutta on hyvä ymmärtää, että tämän tyyppiset työkalut käytännössä johtavat siihen, että se on kallista ja se hyöty ei kohdennu sinne, missä se hätä on suurin. Sen takia me ollaan esitetty tällaista energiarahaa, erilaisia investointitukia, energiarahaa tällaisen hiiliosingon kautta, siten että me jaettaisiin sitä rahaa kohdennetummin — mihin edustaja Suhonenkin vähän viittasi äsken — niin että se osuisi siihen energiaköyhyyteen siellä, missä se on pahimmillaan, ja samalla säilyttäisi ne kannustimet siihen vähäpäästöisempään autoiluun siirtymiseen ja autoilun korvaamiseen muilla kulkuvälineillä silloin, kun se on mahdollista.

Täällä on nostettu esiin autoilun välttämättömyys monessa tilanteessa. Onkin tosi tärkeätä samalla huolehtia siitä, että myös puretaan sitä autoriippuvuutta, joka itse asiassa aiheuttaa energiaköyhyyttä ja itse asiassa pahentaa myös liikkumattomuusongelmaa, josta hallituksen muodostajakin katsoi viisaaksi kysyä puolueilta ja jota varmaan on Säätytalollakin käsitelty. Eli on minusta tärkeätä panostaa siihen joukkoliikenteeseen, josta täällä on puhuttu, panostaa kävelyn ja pyöräilyn edellytyksiin, panostaa lähipalveluihin, siihen, että yhteiskunnan rakenne on sen tyyppinen, että autoilu ei ole niin välttämätöntä.

Tämä ei ole helppo haaste, en sitä yhtään vähättele, mutta tämä asetelma, että tämä ongelma ratkeaisi ikään kuin tekemällä keinotekoisesti polttoaineista halvempaa... Pelkäänpä, että siinä joutuu pettymään vähän jokainen, ja lisäksi tulee kalliiksi koko yhteiskunnalle. [Sebastian Tynkkynen: Pyöräilyllä tämä ei kuitenkaan ratkea!] — Ei varmaan ratkeaa

Pöytäkirja PTK 10/2023 vp

kokonaan pyöräilyllä, mutta sähköpyöristä tiedetään aika hyvin jo, että ne monessa yhteydessä korvaavat aika tehokkaasti oman auton käyttöä. Minusta se halveksiva suhtautuminen siihen on vähän surullista, kun sille ihmiselle, joka tarvitsee sitä autoa eniten, se on hyvä uutinen, että vaikkapa joku Uudellamaalla tai Helsingissä asuva vaihtaa sen auton sähköpyörään. Eli tässä tällainen erikoinen vastakkainasettelu ei auta tämän ongelman ratkaisussa, mutta minä ymmärrän, että se auttaa saamaan tykkäyksiä somessa. [Sebastian Tynkkynen: Höpö höpö!]

Haluaisin vielä todeta sen, että tämä ei ole pelkästään ilmastoasia, tämä on totta kai myös talous- ja turvallisuusasia. Ymmärtääkseni vihreä siirtymä on pannassa, niin että lainataan sitä sinivalkoista siirtymää. Fossiiliset polttoaineet joudutaan tuomaan, ja niissä me ollaan lopulta aika lailla maailmanmarkkinoiden armoilla. Ihan hiljattain kuultiin, että Saudi-Arabia taas leikkaa omaa öljyntuotantoaan ja vientiään, ja tällaisille me ei oikein mitään voida. Sen sijaan sähköä me voidaan tuottaa puhtaasti täällä Suomessa paljon ja päästöttömästi, ja se on vain oikein hieno asia, mitä nopeammin ja tehokkaammin sähköistetään. [Juha Mäenpää: Missä on päästötöntä energiaa?] — Sitä tulee ihan töpselistä, melko päästötöntä Suomessa jo, kun meillä on niin paljon ydinvoimaa ja vesivoimaa [Naurua perussuomalaisten ryhmästä] ja tuulivoimaa, ja sitä tulee lisää. [Sebastian Tynkkynen: Tulihan se töpselistä?] — Kyllä kyllä. [Naurua perussuomalaisten ryhmästä — Puhemies koputtaa]

Tässä on tällainen mielenkiintoinen dialogi nyt menossa salin kanssa, mutta siis Suomessa sähköä tuotetaan ydinvoimalla ja tuulivoimalla ja vesivoimalla niin paljon, [Naurua perussuomalaisten ryhmästä] että Suomessa on aika vähän päästöjä, ja niitä voidaan kaikkea — vesivoimaa ei, mutta tuulivoimaa ja ydinvoimaa — rakentaa paljon lisää. Ja minä olen ymmärtänyt, että ainakin ydinvoiman osalta tämä on myös Säätytalolla suunnitelmis- sa. Ihan hyvä niin, mutta kannattasi myös sitä tuulivoiman rakentamista edellyttää.

Ei muuta kuin toivotan menestystä ja perinpohjaista käsittelyä näille aloitteille. Minä luulen, että siinä kun kuunnellaan erityisesti ekonomistien näkemyksiä ja katsotaan tilastoja, niin tullaan toivottavasti huomaamaan, tai uskoakseni huomaamaan, että tässä aloitteessa esitetyt keinot eivät ole erityisen hyviä taklaamaan sitä ihan aitoa arjen haastetta, jonka aloitteet toisaalta nostavat esiin. — Ja sinne takarivin hihittelijöille: voidaan jatkaa tätä energiapoliittista keskustelua jatkossa enemmänkin. Uskon, että siitä päästään vielä neljän vuoden aikana vääntämään aika paljon. — Kiitos.

Ensimmäinen varapuhemies Juho Eerola: Hienoa. — Ja edustaja Meriluoto.

15.39 Laura Meriluoto vas: Arvoisa puhemies! On ilo päästä täällä eduskuntauran alussa käsittelemään kansalaisaloitteita. Ne on hieno väline kansalaisille vaikuttaa suoraan lainsäädäntöön, ja arvostan suuresti sitä vaivannäköä, mikä näin monen kerätyn nimen taustalla on.

Tässä aloitteessa ehdotettua toimenpidettä polttoaineen valmisteveron alentamisesta jakeluvelvoitteen prosenttimäärän mukaisesti on kuitenkin vaikea kannattaa. Ymmärrän kyllä hyvin allekirjoittajien vaatimuksen polttoaineen hintatason säätelystä etenkin tilanteessa, jossa polttoaineiden hinnat olivat poikkeuksellisten markkinahäiriöiden vuoksi nousussa ja moni kotitalous joutui kiristämään vyötään elinkustannusten noustessa.

Tosiasiaan kuitenkin on se, että isolla osalla autoilijoista on varaa maksaa autoilusta sen tällä hetkellä vaatima hinta. Suurituloiset kuluttavat polttoainetta pienituloisia enemmän, kuten edustaja Harjannekin tässä totesi. Lisäksi autoilu on monelle meistä muka-

Pöytäkirja PTK 10/2023 vp

vuus, ei välttämättömyyskysymys, ja julkisen vallan tehtävänä on ohjata ihmisiä vähentämään tarpeetonta autoilua, jota Suomessa eittämättä esiintyy paljon, ja kaikki ymmärtävät, miksi tämä on tarpeellista.

Puhuttaessa verojen laskemisesta on myös otettava huomioon toimenpiteen vaikutus valtiontalouteen. Polttoaineveron reilu laskeminen alentaisi valtion tuottoja sadoilla miljoonilla euroilla, eikä tämä toimenpide edes välttämättä näkyisi pumppuhinnoissa, ja tämän vajeen kompensoiminen esimerkiksi ruuan hinnan nostolla kuulostaa kotitalouksien kannalta mielettömältä.

Onhan se tietysti selvää, että monissa tapauksissa autoilu myös helpottaa huomattavasti ihmisten liikkumista paikasta toiseen verrattuna muihin kulkuvälineisiin, ja usein se myös mahdollistaa työssäkäynnin pitkistä etäisyyksistä ja riittämättömästä joukkoliikenteestä johtuen. Näissä tilanteissa polttoaineen korkea hinta ei saa muodostua kohtuuttomaksi esteeksi liikkumiselle. Niinpä mahdolliset polttoaineen hintaan liittyvät toimenpiteet tulee kohdistaa niihin kotitalouksiin, joissa hinta aiheuttaa oikeasti haasteita ja joiden arjen sujuvuuden kannalta autoilu on välttämätöntä.

Toivoin, että me täällä löydetään yhdessä oikeudenmukaiset keinot tukea niitä kotitalouksia ja yrittäjiä liikkumisessa, jotka tätä tukea oikeasti tarvitsevat. Samalla meidän tulee kuitenkin panostaa joukkoliikenteeseen sekä kävelyn ja pyöräilyn edellytyksiin. Liikenteen päästöjen vähentäminen vaatii paitsi viisaita päätöksiä yksittäisiltä ihmisiltä myös konkreettisia toimenpiteitä eduskunnalta. — Kiitos.

Ensimmäinen varapuhemies Juho Eerola: Kiitos. — Ja edustaja Furuholm, edustaja Furuholm poissa. — Edustaja Elomaa.

15.42 Ritva Elomaa ps: Arvoisa puhemies! Polttoaineiden korkeat hinnat ovat puhuttaneet kansaa viimeiset vuodet poikkeuksellisen paljon. Nyt meillä on täällä käsittelyssä kansalaisaloitteet polttoaineveron kohdalla kohtuullistamisesta sekä dieselin käyttövoimaveron poistamisesta. Kiitokset aloitteiden valmistelijoille sekä kaikille allekirjoittaneille. Aloitteilla on yhteensä melkein 200 000 allekirjoitusta. Se on valtava määrä ja kertoo siitä huolesta, jota kasvavat polttoainekustannukset aiheuttavat.

Kuten täällä on jo aiemminkin sanottu, Suomi on pitkien etäisyyksien maa. Suomessa auto on monelle välttämätön. Etäisyydet työpaikan ja kodin välillä tai vaikkapa päivittäisostoksille ovat pitkiä, eikä suuressa osassa maata ole toimivaa julkista liikennettä. Nykyisillä bensan hinnoilla ei tehdä huvimatkoja — kyse on välttämättömistä reissuista, joissa ei ole juurikaan vähennettävää. Ymmärrän, että täällä Helsingissä autolla saatetaan tehdä lyhyitäkin matkoja, mutta Kehä kolmosen ulkopuolella autoa käytetään lähinnä pakon edessä. Monet perheelliset tarvitsevat autoa myös kuljettaessaan lapsiaan harrastusten pariin, puhumattakaan ihmisten mahdollisuudesta päästä lääkäriin nopeasti.

Työtä tehdään muuallakin kuin suurissa kaupungeissa, ja teollisuuden työpaikkoja syntyy paljon myös kasvukeskusten ulkopuolelle. Esimerkiksi vientisektorimme on täysin maaseudun ja maaseutumaisten luonnonvarojen ja teollisuuden varassa. Jos polttoainekustannukset kasvavat, työnteosta ja yrittämisestä tulee kannattamatonta. Harvalla syrjässä asuvalla raskaan teollisuuden työntekijällä tai hoiva-alalla työskentelevällä on mahdollisuutta jäädä etätöihin. Kyllä meidän on suorastaan pakko pitää huolta yrittämisen ja työnteon edellytyksistä koko Suomessa. Se ei saa olla vaihtoehto, että ihmiset jäävät kotiin, koska matka työpaikalle maksaa liikaa.

Pöytäkirja PTK 10/2023 vp

Arvoisa puhemies! Kasvavien polttoainekustannusten aiheuttamiin ongelmiin on löydettävä kestäviä ratkaisuja. Se on hyvinvointiyhteiskunnallemme suorastaan välttämättömyys. Hallitusneuvotteluissa näitä asioita nyt ratkotaan, mutta toivon, että myös tulevasta oppositiosta saadaan tukea ja ratkaisuehdotuksia, jotta koko Suomessa olisi kannattavaa yrittää ja tehdä työtä. Perussuomalaiset ovat jo vuosikaudet pitäneet tätä mahdollisuutta autoilla ja pitää autoa pitkien etäisyyksienkin takia ehdottomasti tärkeänä ja välttämättömänä, ja olemme ajaneet näitä asioita ja tulemme ajamaan edelleenkin.

Edustaja Harjanne nosti myös tässä liikkumattomuuden esille — joo kyllä, se on totta: liikkumattomuus on lisääntynyt myös maaseudulla, mutta autoilua ei voida syyttää siitä pelkästään. Syyt ovat paljon, paljon moninaisemmat, ja näihin syihin pitää syventyä ja tehdä todellisia toimia myös tulevan hallituksen — ja opposition — tuella, totta kai. Tämän täytyy tapahtua poikkihallinnollisesti yli puoluerajojen. — Kiitos.

Ensimmäinen varapuhemies Juho Eerola: Kiitos. — Edustaja Asell poissa. — Edustaja Mäenpää.

15.46 Juha Mäenpää ps: Arvoisa puhemies! Meillä on täällä käsittelyssä kaksi kansalaisaloitetta, joilla pyritään hillitsemään autoilijoiden kuluja. Täällä on käytetty hyviä puheenvuoroja ja sitten toki semmoisia vähän laveampia puheita. Tuossa keskustan veljekset, edustajat Aittakumpu ja Kettunen, osoittivat kovasti meihin syyttävää sormea, mielestäni aiheetta.

Aittakumpu, siviiliammattiltaan pappi, kyllä maalasi mielestäni mustan valkoiseksi puheenvuorossaan kertomalla, että perussuomalaiset korottivat polttoaineen verotusta ollessaan viimeksi hallituksessa, mikä sinänsä pitää paikkansa, mutta hän unohti kertoa, että se oli Sipilän hallitus, jossa se tapahtui, ja silloin kun Sipilä on ollut pääministeri, niin se on tarkoittanut sitä, että keskustalla on ollut suurin edustajamäärä. Elikkä keskusta oli itse tässä mukana, ja se tapahtui vuoden 2015 vaalien jälkeen. Vuonna 2019 keskustasta oli taas hallituksessa ja korotti myös silloin polttoaineen veroja. Elikkä tämä on totuus siitä asiasta.

Sitten edustaja Kettunen kovasti puhui tuosta dieselverosta. Mielestäni dieselvero tuntuu erittäin epäoikeudenmukaiselta silloin, kun dieselin hinta on kalliimpi kuin bensiinin hinta. Viime kaudella itse ajattelin heti ensi töikseni tehdä lakialoitteen, että dieselvero pitää poistaa. Mutta kun tutustuin siihen aiheeseen oikein huolella, niin totesin, että itse asiassa se on niin, että dieselissä on energiasisältövero 34 senttiä litrassa ja bensiinissä sitä on 54 senttiä litrassa, ja on vielä niin, että dieselin energiasisältö on suurempi, niin että jos energiasisältövero olisi oikeassa suhteessa, niin silloin sen dieselin energiasisältövero olisi 60 senttiä per litra — jos ne olisivat ihan rinnakkain. Elikkä silloin olivat myös vihreät hallituksessa ja oli tämmöinen vasemmistohallitus, niin että en minä uskaltanut lähteä tekemään ehdotusta edes dieselveron poistamiseksi, koska uskoin, että se johtaa siihen, että polttoaineen litrahinta nousee mittarilla huomattavasti. No, tilanne on hyvin samankaltainen nyt. Silloin kun dieselvero on Suomeen luotu, niin silloin on se energiasisältövero tavallansa tiputettu alemmas, ja sillä on haluttu tukea ammattimaista liikennettä, paljon dieseliä käyttäviä linja-autoja ja kuorma-autoja. Elikkä en oikein osaa luvata mitään sellaista, että dieselvero poistuisi, mutta olen sitä mieltä, että autoilun kustannuksia pitää pyrkiä hillitsemään.

Nämä edustajat, jotka tässä nyt mainitsin, olivat kovasti huolissaan polttoaineen hinnasta, mutta viime hallituksen jäljiltä myös jakeluvuoroituksen tuoma hintalisä jätettiin tavallan-

Pöytäkirja PTK 10/2023 vp

sa automaatioksi, että se dieselin hinta nousisi ja yleisestikin polttoaineen hinta nousisi. Ja kyllä näihin mielestäni pitää puuttua niin, että jos polttoaineen hintaa ei saada laskettua, niin olisi ainakin niin, että se ei nouse enää, kuten viime hallituksen jäljiltä se on nousemassa.

Sitten taisi olla edustaja Kettunen, joka mainitsi täällä, että pitää edelleen jatkaa työko-neiden polttoainetukea. Minä en tunnista tästä muuta kuin sen, että viime kaudella oli täl-lainen väliaikainen tilanne silloin, kun ne hinnat yllättäen pomppasivat, ja tietääkseni edel-linen hallitus ei jatkanut sitä aikaa vaan se on ollut määräaikainen tuki.

Sitten edustaja Kettunen tuossa vielä kovasti maalasi tulevan hallituksen niskaan näitä asioita. Minä ihmettelen sitä, että edustaja Kettunen ei ole itse Säätytalolla neuvottelemas-sa, koska nähdäkseni keskusta on itse omalla ratkaisullaan päättänyt pakoilla vastuuta isol-la määrällä edustajia ja on jäänyt pois hallituksesta.

Edustaja Harjanne äsken käytti puheenvuoron ja sanoi semmoisen ideologisen jutun — minä kirjoitin tänne oikein ylhäällekin teidän puheestanne — että, ”autoriippuvuus aiheut-taa energiaköyhyyttä”. Minä en nyt ihan tasan tarkkaan tiedä, mitä se tarkoittaa. Mutta kun sitten puhuttiin siitä puhtaasta energiasta, niin kyllä näin on, että mitään puhdasta energiaa ei tule, osa on puhtaampaa ja osa on vähän likaisempaa. Kuitenkin on niin, että kun Suo-meen tuodaan tuulimyllyjä, tuulivoimaloita maailman toiselta puolelta, louhitaan niihin materiaalit ja mineraalit ja malmit ja mitä kaikkea sinne niiden rakentamiseen nyt tarvi-taankaan, niin ei niistä mikään puhdasta energiaa tee. Suomessa on ydinvoimaa ja tuulivoi-maa, jotka mielletään puhtaaksi, mutta eivät ne mitään puhtaita ole. Ja sitten olen ihmetel-lyt, mihin menee se raja siinä, mikä oikeasti on luonnolle vahingollisempaa. Onko se se, että me nostetaan täällä turvetta, uusiutuvaa turvetta, ja poltetaan sitä, vai se, kaivetaanko me malmeja jossakin ulkomailla lapsityövoimalla ja raiskataan luontoa louhimalla malme-ja [Puhemies koputtaa] peruskalliostamme? — Kiitoksia.

Ensimmäinen varapuhemies Juho Eerola: Kiitoksia. — Ja nyt edustaja Tynkkynen, Se-bastian Tynkkynen.

15.53 Sebastian Tynkkynen ps: Arvoisa herra puhemies! Onpa mielenkiintoista nähdä, että kun puhutaan bensasta ja kansalaisten huolista ja käsitellään näitä kansalaisaloitteita, niin täällä paikan päällä on käytännössä oikeastaan vain perussuomalaisia, yksi töpselivih-reä löytyy [Atte Harjanne: Kiitos! — Naurua] — yksi. Minulla ehkä herää kysymys, missä ovat nämä kaikki punavihreät ihmiset, joiden pitäisi olla huolissaan pienen ihmisen asias-ta. Ovatko he Säätytalolla, vai mitä sellaisia kiireitä heillä on, että tämä puoli salista on täy-sin tyhjä silloin, kun käsitellään näin oleellista asiaa? Mutta meille perussuomalaisille, niin kuin tänäänkin täällä salissa näkyy, tämä asia on oikeasti tärkeä, ja me ollaan valmiita siitä käymään keskustelua, ja siitä väännetään myöskin tuolla Säätytalolla.

Arvoisa puhemies! Tänään eduskunnan käsittelyssä on tärkeä kansalaisaloite, jonka viesti on harvinaisen selvä: polttoaineiden hintoihin vaaditaan kohtuullisuutta. 130 000 suomalaista laittoi nimensä aloitteeseen, jotta se saataisiin näiden seinien sisälle — ja se-hän saatiin. Aloite eteni eduskuntaan aivan poikkeuksellisen vahvalla viestillä kansalaisil-ta: jotain on tehtävä. Sitä samaa me perussuomalaiset olemme Marinin hallitukselta vaati-neet tässäkin salissa monta kertaa. Niiden keskustelujen kipinöidessä olen pannut merkil-le, että tässä polttoaineiden hintoja koskevassa väännessä on tullut tutuksi eräs punaviher-tävän laidan toimintatapa: Vihreä aate ja sen liepeillä pyörivät fanaattiset kannattajat ovat

Pöytäkirja PTK 10/2023 vp

kunnostautuneet siinä, että tätä polttoaineiden hintoihin liittyvää keskustelua yritetään usein ohjata pois siitä, mitä oikeastaan vaaditaan. Nimittäin lähes aina jaksetaan nostaa esille, kuinka polttoaineiden hintoihin vaikuttavat markkinahinnat, jotka ovat poliittisten päätösten ulkopuolella. Välillä lyödään pöytään Putin-kortteja, niin kuin tänään, jos joku vaatii malttia polttoaineiden hintoihin. Kiihkeimmät suorastaan pomppivat ilosta, kun hinnat nousevat ja päästään sanomaan, että polttoaineiden pitääkin olla kalliita, nehän saastuttavat.

Arvoisa puhemies! Mutta kun polttoaineiden liian kova hinta nostetaan esille ja vaaditaan hallitukselta tekoja, ei kukaan markkinahintojen vaikutusta kiistä. Kyse on siitä, että niistä muista hintaa nostavista tekijöistä — veroista, jakeluelvoitteesta — halutaan tasapainotusta, jos ne markkinahinnat lähtevät käsistä, tai sitten kyse on siitä, että peli halutaan viheltää poikki, jos nämä muut hintaan vaikuttavat tekijät, esimerkiksi jakeluelvoite, on karkaamassa käsistä. Marinin hallituksen perintönä niin on käymässä, jos mitään ei tehdä. Puhumme ja kansalaisetkin puhuvat siis poliittisesta päätöksestä. Tietenkin niihin voidaan vaikuttaa, ja suomalaiset ymmärtävät sen varsin hyvin. Siitä on osoituksena juuri tämäkin aloite, jota nyt käsitellään. Eikä tässä kansalaisaloitteessa, tai muutoinkaan, kiistetä, etteivät fossiiliset polttoaineet saastuttaisi. Polttoaineiden verottaminen ja ohjaaminen kestävämpään suuntaan kyllä ymmärretään, mutta kohtuullisuus on se, mitä vaaditaan. Ja kohtuullisuuden vaatiminen on varsin kohtuullinen vaatimus niiden suusta, jotka tätä maata pitävät pyörimässä. Sitä vaativat ne suomalaiset, jotka päivittäin kulkevat autolla töihin, kuljettavat tavaraa maanteilla, kускаavat lapsia harrastuksiin ja niin edelleen. Jos työpaikan vastaanottamisen esteenä on se, että polttoainekulujen takia kannattaa jäädä kotiin, niin kuka tästä hyötyy — edustaja Elomaa puhui tästä hyvin — tai kuka hyötyy siitä, että kumipyörien pyörimisestä riippuvaa investointi jää johonkin toiseen maahan? Ei ainakaan suomalainen eikä myöskään ilmasto. Jos näin annetaan tapahtua, sen seurauksena loputkin työpaikat siirtyvät Suomesta muualle. Siinä on se vihreän siirtymän vaiettu puoli.

Arvoisa puhemies! Jos jatkettaisiin Marinin hallituksen suunnitelman mukaisesti, tarkoittaisi se, että jakeluelvoite tulisi nousemaan nykyisestä 13,5 prosentista 28 prosenttiin jo ensi vuonna [Perussuomalaisten ryhmästä: Oho!] — jo ensi vuonna. Vaikutus pumppuhintoihin laskettaisiin jopa kymmenissä senteissä, siis tilanteessa, jossa jo valmiiksi polttoaineiden hinnat ovat kahden euron tuntumassa, mutta myös tilanteessa, jossa kaikki muutkin kulut ovat ampaisseet pilviin ja monen taloudessa ollaan aivan veitsenterällä. Ja Marinin hallituksen juntaamalla polulla tuostakin jakeluelvoitteen nostosta jatkettaisiin nopeasti ylös niin, että jakeluelvoite olisi vuosikymmenen vaihtuessa jo 34 prosenttia. [Ritva Elomaa: Huhhuh!] Ei sitä kestäisi suomalaisten kukkaro, eikä sitä kestäisi vaikeuksissa oleva kansantalous. Töitä jäisi tekemättä, ajoja ajamatta ja tuotantoa sammuisi. Tämä on nyt se Marinin kiihdytyskaista, jolta on hypättävä pois. Kohtuullisuuden ohella nyt tarvitaan realismia. Vuosilukuihin hirttäytyminen ja sen perusteella tehtävä arjen kustannusten kallistaminen entisestään olisi tuhoisaa. Tämän maan on pysyttävä liikkeessä siihenkin saakka, kunnes meillä on kohtuuhintaisia, kestävämpiä vaihtoehtoja kaikille suomalaisille. Vielä me emme ole siinä tilanteessa. Tämä tarkoittaa, että ne tutut polttoaineet ja tutut polttomoottoriautot tulevat pysymään liikenteessä vielä vuosikausia Elokapiinan rimpuilusta huolimatta — ja hyvä niin, sillä muuten tulisi tässä maassa nälkä ja vilu.

Arvoisa herra puhemies! Siinä kohtaa, kun tullaan tästä jakeluelvoitteen tasosta sitten täällä eduskunnassa lopulta päättämään, tulee kyllä olemaan mielenkiintoista katsoa, tullaanko siellä punavihreällä puolella tukemaan niitä oikeistohallituksen lukemia, mitkä me

Pöytäkirja PTK 10/2023 vp

tullaan tekemään, vai teettekö te omia vastaesityksiänne, jotka edustavat sitä kantaa, mihin te olette aiemmalla hallituskaudella sitoutuneet. Ja silloin nähdään se, oliko tämä teidän puheenne vain sanahelinää ja hyveposeeraamista. — Kiitos. [Ritva Elomaa: Nappipuhe, ker- ta kaikkiaan!]

Ensimmäinen varapuhemies Juho Eerola: Edustaja Bergbom.

16.01 Miko Bergbom ps: Kunnioitettu herra puhemies! Haluan kiittää ensiksi näiden kahden kansalaisaloitteen allekirjoittaneita — siis lähes 200 000 suomalaista on antanut tämän viestin eduskunnalle — ja erikseen vielä molempien aloitteiden seuraavia vastuuhenkilöitä: Jaska Ilvesluoto, Leevi Ruotsalainen, Klaus Kannistola, Tomi Piminäinen, Jani Hellman, Aatu Karjalainen sekä Hannele Hatanpää. Kiitos teille tästä aloitteesta.

Kun on tullut Suomea kierrettyä sekä nuorisojärjestöaikana että erilaisissa tehtävissä politiikan merkeissä, niin on käynyt viesti selväksi. Ympäri Suomea ihmiset ovat tilanteessa, jossa heillä kohta ei ole varaa käydä töissä, ja monissa lapsiperheissä ollaan tilanteessa, jossa lasten harrastuksista ollaan jopa jouduttu säästämään, koska arjen elinkustannukset ovat nousseet niin merkittävästi. Siellä koetaan, että heidät on unohdettu. Samaan aikaan, kun täällä pääkaupunkiseudulla ihmetellään, että HSL:n joukkoliikenteen lippuhinta on noussut muutamia kymmeniä senttejä ja ollaan siitä aivan sekaisin, maakunnissa huomataan, että arjen kustannukset nousevat satoja ja satoja euroja kuukaudessa entisaikoihin verrattuna. Tässä on tavallaan tämä suhteellisuuden ero, kuinka eriarvoisessa tilanteessa suomalaiset ovat liikkumisen suhteen. Tämä on myös eduskunnassa aiemmin ymmärretty valiokuntien toimesta, että tähän on saatava kestävämpiä ratkaisuja, että tällä tavalla ei voida jatkaa ja että ihmiset ovat oikeasti vaikeissa tilanteissa. Tämä aloitteentekijöiden viestikin on aivan selvä, että jotain kohtuullisuutta vaaditaan tähän touhuun. Se ei voi olla niin, että eduskunta ottaa ohjeensa Mannerheimintielle makaavilta elokapinalaisilta, vaan kyllä meidän pitää katsoa, miten suomalaiset pärjäävät täällä arjessaan. [Perussuomalaisten ryhmästä: Vihreät ottaa!] — Niin, no vihreät ehkä ottavat, mutta me perussuomalaiset emme onneksi ota.

Haluaisin vielä nostaa tähän samaan esille sen, että työn hinta ei muodostu pelkästään palkasta, ei pelkästään palkan sivukuluista, vaan kaikkeen siihen liiketoimintaan liittyvistä kuluista, joihin muun muassa polttoaineen hinnat vaikuttavat suoraan. Kun yksikköhinta alkaa muodostua korkeammaksi kuin meidän keskeisissä verrokkimaissa, niin se tarkoittaa sitä, että Suomessa suljetaan tehtaita, Suomesta lähtee työpaikkoja jonnekin muualle. Esimerkiksi paperikoneiden osalta näin on itse asiassa käytännössä käynyt. Tämän vahvisti esimerkiksi Ylelle Björn Wahlroos, joka tässä asiassa on kiistaton asiantuntija. Hän on todennut, että Suomessa ja Pohjoismaissa on suljettu teknologisesti korkeampitasoisia paperikoneita johtuen siitä, että työn yksikköhinta on korkeampi täällä kuin Keski-Euroopassa, esimerkiksi Saksassa. Tämä on aivan pimeätä politiikkaa. Ei tällaisista pidä missään nimessä jatkaa.

Herra puhemies! Tämä on juuri se linja, että nyt on suunnanmuutos saatava, niin että täällä ymmärretään se, että koko Suomi pitää pitää mukana, tässä maassa pystyy tekemään töitä, tänne voidaan investoida, eikä mennä tällaisilla ideologisilla rajoitteilla, että pyritään vain taklaamaan koko maailman päästöongelmat 5,5 miljoonan ihmisen kansan kesken, kun eihän tästä tule yhtään mitään. Kai se homma toimii niin, että Euroopassa ja Suomessaakin, ylipäänsä Suomessa, meidän pitäisi lähteä siitä ajatuksesta liikkeelle, että me

Pöytäkirja PTK 10/2023 vp

mennään samaan aikaan muiden kanssa eikä katsella hyvällä sitä, että täällä on vapaamatkustajia, kuten Kiina.

Edustaja Harjanne totesi aikaisemmassa keskustelussa, että per capita -päästöt ovat Suomessa korkeat. Voin kertoa teille, että se johtuu siitä, että Suomessa on pitkät etäisyydet ja täällä on lähes koko vuoden aika kylmä verrattuna moneen muuhun, esimerkiksi Etelä-Euroopan, maahan. Sitten toisekseen per capita -päästöt ovat korkeat myös sen takia, että me ollaan hyvinvointiyhteiskunta. Jos oletetaan — ja toivottavasti myös tekin, vihreät, haluatte — että esimerkiksi Afrikassa ihmiset pääsevät pois nälänhädästä ja heidän yhteiskuntansa kehittyy, se tarkoittaa samaan aikaan sitä, että heidän per capita -päästönsä tulevat nousemaan. Näin on tapahtunut myös Kiinassa. Mutta teidän ilmastopolitiikallanne per capita -päästöt halutaan Pohjois-Korean tasolle. Tämä on se teidän linjanne, ja tätähän me ei voida jatkaa.

Korkea hinta polttoaineissa ja energioissa muutenkin heikentää suomalaisten ostovoimaa. Se ei ehkä heikennä meidän kansanedustajien ostovoimaa, mutta se heikentää monen kansalaisen ostovoimaa. Se tarkoittaa yhä vähemmän työpaikkoja. Se tarkoittaa sitä, ettei ole varaa käydä elokuvateattereissa, ei ole varaa käydä parturissa, ja kaupastakin ostetaan vähemmän. Se tarkoittaa silloin sitä, että näissä työpaikoissa on vähemmän avoimia työpaikkoja, kun ei ole töitä tarjolla, kun ei niille töille ole kerta kaikkiaan ostajaa, ja tämä on aivan kestävälinja. Kyllä tähän on saatava jonkunäköistä tolkkua. Jos Marinin hallituksen linjalla oltaisiin jatkettu, kuten edustaja Tynkkynen varsin hyvin aikaisemmin totesi, niin kyllä kylmää kyytiä suomalaisille tulisi ympäri Suomen maan.

Mutta nämä ovat näitä arvovalintoja, mitä politiikassa tehdään, ja nyt kun vaalit on käyty, niin kyllä minä uskon vahvasti siihen, että nyt ne arvot näkyvät hieman eri tavalla, ja tällä kertaa on sellainen linja, jossa huolehditaan koko Suomesta. — Kiitos. [Sebastian Tynkkynen: Hyvä, että, edustaja Harjanne, jätte kuuntelemaan!]

Ensimmäinen varapuhemies Juho Eerola: Kiitos. — Edustaja Garedew.

16.06 Kaisa Garedew ps: Arvoisa puhemies! Suomessa autoilu on välttämättömyys, ja toivon, että me kaikki sen nyt täällä ymmärrämme.

Edustaja Harjanteelle vastaus näistä Suomen päästöistä:

Vaikka me ihan kaikki suomalaiset kulkisimme kävellen tai sitten niillä polkupyörillä ja Suomen liikenteen päästöt olisivat nolla, sillä ei ole yhtään mitään konkreettista merkitystä mihinkään globaaliin ilmaston lämpenemiseen — mutta Suomen kansalle, työntekijöille, yrittäjille ja perheille autoilun kohtuuhintainen mahdollisuus on lähes elinehto. — Kiitos.

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

16.07 Atte Harjanne vihr: Arvoisa puhemies, kiitos! Siinä edustaja Garedew toisti sen saman logiikan, ja en toista nyt sitä omaa vastaustani siihen. Totean sen sijaan, että haluaisin kiittää edustaja Mäenpäättä ja Laaksoa, jotka molemmat täällä ovat minusta hyvin avanneet tätä dieselin käyttövoimaveroproblematiikkaa vastuullisesti. Se on totta, että täällä ei ole yhtään punavihreää kaiketi enää paikalla, mutta ajattelin nyt vastata ihan vaan vihreänä täällä esitettyihin huomioihin.

Pöytäkirja PTK 10/2023 vp

Se on ihan totta, mitä Mäenpää totesi, että ei ole haitatonta tapaa tuottaa energiaa, mutta olennaista on katsoa niitä haittoja suhteessa tuotettuun energian määrään. Kun sanon, että joku asia on päästötön, niin se käytännössä tarkoittaa hyvin hyvin vähäpäästöistä. Muut ympäristövaikutukset ovat sitten erikseen, ja ne täytyy punnita siinä, totta kai, osana myös. Itse näkisin, että parasta politiikkaa on sellainen, missä nämä ulkoishaitat on hinnoiteltu oikein, ja silloin me rakennetaan kestäväää energiataloutta.

Tähän edustaja Bergbomin Pohjois-Korea-kommenttiin: Nyt hieman avaisin mielikuvitusta sen suhteen, että emme me ole viemässä niitä päästöjä alas Pohjois-Korean keinoin. Ei ole tarkoitus ajaa hyvinvointiyhteiskuntaa alas — juuri sen takia, mitä tuolta pöntöstä sanoin ja mikä teitä nauratti, joka on se, että sitä energiaa, sähköä ja lämpöä, voidaan tuottaa päästöttömästi, paljon pienemmällä ympäristöjalanjäljellä kuin nykyään. Juuri näin meidän täytyy tehdä, ja meidän täytyy myös olla mukana skaalaamassa näitä ratkaisuja globaalisti, koska tämä planeetta ja sen ilmasto eivät pysy siedettävänä, jos se afrikkalaisten vaurastuminen, jota itsekin haluan nähdä ja joka on mielestäni aivan keskeinen kuten koko maailman vaurastuminen ja hyvinvointi ja köyhyyden torjunta on aivan keskeinen tämän vuosisadan tavoite globaalisti... On selvää, että se ei voi nojata fossiiliseen energiaan ja luonnonvarojen ylikulutukseen, ja siinä suomalaiset voivat auttaa. Jos me kaikki syödään nauriita ja kävellään, niin sen yksi valitettava seuraus on, että meidän tietotaito ja osaaminen jäävät sitten käyttämättä maailmassa. Sen takia haluan edistää sellaista politiikkaa, jossa me kannetaan oma vastuu täällä mutta myös ollaan ratkaisemassa niitä globaaleja, koko vuosisadan tärkeimpiä kysymyksiä.

Isojen asioiden äärellä ollaan, ja jälleen kerran toivon punnittua pohdintaa näille aloitteille.

Ensimmäinen varapuhemies Juho Eerola: Näin. — Edustaja Kangas.

16.09 Antti Kangas ps: Arvoisa puhemies! Hyvät edustajat! Nämä kansalaisaloitteet ovat erittäin tärkeitä herättelemään keskustelua aiheesta. En sinänsä usko, että aloitteet menevät tällaisenaan läpi, mutta tämä kohta on erinomainen, että se viesti menee Säätytalolle ja ymmärretään.

Edustaja Harjanteen kommenttiin puhtaasta energiasta. Minä olen tänä vuonna investoinut itse omassa yrityksessäni lähes 100 000 euroa aurinkoenergiaan, mutta en lähde väittämään sitä päästöttömäksi. Se on vähäpäästöisempää kuin moni muu, mutta se on vale, että tulee päästötöntä energiaa. Sellaista kuin päästötön energia ei ole.

Meillä on valtavat investoinnit tulossa puhtaampaan energiaan länsirannikolle. Kaikki laitospaikat sijaitsevat kaukana asutuskeskuksista, kaukana julkisen liikenteen palveluista. Mistä sinne saadaan työntekijöitä, mikäli liikkumisen hinta on kohtuuton? Vaarantaako kohtuuttoman kallis liikkumisen hinta jopa nämä puhtaammat investoinnit, joista saadaan sitä puhtaampaa energiaa ja saadaan Suomeen vientituloja? Haluaisin kysyä, kuinka nämä asiat aiotaan hoitaa. Miten työvoima saadaan liikkeelle, mikäli polttoaineiden hintoihin ei puututa? Keinovalikoima on nyt Säätytalolla varmasti monissa pöydissä mietinnän alla, mutta jotain asialle täytyy tehdä. — Kiitos.

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

Pöytäkirja PTK 10/2023 vp

16.11 Rami Lehtinen ps: Arvoisa puhemies! Kuten huomaamme tästä aloitteen allekirjoittaneiden lukumäärästä, niin voimme päätellä siitä sen, että kyseessä on äärimmäisen tärkeä aloite ja aloite, joka kiinnostaa kansalaisia.

Edustaja Kettunen täällä aikaisemmin toi esiin lupauksen siitä, että keskusta on antanut vaalien yhteydessä asioista lupauksia, että joku asia poistuu — lupauksia nähdäkseni ei voi oikein antaa muuten kuin jos niistä voi päättää yksin. Muut ovat tehneet pääosin ohjelmavoitteita tai tavoitteita ajaa asioita eteenpäin, mutta on erikoista käyttää sanaa ”lupaus”, jota ei voi tehdä neuvottelematta eikä voi käyttää muuten kuin neuvottelemalla muiden kanssa.

Tähän keskusteluun polttoaineverosta ja sen laskemisesta ja sen vaikutuksista pumppuhintaan haluaisin erityisesti tuoda myöskin sen seikan, että minä en ole niin vakuuttunut polttoaineveron laskemisen vaikutuksesta pumppuhintaan johtuen ihan siitä syystä, että esimerkiksi kuluneen vuoden aikana itse olen huomannut pumpulla, että polttoöljy maksaa enemmän kuin diesel. Kun miettii niitten verotuksellista eroa, niin se hintahan ei pitäisi ikinä olla näin pumppuhinnoissa. Mutta vastaavasti kun katsoo valtionyhtiöiden, vaikka Nesteen, tulosta korona-aikana ja näillä korkeilla hinnoilla, niin ymmärtää, mihin se raha menee. Siinä mielessä on hankala verotuksellisesti ohjata suoraan sitä pumppuhintaa, vaikka sitä haluttaisiinkin tehdä, mutta kun se ei aina mene sinne, kun meillä on täällä tiettyjä tahoja öljy-yhtiöissä, joissa kohtuus ei riitä, vaan halutaan maksimaalinen hyöty kaikesta.

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

16.13 Sebastian Tynkkynen ps: Kiitoksia, arvoisa herra puhemies! Edustaja Elomaalla on todennäköisesti hyvin samanlainen ajatus kuin mitä olen tässä kuunnellut näitä meidän uusia edustajia — siis kerta kaikkiaan upeita puheita, ja mitä osaamista tähän keskusteluun tuodaan! On kyllä älyttömän kova ryhmä tämä uusi ryhmä, mikä meillä on. Nyt kyllä näissä kaikissa keskusteluissa tullaan varmasti sillä laidalla olemaan helisemässä.

Me perussuomalaiset halutaan kyllä tehdä ilmastotoimia, mutta me halutaan tehdä niitä järkevästi. Me tahdotaan tehdä niitä sillä tavalla, että oikeasti se sosiaalinen hyväksyttävyyys näille toimille tulisi säilymään. Jos te oikeasti haluatte tehdä ilmaston eteen toimia siellä punavihreällä laidalla, niin silloin kyllä kiinnittäisin huomiota siihen, pysyykö porukka mukana. Tällä hetkellä ei pysy, ja mitä se tarkoittaa näille toimille, jos porukka ei pysy mukana? No tietenkin sitä, että aletaan vastustamaan niitä. Että tähän kyllä kannattaa kiinnittää huomiota.

Nyt haluaisin oikeastaan esittää suoran kysymyksen teille, edustaja Harjanne. Olen ymmärtänyt sillä tavalla, että olette aika korkeassa asemassa oman puolueenne sisällä ja olette arvostettu poliitikko vihreissä, olette hyvin perillä ilmasto- ja energiapolitiikasta, varmaan olette olleet valmistelemassakin näitä asioita. Haluaisin kysyä teiltä kysymyksen, ja jos siihen ei tule vastausta, niin voisin uskoa, että kun seuraavana listassa on puheenvuoro edustaja Bergbomilla, niin hän tulee todennäköisesti sitten kysymään uudestaan — jos tähän ei tule selkeää vastausta. Kun teidän hallituksenne neuvotteli tämän kompromissin, että jakeluvelvoitetta nostetaan ensi vuonna tasolle 28 prosenttia, niin nyt haluaisin kysyä teiltä: oletteko te vielä sitä mieltä, että ensi vuonna jakeluvelvoitteen tason pitäisi olla 28 prosenttia? — Kiitos.

Ensimmäinen varapuhemies Juho Eerola: Ja nyt edustaja Harjanne.

Pöytäkirja PTK 10/2023 vp

16.15 Atte Harjanne vihr: Joo, kiitos, arvoisa puhemies! Olin toteamassa tähän, että sinänsä luo suuresti toivoa, jos se suurin erimielisyys, mikä meillä täällä herää, on siitä, onko joku asia puhdas vai puhtaampi, onko se päästötön vai erittäin vähäpäästöinen. Se on sinänsä sanavalinta. Minä luulen, että me kuitenkin ollaan ilmeisesti faktoista sen taustalla samaa mieltä. Ja hienoa kuulla aurinkoenergiainvestoinneista, se on ilmaston ja isänmaan etu. On selvästi harjoitettu hyvää politiikkaa, kun on ollut kannattavaa tällainen investointi tehdä.

Mutta minusta tämä kysymys, jonka edustaja Tynkkynen esitti, on itse asiassa hyvä. Minä en vielä osaa sanoa. [Naurua — Sebastian Tynkkynen: Mitä!] Tähän liittyy semmoinen asia, että minun mielestäni siinä on aika tarkkaan perattava, mitkä sen luonto- ja ilmastovaikutukset kokonaisuudessaan ovat, ja toisaalta se polku, mitä me sen biojakeluvuoroituksen osalta katsotaan, katsotaan sitten sen mukaan, mikä on tavallaan se nestemäisen polttoaineen tarve kokonaisuudessaan ja mikä on sen kumulatiivinen hinta ja mikä luontovaiikutus. Tämä on sama asia kuin mitä olen talousvaliokunnassa tuonut esiin. Oliko tämä ratkaisu, joka tehtiin viime kaudella, se paras mahdollinen? Ehkä itse olisin tehnyt jotain vähän toisenlaista, mutta tulette näillä näkymin huomaamaan, että se kompromissien sorvaaminen porukalla ei ole aina sitä, että saa sen oman kantansa läpi. Mutta tämä on hyvä kysymys, ja minusta nimenomaan on puitava taloudellisia, ilmastollisia ja ympäristöllisiä kysymyksiä.

Ja tämä pointti tästä hyväksyttävyydestä on itse asiassa erinomainen. Näkisin, että jotta me saadaan systeeminen muutos aikaiseksi, niin meillä täytyy olla jaettu kokemus siitä, että muutos on välttämätön, se tietty urgenssin tunne ja sitten reiluuden tunne, kokemus, että kaikki yhdessä tätä tehdään. Ja kun me tiedetään se tieteellinen tilannekuva ja toisaalta me tiedetään se tilannekuva tuolla ihmisten mielissä, niin toivoisin, että tätä ratkaistaan yhdessä. Pidetään yllä se tieteellinen tilannekuva ja tehdään siihen pohjautuvia vastuullisia päätöksiä, mietitään parhaita mahdollisia keinoja pitää kaikki mukana.

Ensimmäinen varapuhemies Juho Eerola: Ja edustaja Bergbom.

16.17 Miko Bergbom ps: Herra puhemies! Edustaja Harjanne, teidän hallituksen kompromissi oli jakeluvuoroituksen korottaminen 28:aan ensi vuodesta alkaen. Se oli keskustapuolue, joka halusi sitä alaspäin, ja te halusitte sitä ylöspäin, että ei tämä nyt ole mitään raketitiedettä. Ymmärrän, että ehkä hävettää myöntää se tässä ääneen, mutta jos on linjakkaasti omien arvojensa ja sen teidän mainitsemanne vihreän eli reilun siirtymän takana, niin olkaa sitä ihan rohkeasti. Ei tarvitse hävetä.

Me tuomme esiin oman vaihtoehtomme, ja totean tähän samaan, että tämä kuuluisa reilu siirtymä, jota on toteutettu, ei ole ollut reilu, ja siitä todisteena on jälleen kerran nämä kaksi kansalaisaloitetta täällä eduskunnassa. Eli on puhuttu, että kaikki pidetään mukana, mutta onko näin tapahtunut? Ei ole, näin ei ole tapahtunut, se on aivan selvä asia. Kuten aikaisemmin puheessani totesin, Helsingissä on tällä hetkellä järjetön poru siitä, että HSL:n lipupuhinnat ovat nousseet muutamia kymmeniä senttejä, mutta vastaavaa itkua ei näiltä itkiäjöiltä ole kuulunut, kun polttoaineen hinta on noussut kymmeniä senttejä ja vaikutukset kuukausittaiseen tulotasoon ovat huomattavasti merkittävämmät. Mitään ei ole tullut tästä.

Mutta sitten näihin teknologisiin ratkaisuihin ja mitä tulee esimerkiksi Afrikkaan, niin totta kai perussuomalaiset edistää politiikkaa, jossa suomalaiset yritykset pystyvät tuottamaan innovaatioita ja kykenevät viemään niitä maailmalle. Tämä on viisas politiikka, ja

Pöytäkirja PTK 10/2023 vp

uskoakseni tälle löytyy koko tämän salin tuki. Eihän tästä ole kyse, ei perussuomalaiset ole missään kohtaa vastustanut sitä, että yritykset eivät saisi tuottaa kestäviä innovaatioita, jotka hyödyttävät koko Suomen kansantaloutta ja sitä kautta maailmaa, kun niitä viedään ja skaalataan käyttöön ympäri maailmaa. Mutta ongelma on se, että näin ei esimerkiksi Afrikassa tapahdu, ei siellä tapahdu tämmöistä kestävää, vihreää, reilua siirtymää. Hiilivoimaloita syntyy sinne sun tänne, Kiinakin tässä oikein johtavana esimerkkinä näyttää, että viis ilmastosta, kunhan talouskasvu syntyy, ja täällä me sahataan itseämme jalkaan ja siirretään teollisuuttamme sinne — itse asiassa Suomestakin on lähtenyt merkittävä määrä teollisuutta Kiinaan ja ympäri maailmaa. Näistä pitää olla huolissaan, että mikä tämä kokonaistalouden vaikutus on ja mikä sen vaikutus on ympäristölle. Täällä on vähän tiukemmat ympäristönormit, täällä huolehditaan ympäristöstä, luonnosta, välitetään siitä, mutta sitten kun asetetaan liian tiukat rajat ja ajetaan elinkeinoelämä siirtämään heidän tuotantonsa toiselle puolelle maapalloa niihin maihin, joissa ei välitetä niin paljon ympäristöstä ja ilmastosta, niin onko se sitten lopulta kestävää ja reilua siirtymää? Uskaltaisin kyseenalaistaa tämän.

Meillä on tässä paljon mahdollisuuksia vielä, mutta se edellyttää Suomen lisäksi, että meidän läntiset kumppanit ymmärtävät tämän asian. Me voidaan tehdä kestävää innovaatiopolitiikkaa ja panostaa esimerkiksi fuusioenergian tutkimiseen — ja tämä on itse asiassa aivan keskeistä, koska Kiina panostaa siihen myös, ja Eurooppa ja muut länsimaat eivät saa jäädä tässä fuusioenergian tutkimisessa jälkeen, koska se on aito päästötön ratkaisu tämän koko maapallon energiaongelmiin tulevaisuudessa, mutta se edellyttää, että läntisillä valtioilla on siihen varaa, ja mistä ne varat syntyvät? Voin kertoa teille: verotuloista, joita tällä hetkellä me menetämme sen takia, että yritykset siirtävät liiketoimintaansa ulos Suomesta, ja tämä ei ole kestävä tapa toimia. — Kiitos.

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

16.20 Ritva Elomaa ps: Arvoisa puhemies! Nämä kaksi kansalaisaloitetta koskevat kaikkia suomalaisia, meitä kaikkia. Ne ovat todella tärkeät.

Tässä kohtaa täytyy sanoa edustaja Harjanteelle kiitos siitä, että olette rohkea siinä, että olette täällä meidän perussuomalaisten kanssa ja ainoana sieltä oppositiosta. Missä kaikki oppositioedustajat ovat, sitä kyllä ihmettelen itsekin. Ja meidän tykki, sanonnan mestari ja sanojen mestari Sebastian Tynkkynen — minä yhdyn hänen lausuntoonsa meidän uusista edustajista tuossa, että kerta kaikkiaan tässä on ollut tosi hienoa kuulla, kuinka huippu porukka meillä on täällä tästä tärkeästä asiasta keskustelemassa, joten olisi toivonut, että täällä olisi ollut vähän enemmän myös näitä meidän oppositioedustajia, koska kansalaisaloitteet ovat niin tärkeitä. Kiitos vielä meidän edustajat täällä, meidän omat edustajat ja Harjanne.

Että näillä mennään, ja toivottavasti sitten saamme tähänkin asiaan loistavan ratkaisun, joka ajattelee myös suomalaisten parasta sikäli — niin kuin tässä Bergbom ja Tynkkynen varsinkin ja myös Garedeu toivat esille — että meillä on pieni kansa, viisi ja puoli miljoonaa, ja me tehdään hirvittävän paljon hyviä tekoja ympäristön eduksi ja ilmaston eduksi, ja meillä on pitkät matkat, mutta ei me voida kantaa koko maailman syntilistää tästä, sillä me tehdään jo enemmän kuin moni muu. Mihin se johtaa, jos me laitetaan tilanne siihen, ettei meidän porukat pysty menemään enää töihin, kun elinkustannukset ovat niin kovat varsin-

Pöytäkirja PTK 10/2023 vp

kin tämän liikkumisen myötä. Täytyy olla kohtuus kaikessa ja järkevästi mennä eteenpäin, ja sitä perussuomalaiset haluavat.

Ensimmäinen varapuhemies Juho Eerola: Edustaja Tynkkynen.

16.23 Sebastian Tynkkynen ps: Arvoisa herra puhemies! Edustaja Harjanne: Aivan posketonta! Aivan posketonta! Siis teidän puolueenne on koko ajan ollut vaatimassa, että jakeluvelvoitetta nostetaan tosi voimakkaasti. Te olette sitoutuneet tähän 28 prosenttia -tavoitteeseen, ja aivan juuri niin kuten edustaja Bergbom tässä hyvin huomautti, se oli vasta kompromissi. Keskusta on koko ajan halunnut jakeluvelvoitetta alemmaksi, ja sitten teidän puolueenne on koko ajan halunnut sitä ylemmäksi sen takia, että ilmastolaki on voimassa — ja se ei ole vain luku, vaan sen eteen pitää tehdä toimenpiteitä, ja tämä on yksi niistä. Nyt on aivan uskomatonta, että te ette voi sanoa ääneen, että joo, te haluaisitte pysyä tässä tavoitteessa — tai voitte te sanoa senkin ihan suoraan ääneen, että haluaisitte, että se on vielä korkeampi — niin kyllä tästä lähtee nyt aivan selkeästi terveisiä: kun Elokapina seuraavan kerran Mannerheimintielle tulee ja pitää lähteä striimaamaan, niin kyllä menen kertomaan terveiset, että jaaha, ei siellä vihreä puolue uskalla oikeasti sitten sitoutua näihin ilmastotoimiin.

On ollut mielenkiintoista seurata tätä keskustelua. Sieltä punavihreältä laidalta on yritetty rökittää aika voimakkaasti meitä perussuomalaisia, kun me nyt ollaan siellä Säätytalolla kovasti vääntämässä — ei se kenellekään totta kai ikinä ole helppoa vääntää Säätytalolla — mutta ei tämä niin tule menemään, että me jäätäisiin hiljaiseksi. Jos te ette uskalla seisoa niitten kantojenne takana, mitä te olette edustaneet, jotka nostaisivat hyvin voimakkaasti, paljon enemmän näitä kustannuksia bensan hinnan osalta, niin kyllä me tullaan teitä haastamaan. Tässä jätitte kyllä ihan suoraan kiinni, ja huomasin, että teillä ei oikeastaan pötkäkään enää pitänyt tuon puheenvuoron aikana. Onneksi tämä kaikki meni videolle. — Kiitos.

Ensimmäinen varapuhemies Juho Eerola: No niin. — Ja nyt edustaja Harjanne.

16.24 Atte Harjanne vihr: Kiitos, arvoisa puhemies! Niin, viittasin oikeastaan siihen, mitä teiltä edustaja Strandman tuossa aikaisemmin totesi, eli biomassan polttoainekäyttö ei ole niin yksioikoinen asia. Me voidaan laskea sille aika suoraviivaiset päästövähennykset, mutta ne eivät todennäköisesti kuvaa sitä, mitkä ne tosiasialliset päästövähennykset ovat, ja pitää myös huomioida, että yksinkertaisesti sitä biomassaa on rajallisesti ja varsinkin kestäviä jakeita on hyvin vähän. On mielestäni ihan rehellistä myöntää, että kun itsekin nostit sen 34 prosentin tavoitteen, niin esimerkiksi se ei ole mahdollista, että maailmassa nykyisestä fossiilienergian käytöstä 34 prosenttia korvattaisiin bioenergialla. Siihen ei riitä tämä planeetta. Sen sijaan kysymys on siitä, että mikä vaikka meidän nestemäisten polttoaineiden kokonaiskäyttö on ja onko 34 prosenttia siitä iso osa, ja se on sitten oma kysymyksensä. Koetan tuoda esille, että tämä on itse asiassa aika monimutkainen, ja suoraan sanottuna olin viime kaudella, ja olen siitä kirjoittanutkin, huolissani tavallaan siitä, miten tätä asetelmaa käytetään. Minusta se oli vähän poukkoileva päätös, että ensin lasketaan ja sitten nostetaan. Olisiko ollut joku toisentyypinen ratkaisu? Kenties.

Tervehdin tätä keskustelua ihan ilolla, ja minusta on fiksua muodostaa kantaa aina kun tilanne päivittyy ja tietokuva päivittyy. Jos siitä vastaus on pilkkaaminen, sitten se on, mut-

Pöytäkirja PTK 10/2023 vp

ta tämä on se tapa, jolla politiikkaa olen tottunut tekemään ja aion jatkossakin tehdä. Se on se minulle kotoisa tapa.

Edustaja Bergbomille totean siis, että tämän takia meillä on sellaisia asioita valmistelussa kuin vaikka hiilirajamekanismi ja muuta, että olisi hirveän tärkeätä, että meillä on myös käyttää näitä kauppapoliittisia lihaksia sen muun maailman ohjaamiseen. Mutta on hyvä huomata myös, että Kiina itse asiassa on johdossa monessa ilmaston kannalta ratkaisevassa teknologiassa, ja meidän olisi hyvä huolehtia, että meillä on myös oma kompetenssi, kyky ja johtajuus niissä asioissa. Yksi esimerkki on se fuusio, joka sekään ei nyt sitten ole päästötöntä, vaan raaka-aineita sekin kuluttaa. Se on vähän pidemmässä putkessa mutta erittäin tärkeä potentiaalinen teknologia, jota on syytä kehittää.

Ensimmäinen varapuhemies Juho Eerola: Edustaja Kangas.

16.27 Antti Kangas ps: Kiitos, arvoisa puhemies! On erittäin hienoa saada kuulla puheenvuoroja, missä samaan lauseeseen suomalaisesta energiapolitiikasta ja polttonesteistä saadaan Suomi, Kiina, Pohjois-Korea ja Afrikka samaan koriin. Haluaisin kuitenkin muistuttaa siitä, kun edustaja Harjanteen puheessa tulee aina esille päästöt per capita, että mitä jos joskus ajateltaisiin Suomea ja suomalaisia ensin ja alettaisiinkin puhua päästöistä per hehtaari. Meillä on erittäin harvaan asuttu maa, me olemme metsäinen maa. Minä en usko pätkeäkään Ollikaisen Markun väitteeseen siitä, että Suomen pitäisi ostaa Italiasta päästöoikeuksia sen vuoksi, että me päästetään liikaa. Aletaan puhua viimeinkin päästöistä per hehtaari. Eiköhän siinä kohtaa käy sillä lailla, että Suomesta tulee hiilinielujen nettoviejä ja saadaan hyvinvointia Suomeen. Meillä on valtava potentiaali hiilinielujen kasvattamiseen, meillä on valtava potentiaali tuottaa energiaa, meillä on valtava potentiaali puhtaaseen teknologiaan, mutta miksi jokaisessa puheenvuorossa, mikä tulee vasemmalta laitaa, pitää aina ottaa se suomalaisille epäedullisin parametri kansainvälisissä energia-asioissa ja kaikissa muissakin? — Kiitos.

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

16.28 Sebastian Tynkkynen ps: Kiitos, arvoisa herra puhemies! Aivan loistava puhe kylä edustaja Kankaalta.

Edustaja Harjanne, ei tässä olla pilkkaamassa teitä. Ei näiden asioiden kannata antaa mennä tunteisiin. Me ollaan eduskunnassa, jossa käydään tätä yhteiskunnallista debattia, ja kaikilla näillä päätöksillä, mitä me täällä päätetään, on hyvin konkreettiset ja kouriintuntuvat vaikutukset kansalaisiin. Se, että te ajatte sitä vihreätä politiikkaa, mikä teillä on, te todellisuudessa haluatte jakeluvelvoitetta ylemmäksi, niin nämä ovat sellaisia asioita, mitkä tuntuvat suoraan kansalaisten kukkarolla, ja sen takia me täällä kynsin hampain ollaan tappelemassa suomalaisten puolesta. Jos te esitätte tällaisia asioita — tai ainakin aikaisemmin olette esittänyt — niin kyllä me halutaan argumentein ampua niitä alas, eikä se ole mitään pilkkaa. Odottaisin ehkä vähän parempia argumentteja.

Hämmentää hirveän paljon, että kun te olitte hallituksessa, niin kovat oli puheet näitten ilmastotoimien suhteen, ja sitten kun se politiikka ei kansalle käynytkään ja teillä tapahtui aivan hirveä leikkaus kansanedustajien määrässä, niin nyt yhtäkkiä alkaa olemaan vähän epävarmuutta sen suhteen, että oliko se 28, mitä me ajetaan, vai mitä se nyt olikaan. Olkaa suoraselkäisiä. Olitte hallituksessa tai oppositiossa, ajakaa sitä ihan samaa politiikkaa. Ei

Pöytäkirja PTK 10/2023 vp

voi olla niin, että kun mennään oppositioon, niin yhtäkkiä ei voidakaan seisoa niitten asioitten takana. Tämä oli todella hämmäntävää kuulla, ja tämä oli oikeastaan päivän uutinen, että noin korkeassa asemassa oleva vihreä kansanedustaja meni tuollaista sanomaan. — Kiitos.

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

16.30 Miko Bergbom ps: Herra puhemies! Haluan kyllä yhtyä tässä edustaja Tynkkysen sekä edustaja Kankaan aivan loistaviin puheenvuoroihin. Mutta tämä keskeinen ongelma, miksi tieliikennettä on haluttu kurittaa, tulee nimenomaan EU:sta, jossa ei kerta kaikkiaan pystytä hyväksymään sitä, että eurooppalaisissa valtioissa on eroja. Suomi on harvaan asuttu ja pitkien etäisyyksien maa, jossa auto on välttämätön liikkumiseen. Sitähän ei siellä Keski-Euroopassa välttämättä ihan samalla tavalla ymmärretäkään.

Tähän haluan vielä todeta, että Björn Wahlrooshan on siis ehdottanut hyvin innovatiivista ja nähdäkseni myöskin edullista tapaa: otetaan yksi Finnairin seisova kone, mepit kyytiin, tiputetaan ne jonnekin Nurmeksen metsään ja sanotaan, että selvittää sieltä kotiin. Ehkä he siinä kohtaa ymmärtävät, että se metsä on jotain muutakin kuin 10 hehtaarin pieni pläntti. Suomessa sitä metsää riittää — myös Markku Ollikaiselle terveisiä sinne ilmasto-paneeliin.

Mutta kyllä teidän suunnalta valitettavasti välillä tuntuu siltä, että teillä oikein niin kuin nautitaan siitä, kuinka huonosti Suomi on nyt hoitanut oman tonttinsa ja oikein innostutaan siitä, että kohta joudutaan maksamaan lisää ja kohta saadaan kurittaa lisää autoilijoita, ja se on se ongelma, mikä teidän politiikassanne on ollut. Se ei ole ollut reilua siirtymää, vaan se on ollut siirtymää, jota on tehty aivan puhtaasti kiusaamalla osaa suomalaisista, jotka tarvitsevat autoa arjessaan ja joilla ei ole taloudellisia edellytyksiä vaihtaa esimerkiksi sähköautoon tai hybridiin. [Sebastian Tynkkynen: Se näkyi vaaleissa!] — Kiitos.

Ensimmäinen varapuhemies Juho Eerola: Edustaja Harjanne.

16.31 Atte Harjanne vihr: Arvoisa puhemies! Niin, demokratiassa kansa päättää. Tällä näistä suosituimmalla aloitteella on itse asiassa aika lailla saman verran allekirjoittajia kuin RKP:llä oli viime vaaleissa äänestäjiä.

Ehkä nyt vielä siis totean, että ei ole mitään pakittelua meidän ilmastotavoitteesta ja vastuusta, mutta päämäärä on se olennainen, ja sitten valitaan siihen parhaat, vaikuttavimmat keinot. Ja sitä keskustelua meidän täytyy käydä koko ajan ja selvittää koko ajan, miten ne keinot sitten lopulta vaikuttavat. Tämä on nyt se keskeinen kysymys tässä.

Edustaja Kankaalla oli sinänsä mielenkiintoinen ajatus ottaa hehtaarikohtaisesti. Minä ehkä itse ajattelen enemmän Suomea kansalaisina — että me olemme maa, ihmisistä koostuva maa. Pidän, että se on reilumpi tapa tarkastella tätä. Lisäksi tähän varmaan tullaan palaamaan kauden aikana jonkin verran, mutta on hyvä huomata, että meidän ongelmamme ilmaston kanssa on nyt tällä hetkellä se, että ihmistoiminnalla ja maankäytön muutoksilla on vaikutettu käytännössä ilmakehän säteilypakotteeseen, käytännössä hiilipäästöön, ja tavallaan silloin ne ratkaisutkin täytyvät tulla sieltä. Me emme voi luonnollisia nieluja laskea omaksi hyväksemme. Tämä on pikkuisen haastava rajanveto, mutta tämä on se ydinkysymys siinä — mikä ehkä sen takia kuulostaa erikoiselta, mutta tämä kannattaa ikään kuin

Pöytäkirja PTK 10/2023 vp

opetella läpi, koska tämä on se, miten se politiikka ohjautuu ja miten sen myös pitääkin ohjautua. Siinä on taustakysymys sen kannalta.

Suomi tekee monia asioita. Suomessa tehdään monia asioita hyvin, mutta en minä nauti mitenkään siitä, että joudutaan tekemään asioita, jotka eivät välttämättä kaikille ole kaikkein suosituimpia. On minusta johtamista ja vastuunkantoa katsoa, minkälaisen tilanteen edessä me olemme, mitä se vaatii ja tehdä niitä päätöksiä, jotka tekevät meidän lapsille, meille itsellemme, meidän lapsenlapsenlapsille kestävämpää, parempaa maailmaa Suomessa ja muuallakin. Ja nämä menevät ihan hyvin yhtä lailla yksiin. Suomen etu on se, että globaalisti tämä ilmastonmuutos taklataan. — Nyt minä joudun valitettavasti poistumaan, mutta kiitos keskustelusta, ja näin.

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

16.34 Ritva Elomaa ps: Arvoisa puhemies! Minulla olisi Harjanteelle yksi kysymys, nyt kun paikkaan sattuu. Se ei kauaa vie. Nimittäin koska me puhutaan ilmastoasioista ja ympäristöasioista ja suomalaisesta autoilusta, niin minua on aina häirinnyt yksi asia varsinkin EU-toiminnassa. Kerran kuukaudessa siellä lähdetään Strasbourgii pitämään tätä kokousta, valtava jengi siirtyy sinne. Onko vihreissä puhuttu ollenkaan ja otettu kantaa siihen, kuinka edullista tämä on ilmastolle ja ympäristölle, kun tämä koko jengi siirretään sinne, puhumattakaan kustannuksista? Mutta varsinkin ilmaston kannalta: Eikö olisi ilmaston ja päästöjen kannalta tärkeämpää, että kun se nyt on pysyvästi Brysselissä, niin siellä myös oltaisiin? Tämä tuntuu ihan valtavalta tuhlaukselta, ja kukaan ei puhu tästä. [Atte Harjanne: Olen tismalleen samaa mieltä!]

Ensimmäinen varapuhemies Juho Eerola: Näin. — Nyt, arvoisat edustajat, aiheenamme on lakialoite polttoaineveron kohtuullistamisesta ja kohtuullisen hintatason turvaamisesta. Koetetaan pitää loput puheenvuorot tässä aiheessa, vaikka edustaja Elomaan kysymys sinänsä oli oikeutettu. — Edustaja Tynkkynen.

16.35 Sebastian Tynkkynen ps: Kiitoksia, arvoisa herra puhemies! Ilmeisesti sieltä Harjannekin nyt lähti Säätytaloön neuvotteluihin — meillä ei nyt ole ketään muita tässä salissa kuin perussuomalaisia. Mutta minä olisin itse halunnut kommentoida tähän edustaja Harjanteen puheenvuoroon, nimittäin siinä nyt lähdettiin sille puolustuskannalle, että ”ei me olla pakittamassa näistä ilmastotoimista”. Sen suhteen oli epävarmuutta, ollaanko nyt sitoutumassa enää tähän 28 prosenttiin, mistä niin lujaa on huudettu, että se on ihan välttämätöntä, ja nyt oltiin epävarmoja mutta kuitenkin sanottiin, että ”ei me olla pakittamassa”. Mutta mitä on sitten se huuto, mikä on alkanut vihreiden suunnalta, kun Säätytalolta on kantautunut uutisia, että jakeluvelvoite mahdollisesti ei olisikaan nousemassa ensi vuonna 28 prosenttiin? Miksi sieltä vihreältä suunnalta on sitten alkanut niin kova huuto, että ”apua, ei näin voi tehdä”, mutta sitten kun täällä salissa suoraan kysytään vihreältä edustajalta, pitäisikö näin tehdä ensi vuonna, niin sitten on se ”no, tässä pitää nyt vähän tarkastella erilaisia asioita ja on monimutkainen asia” ja muuta vastaavaa? Oltaisiin suoraselkeästi sitä mieltä, mitä oikeasti ollaan — ei samaan aikaan vedetä vähän joka suuntaan. Tämä on aivan hämmäntävää keskustelua.

Mutta todella, niin kuin tuossa aikaisemmassa puheenvuorossa sanoin, tämä keskustelu on antanut kyllä tosi paljon antia siihen, mitä lähteä kertomaan nyt näille ilmastoihmisille,

Pöytäkirja PTK 10/2023 vp

eli mitä teidän eteen on teidän puolueenne täällä eduskunnassa tekemässä. Nimittäin puheet ovat kyllä kovin ristiriitaisia. — Kiitos paljon.

Ensimmäinen varapuhemies Juho Eerola: Kiitos. — Ja nyt keskustelu — hämmäntäväksikin mainittu keskustelu — on päättynyt.

Keskustelu päättyi.

Asia lähetettiin valtiovarainvaliokuntaan.

4. Dieselin käyttövoimavero poistettava ja luotava dieselille biopolttoaineiden jakeluvelvoitetuki

Kansalaisaloite KAA 2/2023 vp

Lähetekeskustelu

Toinen varapuhemies Tarja Filatov: Lähetekeskustelua varten esitellään päiväjärjestyksen 4. asia. Puhemiesneuvosto ehdottaa, että asia lähetetään valtiovarainvaliokuntaan.

Lähetekeskusteluun varataan tässä vaiheessa enintään 30 minuuttia. Asian käsittelyssä noudatetaan aikataulutettujen asioiden osalta sovittuja menettelytapoja. — Keskustelu alkaa. Edustaja Garedeu.

Keskustelu

14.50 Kaisa Garedeu 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 pätkähuullu tavoite puolittaa kotimaan liikenteen päästöt vuoteen 2030 mennessä. Samalla EU lisää painetta jäsenmailleen suoltamalla koko ajan uusia vihervaatimuksia, jotka eivät ota huomioon Suomen maantieteellisiä erityispiirteitä — esimerkkinä raskaan kaluston hiilidioksidiraja-arvoasetus, jolla ajetaan kuljetusalan ja linja-autoliikenteen päästöttömyyttä. Näistä älyttömistä tavoitteista puhuttaessa on hyvä muistaa, että Suomen kokonaispäästöt ovat alle 50 miljoonan hiilidioksidiekvivalenttitonnin 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 mittakaavas-

Pöytäkirja PTK 10/2023 vp

sa. Tällä ideologisella hyveposeerauksella kurjistamme vain turhaan omien kansalaistemme elämää.

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, jakeluvetoiteesta 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 kilpailukyvyn 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 ostovoim

Pöytäkirja PTK 10/2023 vp

ma on kovilla, ja yrittäjät ovat joutuneet ahtaalle. Konkursseista on tullut arkipäivää, sillä niin kuljetusalan itsensä kuin sen kuluista riippuvaisten tuotteiden eli kaikkien kaupan hyllyiltä 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 käyttövoimaveron poistetaan ja että dieselin jakeluvelvoitetuella varmistetaan, ettei dieselin biopolttoaineiden jakeluvelvoitteen kasvaessa dieselin hinta kohoa bensiinin hintaa korkeammaksi. Olen aiheesta täysin samaa mieltä, kuten myös on Suomen Keskusta, jolla olikin vaali-ohjelmassa tavoitteena dieselin käyttövoimaveron poisto. Dieselin käyttövoimaveron poisto luvattiin meidän vaali-ohjelmassa — luvattiinko perussuomalaisten? Pitkään olemme katsoleet nousevaa dieselin hintaa, ja tuntuuhan se karmalta, 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 kesännytkin 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 käyttövoimaveron poistettava — näitä vaatimuksia te perussuomalaiset olette tuoneet usean vuoden ajan esille. Nyt on näytön paikka. Laskekaa polttoaineveroa. Poistakaa vihdoin ja viimein käyttövoimaveron dieselautoista. Tulevan hallitusohjelman 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

Pöytäkirja PTK 10/2023 vp

maakuntia voisi tukea enemmänkin kulkemisen osalta. Voisiko erityistalousalueella olla alhaisemmat polttoaineverot, hyvät perussuomalaiset? Voisiko erityistalousalueella olla 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 hillitä 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 itsekin 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 käyttöönotosta, 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 jakeluvelvoitetta 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. Polttoainei-

Pöytäkirja PTK 10/2023 vp

den hintakehitys maailmalla ja dieselpolttoaineen valmisteveron merkittävämpi korotus muihin polttoaineisiin nähden sekä lisäksi hintaa nostava dieselpolttoaineeseen lisättävä biojakeluelvoite on nostanut ajoittain dieselpolttoaineen hinnan yli bensiinin hinnan. Käyttövoimavero on ylimääräinen vero dieselkäyttöisten 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 dieselkäyttöisiä 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 dieselkäyttöisten autojen keskikulutus on alhaisempi kuin bensiini- tai jopa hybridiautojen. Myös sähköautojen kalliimmat valmistuskustannukset tasoittavat väitetyt 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 määrittämään 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.

Pöytäkirja PTK 10/2023 vp

Edustaja Strandman, juuri tänään Ilmastopaneeli — nähdäkseni taisi olla tänään — päivitti tätä niin sanottua autokalkkyyliään niin, että täyssähköauto on keskimäärin jo kolmessa vuodessa vähäpäästöisempi kuin vastaava polttomoottoriauto, koska sekä akkujen valmistuksen 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 rehottaa 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 populismin puhetta ruveta puhumaan.

Syyhän tähän koko dieselperoon on se, että dieselissä on polttoaineveroa 16 senttiä vähemmän kuin bensiinissä, ja jos me lähdetään näitä harmonisoimaan, se tarkoittaa sitä, että meidän pitäisi tiputtaa bensiinin 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 dieselikäyttövoimaveron, 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 keskusta 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 kompensoi-

Pöytäkirja PTK 10/2023 vp

minen suomalaisille kuljetusyrittäjille. 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.

Mutta on sanomatta selvää, että kun meillä tulee sähköautoilua ja kaikkea muuta, jo tällä hetkellä on kaasuautoilua ja vastaavaa, niin pidän melkein mahdottomana 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 edellistäkään 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.

Pöytäkirja PTK 10/2023 vp

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 varauduttu. 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. Jakeluvuoroituksen poisto, totta kai, pitää sekin pitää mukana keskusteluissa, mikäli sotatilanne äityy niin mahdolltomaksi, että me tarvitsemme lisää keinoja selvittääksemme, mutta tässä kohtaa pysyisin jakeluvuoroituksen 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.

Ensimmäinen varapuhemies Juho Eerola: Näin. — Nyt keskustelu ja asian käsittely keskeytetään, ja asian käsittelyä jatketaan tässä istunnossa päiväjärjestyksen muiden asiakohtien tultua käsitellyiksi.

Asian käsittely keskeytettiin kello 15.21.

Asian käsittely jatkettiin kello 16.37.

Pöytäkirja PTK 10/2023 vp

Ensimmäinen varapuhemies Juho Eerola: Nyt jatketaan tässä istunnossa aiemmin keskeytetyn asiakohdan 4 käsittelyä. — Sieltä ovat puheenvuorot näköjään poistuneet.

Keskustelu päättyi.

Asia lähetettiin valtiovarainvaliokuntaan.

Keskustelu asiasta sallittiin myös päiväjärjestyksen 3. asiakohdassa.

5. Hallituksen esitys eduskunnalle laiksi tuomioistuinmaksulain 2 §:n muuttamisesta

Hallituksen esitys HE 3/2023 vp

Valiokunnan mietintö LaVM 1/2023 vp

Toinen käsittely

Eduskunta hyväksyi ensimmäisessä käsittelyssä sisällöltään päätetyn, hallituksen esitykseen HE 3/2023 vp sisältyvän lakiehdotuksen. Lakiehdotuksen toinen käsittely päättyi. Asian käsittely päättyi.

6. Seuraava täysistunto

Eduskunnan seuraava täysistunto on tiistaina 13.6.2023 klo 14.00. Täysistunto lopetettiin klo 16.37.

Pöytäkirjan vakuudeksi:

Maija-Leena Paavola