

Plenum

Onsdag 4.10.2023 kl. 14.03—16.27

2. Regeringens proposition till riksdagen med förslag till lag om ändring av lagen om driftskompatibilitet för elektroniska vägtullsystem

Regeringens proposition RP 19/2023 rd

Remissdebatt

Talman Jussi Halla-aho: Ärende 2 på dagordningen presenteras för remissdebatt. Talman konferensen föreslår att ärendet remitteras till kommunikationsutskottet.

För remissdebatten reserveras i detta skede högst 30 minuter. Om vi inte inom denna tid hinner gå igenom hela talarlistan avbryts behandlingen av ärendet och fortsätter efter de övriga ärendena på dagordningen. — Debatt, minister Ranne, varsågod.

Debatt

14.04 Liikenne- ja viestintäministeri Lulu Ranne (esittelypuheenvuoro): Arvoisa puhemies! Käymme nyt lähetekeskustelua hallituksen esityksestä laiksi sähköisten tietullijärjestelmien yhteentoimivuudesta annetun lain muuttamisesta.

Ajoneuvoliikenteen on oltava turvallista ja sujuvaa niin kotimaassamme kuin rajat ylittävästi. Jotta liikenteen sujuvuus voidaan Euroopan laajuisesti varmistaa, on tärkeää hyödyntää digitalisaation mahdollisuudet. Monissa Euroopan maissa on käytössä sähköisiä tietulleja. Euroopan unionin tavoitteena on, että jäsenvaltioiden tietullit olisivat yhteentoimivia ja seuraisivat tekniikan uusinta kehitystä. Tietullijärjestelmien heikko yhteentoimivuus aiheuttaa ylimääräisiä kustannuksia ja rasitteita niin eurooppalaisille autoilijoille kuin viranomaisillekin. On tärkeää, että tietullijärjestelmien yhteentoimivuudesta säädetään EU-tasolla ja direktiivin täytäntöönpanon yhtenäisyydestä huolehditaan.

Suomessa on ollut voimassa samanniminen laki jo vuodesta 2014. Vuonna 2021 voimaan saatettiin muutoksia, joita uusi sähköisten tietullijärjestelmien yhteentoimivuutta koskeva Euroopan parlamentin ja neuvoston direktiivi edellytti. Nyt annettavalla esityksellä täydennettäisiin tämän direktiivin saattamista osaksi kansallista lainsäädäntöä. Perusteena täydentämiselle ovat komission huomiot kansallisen täytäntöönpanon puutteellisuudesta aiemmin. Korostan tässä erityisesti sitä, että direktiivi ei velvoita jäsenvaltioita ottamaan tietulleja käyttöön eikä niitä ehdoteta otettavaksi käyttöön. Tietulleista voidaan jatkossakin päättää kansallisesti. Esityksen mukaan lakiin lisättäisiin direktiivissä käytettyjä määritelmiä ja tarkennettaisiin eräitä jäsenvaltioiden velvollisuuksia koskevia säännöksiä. Vaikka esitys ei siis tuo mukanaan Suomelle suuria käytännön muutoksia, meidän on kuitenkin EU-jäsenvaltiona huolehdittava direktiivin täytäntöönpanosta, ja on huomattava, että direktiivin merkitys joissain jäsenvaltioissa voi olla suuri, sillä hyvin toimivat sähköiset tietullit voivat vähentää kansainvälisten maantieliikenteen harjoittajien hallinnollisia kustannuksia.

Punkt i protokollet PR 37/2023 rd

Arvoisa puhemies! Tällä ehdotuksella täytämme EU-oikeudelliset velvoitteet ja edistämme Euroopan laajuista liikenteen sujuvuutta.

Puhemies Jussi Halla-aho: Kiitoksia, ministeri. — Edustaja Aittakumpu, olkaa hyvä.

14.06 Pekka Aittakumpu kesk: Arvoisa puhemies! Hallituksen esitys siis koskee Euroopan parlamentin ja neuvoston direktiiviä. Suomi voi jatkossakin itse päättää, otetaanko tietulleja käyttöön, ja ilman muuta toivon, että hallituksella ei tulevaisuudessakaan ole suunnitelmissa tietulleja Suomeen. Asiahan on niin, että autoilun ja kuljetusalan kustannukset ovat Suomessa jo liiankin korkeat, eikä niitä pidä missään nimessä enää nostaa, esimerkiksi tietulleilla — päinvastoin, autoilua pitää saada halvemmaksi. On huomattava, että valtion vuosittaiset verotulot [Sheikki Laakson välihuuto] tieliikenteestä ovat noin 8 miljardia euroa, mutta kerätyistä veroista vain noin 0,8 miljardia palautuu liikennesektorille valtion tieverkkoon.

Arvoisa puhemies! Keskusta ei kannata tietullien käyttöönottoa, koska ne ovat ylimääräinen kuluera kansalaisille. Suomessa on sen sijaan otettava käyttöön raskaan liikenteen vinjettimaksu eli tiemaksu. Vinjetti on käytössä miltei kaikissa EU-maissa, mutta ei Suomessa. Maksun avulla ulkomainen rekkaliikenne saataisiin osallistumaan käyttämiensä suomalaisten teiden kunnossapidon rahoitukseen. Tätä vinjettimaksuahan on jo useampi hallitus yrittänytkin, mutta se on aiemmin kaatunut muun muassa EU-oikeuden tulkintoihin. Toivon, että se tällä kaudella etenee, ja pidän hyvänä, että asia on kirjattu hallituksen ohjelmaan.

Arvoisa puhemies! Suomessa tulee saada käyttöön myös ammattidiesel. Ammattidieselin tarkoittaa sitä, että ammattiliikenteeseen ostetun dieselin veroista osa palautetaan kuorma-auto- ja linja-autoyrityksille. SKAL eli Suomen Kuljetus ja Logistiikka kommentoi hallitusohjelmaa: ”Erityisen harmillista ammattidieselin puuttuminen hallitusohjelmasta on senkin vuoksi, että lakiesitys on jo valmisteltuna ja sen voisi pienten täsmennysten myötä tuoda nopeasti eduskuntaan.” Ennen vaaleja [Sheikki Laakson välihuuto] puolueet kannattivat laajasti ammattidieseliä ja vastasivat SKALin kyselyssä, että ammattidiesel tulee ottaa käyttöön vuoden 2024 alusta. Ammattidiesel ja vinjettimaksu olisivat tärkeitä kuljetusyritysten kilpailukyvyn ja huoltovarmuuden turvaamiseksi.

Arvoisa puhemies! Eräs tunnettu poliitikko puhui polttoaineiden hinnoista vuonna 2022 ja sanoi: ”Hallitus levittää kätensä syyttäen maailmanmarkkinahintoja ja väittää, etteivät he voi asialle mitään.” [Antti Lindtman: Kuka?] Viime viikolla — viime viikolla — vaalien jälkeen sama poliitikko, perussuomalaisten puheenjohtaja, nykyinen valtiovarainministeri Riikka Purra sanoi: ”Hallitus ei voi mitään maailmanmarkkinahinnoille.” [Vasemmalla: Voiko olla? — Ohhoh!] Kysyn liikenneasioista vastaavalta ministeri Ranteelta: Onko tosiaan niin, että ennen vaaleja maailmanmarkkinahinta ei kelvannut selitykseksi korkeille polttoaineiden hinnoille, mutta nyt se kelpaa? Mikä muuttui vaalien jälkeen?

Arvoisa puhemies! Maailmanmarkkinahinnoille emme voi mitään. Voimme kuitenkin tehdä muita toimia autoilun ja kuljetusalan kustannusten alentamiseksi. [Sheikki Laakso: Kyllä näin tehtiin!] Siksi ihmettelen syvästi ja hämmästelen suuresti, miksi kokoomus ja perussuomalaiset aikovat ensitöikseen nostaa työmatka-autoilun kustannuksia. [Eduskunnasta: Ohhoh! — Välihuutoja] Matkakuluvähennyksen omavastuun nostaminen 750 eurosta peräti 900 euroon kurittaa niitä, jotka aivan erityisesti tarvitsevat autoa. [Sebastian Tynkkynen: Keskusta olisi nostanut jakeluvelvoitetta!] Vielä viime ja tälle vuodelle on

Punkt i protokollet PR 37/2023 rd

voimassa matkakuluvähennyksen korotus, jonka edellinen hallitus päätti. Perussuomalaisten varapuheenjohtaja, nykyinen oikeusministeri Leena Meri sanoi eduskunnassa helmikuussa 22: ”Jos olisitte halunneet auttaa koko työväestöä, olisitte madaltaneet työmatkojen omavastuuta.” Ja nyt, perussuomalaiset, korotatte työmatkojen omavastuuta ja ette aio jatkaa matkakuluvähennyksen korotusta. [Mauri Peltokankaan välihuuto]

Arvoisa puhemies! Viime torstaina kyselytunnilla valtiovarainministeri Purra sanoi, että omavastuuosuutta nostetaan esimerkiksi siksi, että HSL-alueella eli pääkaupunkiseudun joukkoliikennealueella kahden vyöhykkeen yli kulkeva ei saisi tätä vähennystä, koska sitä ei ole tarkoitettu siihen. Ihmettelen tätäkin suuresti. Valtiovarainministeri Purra aikoo siis korottaa työmatka-autoilun kuluja muualla Suomessa ja koko Suomessa sen takia, että pääkaupunkiseudulla jotkut joukkoliikenteen käyttäjät hänen mielestään hyötyvät liikaa. Jos ministeri Purra olisi nyt täällä — ei taida olla — sanoisin, että teillä on nyt vastuu. Teillä on valta ja vastuu säätää sellaiset lait, että muualla Suomessa ja koko Suomessa omavastuu pysyy korkeintaan ennallaan. Miksi kuritatte työmatka-autoilijaa Rovaniemellä, Oulussa, Kuusamossa, Kajaanissa, Hyrynsalmella, Vaasassa, Kuopiossa, Joensuussa... [Eduskunnasta: Jämsässä, Savonlinnassa!] — Jämsässä. — ...Salossa ja niin edelleen, koko Suomessa.

Hallitus aikoo myös alentaa polttoaineverotusta muutamilla senteillä, mutta samalla korottaa jakeluvelvoitetta nykyisestä 13,5 prosentista tuntuvasti. Lopputulos on, että perussuomalaisten lupaamaa bensiinin ja dieselin veroalea ei ole näkyvissä. Hallitus olisi halutesaan voinut jatkaa edellisen hallituksen alentamalla 13,5 prosentin linjalla, joka alensi bensiinin ja dieselin hintaa pumpuilla arviolta jopa noin 12 senttiä litralta. Sitä, että hallitus nyt aikoo korottaa jakeluvelvoitetta, ei voi laittaa edellisen tai sitä edellisenkään hallituksen piikkiin, vaikka moni perussuomalaisten nykyisistä kansanedustajista tosin oli alun perin säätämässä jakeluvelvoitteen nostosta peräti 30 prosenttiin. [Eduskunnasta: Ohhoh!] Päätöksiä pitää aina tehdä nykyajassa.

Arvoisa liikenne- ja viestintäministeri, viime torstain kyselytunnilla, kun kysyin ammatidieselistä, sanoitte, että liikenne- ja viestintäministeriö ja valtiovarainministeriö ovat tekemässä ”erityisen suuren selvityksen liikenteen rahoituksen ja verotuksen osalta”. Toesitte: ”Se tulee olemaan sellainen iso paketti.” Kysyn arvoisalta liikenne- ja viestintäministeriltä: Mikä on tämä erityisen suuri selvitys? Mitä siinä on, ja onko koko hallitus sen takana? [Hälinää — Välihuutoja]

Puhemies Jussi Halla-aho: Kiitoksia. — Koska sen suuntaista painetta on aistittavissa, avaamme debatin. Halukkaat edustajat voivat pyytää minuutin mittaista vastauspuheenvuoroa nousemalla seisomaan ja painamalla V-painiketta. — Ja edustaja Heinonen, olkaa hyvä.

14.13 Timo Heinonen kok (vastauspuheenvuoro): Arvoisa herra puhemies! Liikenneministeri Ranne, muistanko oikein, että viime kaudella keskustalaisen valtiovarainministerin esityksestä tehtiin elokuussa 2020 koko 2000-luvun historian suurin polttoaineveron korotus kerralla? Muistanko oikein?

Nyt pääministeri Petteri Orpon hallitus keventää polttoaineveroa ja ajoneuvoveroa. Hallitus siis helpottaa autoilijoiden polttoainekustannuksia. Maailmanmarkkinahinta heilahtelee, sen kaikki tietävät, mutta me tiedämme sen, että tämän hallituksen aikana polttoainetta verotetaan vähemmän kuin keskustan vasemmistohallituksen aikana.

Punkt i protokollet PR 37/2023 rd

Liikenteen kokonaisverorasite laskee siis yhteensä 270 miljoonaa euroa, kun hallitus keventää myös vuotuista ajoneuvoveroa. Kysyisin teiltä, liikenneministeri Ranne: koska viimeksi Suomessa on alennettu polttoaineveroa? Minun muistaakseni ja tietääkseni ei koskaan.

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

14.15 Mauri Peltokangas ps (vastauspuheenvuoro): Kiitos, arvoisa puhemies! Ihan tässä kuunnellessani äskeistä puhetta tuolta pöntöstä tuli mieleen, että onko se keskustan muisti todella niin valikoiva kuin nyt kuulosti. Tämä hallitus neuvotteluissaan teki kylmänviileän päätöksen siitä, että tulevan vuoden vaihteessa suomalaiset kumipyörät pyörivät ja suomalaisten polttoaineen hinnat pysyvät kohtuullisina. Te olisitte nostaneet jakeluveloitteen 28 prosenttiin, ja täällä puhutaan puhujanpöntössä jotain aivan muuta, muunneltua totuutta. [Anne Kalmari: Ei!] Kyllä minä muistutan nyt näistä perusfaktoista. Pidetään keskustelussa nyt kuitenkin huoli siitä, että ollaan edes lähellä totuutta. 28 pinnaa olisi ollut. Nyt se ei nouse ensi vuonna laisinkaan, sitten kohtuullisesti 13,5 kerrallaan. Me tiedämme tämän kaikki, pysytäänpä totuudessa. — Kiitos.

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

14.15 Seppo Eskelinen sd (vastauspuheenvuoro): Arvoisa puhemies! Pysytään todellakin totuuksissa. — Tämä massiivinen polttoaineverotuksen alennus käytännössä tarkoittaisi neljää senttiä siellä mittarilla. Näinköhän se siirtyy sinne mittarille? Samaan aikaan teette työmatkavähennyksiin heikennykset, mikä tarkoittaa Pohjois-Suomessa ja Itä-Suomessa normaalisti semmoisen 50—100, reilu 100 kilometriä pendelöivälle työntekijälle 326 euroa vuodessa lisää kustannuksia. [Vasemmalta: Ohhoh!] Tämäkö on se hallituksen verohelpotusten vaikutus? Toivon, että puhuttaisiin todellakin totuudesta.

Jakeluveloitteesta jos puhutaan, niin sehän on Sipilän ja perussuomalaisten hallituksen lanseeraama, Sipilän hallituksen aikaan täytöntöönpanu, jota on nyt viety eteenpäin ihan perustellustikin ilmastotavoitteiden mukaan. [Sheikki Laakso: Demarit korottaa kaiken aikaa!]

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

14.16 Jouni Ovaska kesk (vastauspuheenvuoro): Arvoisa herra puhemies! Viime hallituksessa keskusta esti sen, että tähän maahan ei tule tietullimaksuja. Vihreät halusivat ne, keskusta esti. Näin ei tehty. Mutta nyt, arvoisa puhemies, tämä hallitus perussuomalaisten johdolla tuo meille esityksen, jossa mahdollistetaan tietullijärjestelmien käyttöönotto helpommin kuin aikaisemmin. Miksi? Miksi, ministeri Ranne, te tuotte nyt tänne sellaisen ehdotuksen, jolla on entistä helpompi luoda tietullit Suomeen ja rahastaa autoilijoita sillä? Koska saattaa käydä valitettavasti niin, että vihreät joskus ajavat tämän saavutuksensa läpi — keskustan kanssa se ei onnistunut, [Mauri Peltokankaan välihuuto] mutta entä jos vihreät ja perussuomalaiset ovat hallituksessa, niin annatko te silloin vihreiden hyväksyä nämä tietullit, josta te nyt tuotte tänne lainsäädännön? [Timo Heinonen: Keskusta kieltää entiset ystävät!]

Punkt i protokollet PR 37/2023 rd

Puhemies Jussi Halla-aho: Kiitoksia. — Edustaja Tynkkynen, Oras, olkaa hyvä.

14.17 Oras Tynkkynen vihr (vastauspuheenvuoro): Kiitos, puhemies! Tietullit ovat kelpo keino vähentää autoilun haittoja — monia muitakin toki on käytettävissä, kuten liikenteen päästökauppa, polttoaineverot ja jakeluelvoite. Liikenne- ja viestintäministeriön edustaja esitti eduskunnan kuulemisessa hiljattain, että hallituksen päätös heikentää jakeluelvoitetta tulee kasvattamaan Suomen päästöjä yhteensä neljä ja puoli miljoonaa tonnia. Se vastaa suunnilleen puolen miljoonan suomalaisen vuotuisia päästöjä, siis puhutaan merkittävästä päästöjen lisäyksestä. Tähän tulee vielä polttoaine- ja ajoneuvoverojen kevennysten vaikutus päälle, jotka nekin lisäävät päästöjä. Kun jakeluelvoite ei tunnu hallitukselle kelpaavan ja kun polttoainevero ei tunnu hallitukselle kelpaavan keinona vähentää autoilun haittoja, niin pitäisikö hallituksen kuitenkin harkita uudelleen tietullien käyttöönottoa? Tietullien vahvuus on se, että ne kohdentuvat autoilijoihin suurissa kaupungeissa, joissa vaihtoehtoja oman auton käytölle on kaikkein eniten. Ne eivät haittaisi autoilua pienissä kaupungeissa eivätkä maaseudulla, joissa autoa tarvitaan.

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

14.18 Heikki Autto kok (vastauspuheenvuoro): Arvoisa puhemies! Suomalaiset autoilijat maksavat tietysti moninkertaisesti liikenneinfrastruktuurimme, ja suomalaiset autoilijat tankatessaan maksavat monia, monia muita valtion menoja, ja tässä mielessä autoilijoille vastaantulona se, että tämä hallitus laskee polttoaineveroa, on todella historiallista. Tällaista ei Suomen historiassa ole aiemmin tapahtunut. [Oikealta: Ei koskaan!] Elikkä tässä mielessä Orpon hallitus on nyt kyllä historiallisella asialla.

Mutta, arvoisa puhemies, on tärkeää, että myös ulkomainen raskas liikenne, joka merkittävässä määrin käyttää Suomen tiestöä, kuluttaa sitä mutta ei tankkaa täällä — elikkä ei osallistu suomalaisen tiestön rahoittamiseen millään tavalla, vaikka hyötyy infrastruktuuristamme — saadaan tulevaisuudessa maksamaan tienkäytöstä, ja tässä mielessä hallitusohjelmassa oleva vinjettimaksu on tärkeää saada aikaan. Ja tietysti sitten on tärkeää, että taas suomalaiset, täällä tankkaavat kuljetusyrittäjät saavat polttoaineensa tulevaisuudessa halvemmalla. [Välihuutoja vasemmalta — Joona Räsänen: Onko maailmanmarkkinahinnalla väliä?]

Puhemies Jussi Halla-aho: Edustaja Bergbom, olkaa hyvä.

14.20 Miko Bergbom ps (vastauspuheenvuoro): Arvoisa puhemies! Tästä jakeluelvoitteesta on nyt todettava, että keskustan päätöksellä jakeluelvoite olisi vuonna 2024 nousut 28 prosenttiin. Teidän päätös olisi tarkoittanut kymmenien ja kymmenien senttien hinnannousua suomalaiselle autoilijalle. Tämä hallitus on peruuttanut siitä, ja kaiken kukkuraksi tulevat jakeluelvoitenostot kompensoidaan kuluttajalle, kompensoidaan. Tämä on paras hallitusohjelma autoilevalle suomalaiselle vuosikymmeneen. [Välihuutoja — Hälinää] Polttoaineveron alennuksia, ajoneuvoveron perusveron alennuksia suomalaiselle autoilevalle. Tällaista ei nähty teidän aikana. Te olitte valmiita korottamaan autoilijan veroa, ja te teittekin sen. Tämä hallitus ei tee sitä. On siinä aika iso ero. [Eduskunnasta: Te olitte ilmastokurittajia!]

Punkt i protokollet PR 37/2023 rd

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

14.21 **Joona Räsänen sd** (vastauspuheenvuoro): Arvoisa puhemies! Tässä jo vähän aloitellaan tuota huomista keskustelua, kun meillä on huomenna täällä eräs kansalaisaloite käsittelyssä, ja muistaakseni edustajat Bergbom ja Vigelius ovat tämän alullepanijoita. Viimeistään huomenna varmasti nyt kuulemme, onko sillä maailmanmarkkinahinnalla nyt mitään merkitystä. Ennen vaaleja näytti siltä, että sillä ei ole, mutta niin kuin kuulumme, viime viikolla valtiovarainministeri Purra kuitenkin ministeriaitiosta myönsi, että hallitus ei voi mitään maailmanmarkkinahinnoille. [Vasemmalta: Ohhoh!] Huomenna varmasti kuulemme viimeistään, mikä on edustaja Bergbomin mielipide nyt vaalien jälkeen tässä asiassa.

Arvoisa puhemies! Siinäkin mielessä — ja itse asiassa liittyy kyllä tähänkin esitykseen, kun näitä tieliikenteen kustannuksia mietitään — tämä huominen kansalaisaloite rapsakkaasti esittää, että ensi vuonna kustannusvaikutus valtiontaloudelle olisi neljä miljardia euroa. Se on kyllä aika paljon, kun ensin täällä on valitettu, että valtio velkaantuu, [Puhemies koputtaa] mutta nyt ollaan valmiita neljällä miljardilla eurolla vielä pienentämään veroja. Mikä on kanta huomenna? [Mauri Peltokankaan välihuuto]

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

14.22 **Anne Kalmari kesk** (vastauspuheenvuoro): Arvoisa herra puhemies! Edustaja Bergbom, uskonne on kyllä vahva, ja en halua sitä kiistää. Voi olla, että ensi vuodenvaihteessa polttoaineen hinta laskee 20 senttiä. Mutta tarjoatteko kahvit tuolla eduskunnan kuppilassa, jos käykin näin, että perussuomalaisten lupaus, joka ennen vaaleja oli se, että polttoaineen hinta sen verran laskee, ei tapahdukaan? [Vasemmalta: Kahvit ei riitä!] Itse asiassa jakeluvelvoite faktisesti tästä vuodesta nousee, ja se on juuri näin. Se nousee. [Välihuutoja oikealta — Ben Zyskowicz: Ensi vuonna ei nouse!]

Mutta nyt tänään on käsittelyssä nimenomaan tietullit ja sen tyyppiset asiat, jotka koskevat ammattiautoilua, ja myöskin toinen lupaus, se, ettei petetä kuluttajia, äänestäjiä, joitten kuluttajansuojan pitäisi olla kohdillaan — lupasitte ammattidieselin. Kysyn ministeriltä: Milloin ammattidiesel on tulossa tähän taloon? Se olisi kiinnostavaa. Onko se sen suuren selvityksen mukana, [Puhemies koputtaa] jonka torstaina lupasitte?

Puhemies Jussi Halla-aho: Kiitoksia. — Edustaja Bergbom voi vastata hänelle esitettyyn kysymykseen. — Olkaa hyvä. [Ben Zyskowicz: Että millä huoltoasemalla tarjoaa kahvit!]

14.23 **Miko Bergbom ps** (vastauspuheenvuoro): Kiitos, arvoisa puhemies! Siis faktisesti: jakeluvelvoite pysyy vuonna 24 täysin samana kuin tänä vuonna, kiitos tämän hallituksen, joka perui sen päätöksen, jonka te olitte tehneet. Teidän päätöksellänne — luen sen nyt täältä — jakeluvelvoite olisi noussut 28 prosenttiin ensi vuonna, 28 prosenttiin, kymmenien senttien hinnan vaikutus ylöspäin keskustan päätöksellä. Kiitos perussuomalaisten, tämä päätös on peruttu. [Vasemmalta: Vastaus puuttui!]

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

Punkt i protokollet PR 37/2023 rd

14.24 **Atte Harjanne vihr** (vastauspuheenvuoro): Arvoisa puhemies! Tosiaan tähän itse asiaan. Tietullit ovat erinomainen tapa hinnoitella liikenteen viemää tilaa ja haittoja kaupungeissa. Ja olen vähän yllättynyt, että vaikka kokoomus nihkeästi suhtautuu tällaiseen tehokkaaseen markkinamekanismiin tai keskusta siihen, että esimerkiksi kaupungeille ja kunnille annetaan työkaluja parempaan kaupunkisuunnitteluun...

Mutta mitä tulee tähän täällä usein mainittuun historialliseen polttoaineveron alennukseen, se on historiallinen. Ennen ei ole tällaista tosiaan tehty, koska se heikentää valtiontaloutta, vaarantaa meidän ilmastotavoittemme, syventää tuontiriippuvuutta niistä pahamaineisista maailmanmarkkinoista, ja kaiken lisäksi me tiedetään, että se kohdentuu ennen kaikkea hyvätuloisille. Eli oli sitten huolena autoilija, valtiontalous tai mikä tahansa, niin tämä ei ole yksinkertaisesti fiksu päätös. [Sheikki Laakso: Kansa tykkää kuitenkin, sitä varten me täällä ollaan!]

Puhemies Jussi Halla-aho: Kiitoksia. — Edustaja Pia Viitanen, olkaa hyvä.

14.24 **Pia Viitanen sd** (vastauspuheenvuoro): Arvoisa herra puhemies! Ihan edustaja Aitakummun tavoin minä hämmästyin valtavasti muutama viikko sitten, kun viikonloppuna luin tutkimusta, jonka mukaan pitkää työmatkaa ajavan autoilijan työmatkakustannukset nousevat. [Välihuutoja — Ben Zyskowitz: Taas hämmästyitte!] Oli kummallista lukea tätä, varsinkin niiden puheiden jälkeen, mitä perussuomalaiset ennen vaaleja esittivät — oltiin niin autoilijan puolella. Ja ihmettelen vain, mitä ministeri Lulu Ranne nyt esimerkiksi kertoo niille ahkerille suomalaisille ihmisille, jotka pitkiä matkoja työmatkoillaan ajavat ja joilla kustannukset nousevat. Se, mitä jää lompakkoon, ohenee — se, mitä jää lompakkoon, ohenee. Arvoisat hallituspuolueet ja arvoisat perussuomalaiset, teillä on nyt se päätösvalta, te voitte nyt ihan itse tehdä näitä päätöksiä. Ja kysynkin ministeri Lulu Ranteelta: tuletteko ministerinä vaikuttamaan siihen, että perutte päätöksenne työmatkavähennysten heikentämisestä, palaatte viime hallituksen linjalle [Mauri Peltokangas: Ei varmasti palata teidän linjalle! — Sheikki Laakso: Ei varmasti palata!] ja annatte helpotuksia pitkiä työmatkoja ajaville [Puhemies koputtaa] suomalaisille ahkerille ihmisille?

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

14.26 **Hanna Kosonen kesk** (vastauspuheenvuoro): Arvoisa puhemies! Tuntuu tosi hienolle olla keskustalainen, koska eihän tässä vissiin muita puolueita viime kaudellakaan hallituksessa tarvittu, kun me tehtiin kaikki toimet. Mutta me tehtiin silloin kyllä hallituksessa myös erityisen iso selvitys siitä, mikä on järkevää polttoaineen hinnan kohtuullistamisessa. Silloin tuli nimenomaan se lopputulos siitä isosta selvityksestä, [Perussuomalaisten ryhmästä: Rahaa tilille!] että työmatkavähennys on viisas toimi, jotta ihmiset pääsevät töihin, on kannattavaa lähteä. Tämä polttoaineverotuksen helpotus taas todettiin toimimattomaksi — juuri sen takia, ihan muistakin maista saatiin esimerkkejä, että se pumppuhintahan vaihtelee Suomessakin 10, 20, 30 senttiä ihan viikon sisällä — niin että 4 prosentin alennus polttoaineen hintaan, [Puhemies koputtaa] joka on tulossa, maksaa aivan maltaita ja on aivan toimimaton.

Puhemies Jussi Halla-aho: Kiitoksia. — Vielä edustaja Mäkinen, ja sen jälkeen ministerille vastauspuheenvuoro. — Olkaa hyvä, edustaja Mäkinen.

Punkt i protokollet PR 37/2023 rd

14.27 **Riitta Mäkinen sd** (vastauspuheenvuoro): Arvoisa puhemies! Petteri Orpon hallitusohjelmassa on kirjaus liikenteen rahoituksen ja verotuksen kokonaisuudistuksesta, jonka liikenne- ja viestintäministeriö yhdessä valtiovarainministeriön kanssa valmistelee. Tämä nyt käsillä oleva esityshän on luonteeltaan melko lailla tekninen mutta pitää sisälleen myös mielenkiintoisia elementtejä. Olisin kysynyt liikenneministeri Ranteelta: Kuinka suhtaudutte paikannuksiin perustuviin tiemaksuihin ja tulleihin osana tätä hallitusohjelman kirjausta? Oletteko te tietoinen siitä, että EU:n sisämarkkinasääntöjen perusteella niitä maksuja ei voi kantaa ainoastaan ulkomaalaiselta liikenteeltä?

Puhemies Jussi Halla-aho: Kiitoksia. — Ministeri Ranne, olkaa hyvä, kolme minuuttia.

14.28 **Liikenne- ja viestintäministeri Lulu Ranne:** Kiitoksia, puhemies! Ensin totean aikaisemmalta hallituskaudelta, että siellä lyötiin lukkoon ilmastotavoite vuonna 2035. Suomelle tämä ylikireä ilmastotavoite tulee olemaan erittäin kallis. Me teemme tässä hallituksessa parhaamme, että se hinta ei nousisi taivasiin. Tässä ovat vahvasti olleet mukana vihreät ja keskusta yhdessä.

Katsotaan tätä selvitystä, johon täällä useissa puheenvuoroissa on viitattu: [Hälinää — Puhemies koputtaa] puhutaan nimenomaan niistä selvityksistä, joita tarvitaan, kun me sitä liikenteen verotuksen ja rahoituksen kokonaisuudistusta nyt lähdemme yhdessä valtiovarainministeriön kanssa tekemään. Siinä tullaan tietenkin huomioimaan erilaiset ratkaisut. Me myöskin mietimme sitä, millä tavalla tämä nykyinen yleiskatteellinen kahdeksan miljardin potti olisi mahdollista ehkä kohdistaa paremmin sitten tiestön kunnon ylläpitoon ja moniin muihin hyviin asioihin. Eli tässä kokonaisuudistuksessa nimenomaan katsotaan se kokonaispaketti, että minkälainen on ratkaisu, verotuksellinen ratkaisu, jolla meidän autoilua, meidän vientiä, meidän kumipyöräliikennettä jatkossa voidaan edistää paremmin.

Jos sitten palataan ihan tähän esitykseen, niin Suomi on digimestari. Me nimenomaan olemme hyviä digitalisaation edistämisessä, ja tässä esityksessä halutaan, että ne maat, jotka ovat ottaneet sen tietullin käyttöön, voivat hyödyntää maksimaalisesti myöskin tätä digitalisaatiota. Hallitus ei ole edistämässä eikä ole missään nimessä esittämässä tietulleja, eikä tällainen ole ollut koskaan meillä myöskään puolueella tietenkään esillä. [Anne Kalmari: Miksi hyväksyitte tämän sitten?] Jos me mietimme sitä, että meidän täytyy vähentää päästöjä, niin me teemme sen nimenomaan hallitusohjelman kirjausten mukaisesti, eli siellä on perälauta, jossa todetaan, että energia- ja ilmastopolitiikalla, niillä päätöksillä, joita me teemme, ei saa heikentää kilpailukykyä eikä myöskään nostaa arjen kustannuksia.

Kun te katsotte sitten tämän kauden lopussa sitä, millä tavalla autoilijoita ja kumipyöräliikennettä on kohdeltu, niin väitän kyllä, että lopputulos on suomalaisille yrittäjille, kansalaisille positiivinen. Kaikki tietävät myös, että vaikka kuinka haluaisimme, me emme tämän enempää voi laskea niitä veroja. Tämä meidän autoilijoihin liittyvä verolasku on aivan historiallinen. Toki tekisimme paljon enemmänkin, mutta tiukan euron hallitus on nytkin kyseessä. Me emme heittele rahoja sinne tänne. — Kiitoksia.

Puhemies Jussi Halla-aho: Kiitoksia. — Sitten siirrymme puhujalistalle. Edustaja Ovaska, olkaa hyvä.

14.31 **Jouni Ovaska kesk:** Arvoisa herra puhemies! Me emme nyt valitettavasti saaneet vastausta siihen, onko todella niin, että tällä lainsäädännöllä mahdollistetaan ja tehdään en-

Punkt i protokollet PR 37/2023 rd

tistä helpommaksi se, että tiemaksut otetaan Suomessa käyttöön. Ja näinhän se on, eli tämä hallitus tuo eduskuntaan esityksen, joka mahdollistaa tietullien ja -maksujen käyttöönoton helpommin kuin mitä se on aikaisemmin ollut. Se pohja, mikä tähän on, on tietysti EU:sta, joten on mielenkiintoista nähdä, että perussuomalaiset nyt sitten näin toimivat.

Haluan ottaa pienen lainauksen tähän väliin: ”Jakeluvetoitteen poistaminen on ylivoimaisesti tehokkain tapa alentaa polttoaineen hintaa. Perussuomalaisten kansanedustaja saa äänestää näissä edellä mainituissa asioissa omantunnon mukaan.” Tämä oli ennen eduskuntavaaleja tehdystä Stop autoilijoiden kuritukselle -kyselystä. Siellä tosiaan perussuomalaiset ovat vastanneet, että edustajat voivat omantunnon mukaan äänestää näissä liikennettä koskeissa kysymyksissä. Eli kun me huomenna käsittelemme kansalaisaloitetta tai me nyt käsittelemme tätä tietulliasiaa, onko jatkossa niin, että hallituspuolue perussuomalaisten edustaja voi äänestää omantuntonsa mukaan kysymyksistä, mitkä liittyvät liikenteeseen tai liikenteen verotukseen? [Anne Kalmari: Totta kai, varmastikin!]

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

14.32 Atte Harjanne vihr: Arvoisa puhemies! Kiitos äskeisestä vauhdikkaasta debatista kaikille osallistujille.

Palaan tähän tietulliasiaan. Se on hyvä, että meillä luodaan edellytyksiä sille, että tietullit olisivat mahdollisia. Tiedossa kuitenkin on, että meidän kansallinen lainsäädäntö ei vielä mahdollista tätä kunnille ja kaupungeille, ja juuri siellä olisi erittäin tärkeää mahdollistaa se, että meillä voitaisiin kerätä käyttöperusteisia maksuja: tietulleja, ruuhkamaksuja. Tällaisia on maailmalla käytössä monessa paikassa, ja tyypillistä on, että silloin kun ne otetaan käyttöön, niin hetki menee ja kaikki ovat tyytyväisiä. Ne ovat itse asiassa parempi... Tukholma on tästä hyvä esimerkki. Myös taloustieteilijät Suomessa — viimeksi 2019, kun Ekonomistiekoneesta tätä kysyttiin, 79 prosenttia ekonomisteista oli sitä mieltä — ajattelivat, että tämä on tehokas keino liikenteen haittojen vähentämiseen. Jälleen kerran katson sinne niin sanotun talouspuolue kokouksen suuntaan, että miksi tämä on niin vaikea asia. Tässä kollega, edustaja Tynkkysen perässä kyselin, voisiko tämä kuitenkin olla asia, jota hallitus avoimin mielin katsoisi — viimeistään nyt siinä [Puhemies koputtaa] niin sanotusti ison paketin yhteydessä — että edistettäisiin sitä mahdollisuutta, että meillä tulisi kaupungeille se työkalu käyttöön, [Puhemies koputtaa] että voitaisiin hinnoitella autoliikennettä [Puhemies koputtaa] tietullien kautta.

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

14.33 Sheikki Laakso ps: Arvoisa puhemies! Toivon tosiaan edustaja Ovaskan olevan näillä linjoilla, kun valiokunnan puheenjohtajana vetää valiokuntaa ja kun sieltä EU-asetuksia tulee, että me vastustetaan sitten niitä EU:n kaikennäköisiä hömppejä, mitä sieltä on tulossa. Tilanne on se, että jos tätäkin vastustaa, että yhtenäistetään EU:n lainsäädäntöä, niin kun äskenkin aika useankin keskustan edustajan suulla vaadittiin vinjettimaksua, [Jouni Ovaskan välihuuto] niin tämä puhe on vähän ristiriidassa näitten tekojen kannalta. Pakkohan lainsäädäntö on saada siihen kuntoon, että me voidaan myös tätä vinjettimaksua ajaa eteenpäin. Vai onko oikeasti niin, että valiokunnan puheenjohtaja, edustaja Ovaska ei halua Suomeen mitään vinjettimaksua eliikka ette halua missään nimessä, että ulkomaa-

Punkt i protokollet PR 37/2023 rd

laiset rekat joutuisivat maksamaan meidän teitten käytöstä, koska selkeästihän te haluatte tällä sitä vastustaa?

Puhemies Jussi Halla-aho: Edustaja Ovaskalle esitettiin suora kysymys. — Olkaa hyvä, edustaja Ovaska, yksi minuutti.

14.34 **Jouni Ovaska kesk** (vastauspuheenvuoro): Arvoisa herra puhemies! Minä ja varmasti koko valiokunta tulemme tekemään kaikkemme, että tähän maahan saadaan vinjettimaksu. Ja valiokunta tulee myöskin tekemään kaikkensa, että tässä maassa harjoitetaan johdonmukaista politiikkaa eikä muuteta politiikkaa täysin, kun vaalit pidetään välissä.

Talman Jussi Halla-aho: Debatten och behandlingen av ärendet avbryts. Behandlingen av ärendet fortsätter i detta plenum efter de övriga ärendena på dagordningen.

Riksdagen avbröt behandlingen av ärendet klockan 14.35.

Riksdagen fortsatte behandlingen av ärendet klockan 16.27.

Förste vice talman Paula Risikko: Nu fortsätter behandlingen av ärende 2 på dagordningen som avbröts tidigare under detta plenum. — Debaten fortsätter.

Inga fler namn finns på talarlistan, så debatten är avslutad.

Riksdagen avslutade debatten.

Riksdagen remitterade ärendet till kommunikationsutskottet.