

Plenum

Torsdag 21.4.2022 kl. 16.02—18.12

4. Regeringens proposition till riksdagen med förslag till lag om temporär ändring av 93 § i inkomstskattelagen

Regeringens proposition RP 37/2022 rd

Remissdebatt

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

För remissdebatten reserveras högst 30 minuter. Vid behandlingen av ärendet följer riksdagen det för ärenden med tidtabell överenskomna förfarandet. — Minister Saarikko, var sågod.

Debatt

17.08 **Valtiovarainministeri Annika Saarikko** (esittelypuheenvuoro): Kiitos, arvoisa puhemies! Hallitus linjasi energian hintojen nousun täsmäkompensaatiotoimista helmikuun puolivälissä, siis aikana, jolloin Venäjä ei vielä ollut hyökännyt Ukraina, mutta energian hintojen nousun ikävä, korkea suunta alkoi jo näyttäytyä vahvasti. Siis energian hinnat nousivat tuntuvasti itse asiassa jo koko viimeisen vuoden aikana Suomessa ja myös laajasti muualla Euroopassa. Polttonesteiden kuluttajahinnan vaihteluihin tietenkin vaikuttaa eniten raakaöljyn maailmanmarkkinahintojen vaihtelu.

Näissä hallituksen helmikuun puolivälin päätöksissä yksi linjatuista toimista koski matkakuluvähennyksen korottamista vuonna 22. Näillä nyt lähetekeskustelussa olevilla muutoksilla on tarkoitus kompensoida polttoaineen hinnannousua henkilöille, jotka tarvitsevat omaa autoa asunnon ja työpaikan välisiin matkoihin ja jotka vastaavat polttoainekustannuksistaan itse. Muutoksilla on tarkoitus sekä vastata polttoaineen hinnannousun aiheuttamiin lisäkustannuksiin että tietenkin tukea verovelvollisten mahdollisuutta työntekoon.

Polttoaineiden hinnannousu merkitsee, että ilman muutosta entistä isompi osa matkakuiluista jäisi vähentämättä niillä verovelvollisilla, joilla asunnon ja työpaikan välinen matka on pitkä ja jotka siten tähän mennessä ovat saaneet vähentää verotuksessaan tuloverolain 93 §:n 1 momentin mukaisen enimmäismäärän. Niinpä asunnon ja työpaikan välisen matkakuluvähennyksen enimmäismäärää esitetään nyt korotettavaksi 7 000 eurosta 8 400:aan. Vaikka polttoaineen hinnannousu otetaan nykytilanteessakin huomioon matkakuluvähennyksen määrässä, polttoaineen hinnannousu lisää kustannuksia erityisesti niillä verovelvollisilla, jotka kulkevat pitkiä asunnon ja työpaikan välisiä matkoja omalla autolla. Nykytilanteessa kesken vuoden nousseita kustannuksia ei voida vuoden kuluessa ottaa ennakko-perinnässä huomioon, sillä normaalisti kultakin vuodelta vähennettävä määrä vahvistetaan Verohallinnon päätöksellä vasta marraskuussa. Tämän vuoksi nyt oman auton käytön mukaan myönnettävän matkakuluvähennyksen kilometrikohtaista euromäärää esitetään jo

Punkt i protokollet PR 42/2022 rd

tässä vaiheessa vuotta korotettavaksi 0,30 euroon eli 30 senttiin kilometriltä, ja käyttö-etuauton mukaan myönnettävää määrää 24 senttiin kilometriltä hallituksen esityksellä. Vuoden 21 tasoon nähden korotus olisi 0,05 euroa kilometriltä eli 5 euroa sadalta kilometriltä. Tämä on siis korotuksen suuruus, 5 euroa sadalta kilometriltä. Lakimuutokset on tarkoitus saada voimaan heinäkuun alussa tänä vuonna, jolloin myös Verohallinto voisi aidosti ja nopeasti toteuttaa käytännössä muutokset järjestelmiinsä. Tämän jälkeen verovelvolliset voisivat hakea muutosverokorttia ja saada muutokset hyödykseen jo kuluvan vuoden ennakoperinnässä ja siten lisää euroja lompakkoon jääväksi.

Muutokset matkakuluvähennyksissä, tämä esitys siis, vaikuttavat noin 594 000 verovelvollisen suomalaisen verotukseen. Merkittävä päätös siis. Ne pienentävät staattisesti arvioituna vuoden 22 tasossa verotuloja yhteensä noin 143 miljoonalla, josta valtionosuus olisi 34 miljoonaa, kuntien osuus 101 miljoonaa, seurakuntien 5 miljoonaa ja Kansaneläkelaitoksen osuus 3 miljoonaa. Hallitusohjelman mukaisesti kunnille aiheutuva verotulon muutos kompensoidaan nettomääräisesti. Matkakuluvähennyksen muutoksia sovelletaan koko vuoden 22 verotuksessa eli takautuvasti vuoden 22 alusta asti. Arvion mukaan muutosten piirissä olevien verovelvollisten verotus tulee kevenemään yhteensä keskimäärin noin 240 euroa vuodessa.

Arvoisa puhemies! Tämän nyt esiteltävän matkakuluvähennyksen korottamisen lisäksi eduskunnan on hyvä huomata, että varautumisen ministerityöryhmä linjasi ennen pääsiäistä 7.4. polttoaineen jakeluvelvoitteen tilapäisestä 7,5 prosenttiyksikön alentamisesta tänä ja ensi vuonna. Jakeluvelvoite tarkoittaa sitä osuutta, joka bensiinin ja polttoaineiden jakelijoiden myymästä polttoaineesta täytyy olla uusiutuvaa. Velvoitteen alentaminen alentaa siis myös polttoaineen hintaa. Työ- ja elinkeinoministeriön mukaan jakeluvelvoitteen alentamisen arvioidaan vaikuttavan dieselin pumppuhintaan noin 12 senttiä per litra. Tänä vuonna vaikutus voi olla suurempikin, sillä alkuvuonna jakelijat ovat jaelleet uusiutuvia polttoaineita voimassa olevan 19,5 prosentin jakeluvelvoitteen mukaisesti. Bensiinin pumppuhintaan vaikutus on arvion mukaan selvästi vähäisempi, sillä jakeluvelvoitetta täytetään enemmän uusiutuvalla dieselillä.

Olemme valtiovarainministeriössä kannattaneet lämpimästi jakeluvelvoitteen keventämistä, koska se on valtion kirstun kannalta verrattoman kustannustehokas tapa vaikuttaa polttoaineiden hintaan, toisin kuin esimerkiksi tässä salissa monesti esille nostettu polttoaineiden hinnan yleinen veronalennus, joka tekisi merkittävän loven valtion verotuloihin. Jakeluvelvoitteen alentaminen sen sijaan itse asiassa jopa hieman kasvattaa verokertymää. Työ- ja elinkeinoministeriön valmisteleva jakeluvelvoitetta koskeva hallituksen esitys on sitten aikanaan tarkoitus antaa eduskunnalle tämän kevätistuntokauden aikana, tietenkin mahdollisimman nopeasti.

Toinen varapuhemies Juho Eerola: Kiitokset. — Ja edustaja Reijonen.

17.13 Minna Reijonen ps: Arvoisa herra puhemies ja arvoisa ministeri! Suomi kulkee kumipyörillä, ja kuten tiedetään, autot ovat meillä välttämättömyys. Samalla tavalla teiden kuntoa on pidettävä yllä ja tiet pidettävä hyvässä kunnossa, että niitä pystyy käyttämään. Tässä on nyt kysymyksessä matkakuluasioita, mistä hallitus on tuomassa esityksiä. Luen tästä suoraan, mikä on tämän esityksen pääasiallinen sisältö, eli: ”Esityksessä ehdotetaan muutettavaksi tuloverolakia väliaikaisesti niin, että matkakuluvähennyksen enimmäismäärä korotettaisiin 7 000 eurosta 8 400 euroon. Lisäksi lakia ehdotetaan muutetta-

Punkt i protokollet PR 42/2022 rd

vaksi siten, että vuonna 2022 kilometrikohtaisen matkakuluvähennyksen määrä omalla autolla kuljettaessa olisi 0,30 euroa kilometriltä.” Ja tässä tosiaan mainitaan, että laki on tarkoitettu tulemaan voimaan 1.7. ja olemaan voimassa vuoden 2022 loppuun, eli ei välttämättä hirveän pitkäksi aikaa kuitenkaan tätä nyt sitten olisi tulossa.

On tietysti hyvä, että huomioidaan, että ihmiset käyvät töissä ja tarvitsevat rahaa muuhunkin, ja matkustaminen aina maksaa ja työmatkat maksavat. Mutta sitten on otettava huomioon myös nämä muut ihmiset. Toki muitakin auton käyttäjiä on kuin vain näitä työsäkävijöitä, miten näihin aiotaan nyt sitten puuttua? Esimerkiksi dieselverosta tulee aika paljon kysymyksiä, että onko järkeä enää dieselveroa maksaa, koska dieselinkin hinta alkaa kovine verotuksineen olla aika korkea. Jakeluvetoitteellakin sitä on alennettu. On tosi hienoa, että hallitus on lähtenyt perussuomalaisten linjoille ja vähän alentamaan tätä jakeluvetoitetta, mutta kuinka aiotaan tehdä muuta tässä ja miten dieselveron käy? Ja jos miettii muita maita — mitä nyt on tässä lähettyvillä kuullut — niin aika monet muut maat ovat puuttuneet tähän polttoaineverotukseen. Milloinka Suomi vielä enemmän puuttuu tähän verotukseen? — Kiitos.

Toinen varapuhemies Juho Eerola: Näin. Ja nyt ministeri Saarikolla on valitettavasti kiire seuraavaan tärkeään kokoukseen mutta vastaa kuitenkin tähän kysymykseen. — Olkaa hyvä.

17.15 Valtiovarainministeri Annika Saarikko (vastauspuheenvuoro): Arvoisa puhemies! Edustaja kysyy sitä, mitä moni suomalainen meiltä kysyy: miksi hinnat ovat näin korkealla ja mitä sille asialle voitaisiin tehdä. Tämä esitys, joka nyt on käsittelyssä, on hallituksen veropoliittisista toimista järein. Me kohdistimme sen nimenomaan verovähennyksenä työmatkavähennykseen vastataksemme kahteen asiaan: siihen, että bensan hinta on noussut, polttoaineen tankkaus autoon on kalliimpaa kuin ennen, mutta samalla pitää tehdä toimia, jotka tukevat ihmisten mahdollisuutta tehdä työtä tässä maassa, jotta kertyy myös verotuloja. Ja tämä muutos on merkittävä. Niin kuin todettu, keskimäärin noin 240 euroa vuodessa jää tämän ansiosta enemmän käteen.

Tärkein toivottava asia on tietenkin se, että tämä myllerrys energiamarkkinoilla maailmalla tasaantuu. Kun vähän kyseenalaistitte sitä, miksi päätös on vain tälle vuodelle, niin ensinnäkin sitä voi takautuvasti hakea koko vuotta koskien, vaikka se astuu voimaan vasta heinäkuussa. Siinä käytännön syy on Verohallinnon järjestelmät, että ikään kuin luvut saadaan koneisiin oikeassa asennossa. Se koskee koko tätä vuotta, niin kuin aina vuodeksi kerrallaan päätetään tuo kilometrikorvauksen senttimääräinen, euromääräinen suuruus. Jatkossakin meillä on työmatkavähennys ja sitten kullekin vuodelle päätetään, kuinka korkea se on.

On tietenkin kaikkein toivottavinta, että öljyn maailmanmarkkinahinta tasaantuisi, laskisi, tilanne rauhoittuisi ja sitä kautta bensatankilla olisi halvempaa käydä autonsa tankkaamassa. Mutta tästä ei valitettavasti vielä ole näköpiirissä tilannetta käyden kohti parempaa. Siksi hallitus päätyi siihen, että tämän helmikuisen poliittisen ratkaisun lisäksi aivan tuoreeltaan pari viikkoa sitten linjasimme, että jakeluvetoitetta, sen osuutta, alennetaan väliaikaisesti. Ei luopuen isosta tavoitteesta, koska se on tehokas tapa hillitä ilmastomuutosta, ja myöskin se on työtä suomalaisille, se uusiutuvan energian rakentaminen. Meillä on laitoksia rakenteilla eri puolille Suomea. Se tulee vaikuttamaan, mutta se on paljon tehokkaampi tapa kuin nämä verotukseen liittyvät ratkaisut, joita esitätte, koska ne ovat kaikki

Punkt i protokollet PR 42/2022 rd

lovia valtiontalouteen, ja esimerkiksi äskeisellä kyselytunnilla oli aika paljon käyttökoh- teita niille rahoille. Oli toivetta lisärahalle poliisille, lisärahaa sairaanhoitajille. Niitä lisä- rahoja saadaan vain verotuloilla, ja siksi en voi tavallaan tukea niitä esityksiä — vaikka mieli tekisi — joissa otetaan verot pois liikenteeltä. Ne miljardit tarvitaan näiden yhteisten tärkeiden palveluiden rahoittamiseen. Siksi työmatkavähennys ja jakeluvelfoite ovat nyt liikennepolitiikan äärellä keskeisimmät vastaantulot hallitukselta suomalaisten arjen toi- meentulon hyväksi, puhumattakaan sitten sosiaaliturvaindeksin aikaistuksesta sen koro- tuksen osalta niin, että kaikkein pienituloisimmille suomalaisille, vaikkapa eläkeläisille, jää syksystä alkaen enemmän rahaa käteen.

Toinen varapuhemies Juho Eerola: Näin. — Kiitokset ministeri Saarikko. Jatketaan kes- kustelua. — Edustaja Viitanen.

17.18 Pia Viitanen sd: Arvoisa puhemies! Kuulimme ministerin puheenvuorossa esitte- lyn tämän itse lain sisällöstä, ja varmasti eduskunta osaltaan tämän sitten käsittelee.

Pidän ainakin hyvin myönteisenä, niin kuin täällä jo mainittiinkin, sitä, että tämä yksi toimi saatiin aikaiseksi hyvinkin ripeästi, ja tämä tietenkin vastaa niiden ihmisten tarpei- siin ja hätään, huoleen, aiheelliseen sellaiseen, jotka joutuvat autoa työmatkoillaan käyttä- mään. Ja on tietenkin merkittävää, että tämä päätettiin tehdä ja tuotiin sitten joutuisasti tän- ne meillekin käsittelyyn.

Sen lisäksi ministeri kertoi tuossa niistä muistakin toimista, mitä nyt valmistellaan sit- ten muun muassa jakeluvelfoitteen suhteen, ja myös etsitään tukimallia, joka sitten koh- distuisi alueellisesti ja sosiaalipoliittisesti viisaalla tavalla. Eli toimia toki on. Sitä, ovatko nämä riittäviä, emme koskaan tiedä, mutta tärkeintä on, että pystymme jollain tavalla vas- taamaan siihen ihmisten aiheelliseen huoleen, koska nyt kaikkienensa elämän kustannukset kallistuvat, lompakko ohenee, ja aidosti ihmiset miettivät myös sitä toimeentulokysymys- tä, ja siksi pidän niin tätä toimenpidettä kuin vaikkapa sitten näitä aiennettuja indeksejä, mistä ministeri juuri mainitsi, hyvin tärkeinä. Tämä on myönteinen esitys ja yksi niistä mo- nista, mitä täytyy tehdä.

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

17.20 Matias Marttinen kok: Arvoisa herra puhemies! Tosiaan on hyvä asia, että halli- tus on tuonut tämän esityksen eduskunnan käsittelyyn, ja olemme kokoomuksessa itse myös esittäneet, että tätä työmatkavähennystä voitaisiin korottaa. Toki olemme esittäneet, että se tehtäisiin pysyvästi, koska kuitenkin näyttää siltä, että nämä polttoaineiden markki- nahinnat tulevat jäämään pidemmäksikin aikaa korkeammalle tasolle.

Mutta, herra puhemies, kun kävin läpi vielä tuon hallituksen tekemän toimenpidetkoko- naisuuden, niin kiinnitin siellä huomiota yhteen asiaan. Me tiedämme sen, että nimen- omaan kuljetusala on erittäin suurissa vaikeuksissa näiden kasvaneiden polttoainekustan- nusten vuoksi. Olemme pyrkineet saamaan valtiovarainministeriltä vastauksen siihen, mil- loin ministeri aikoo esitellä eduskunnalle esityksen tästä ammattidieseljärjestelmästä, mut- ta vastausta ei ole saatu. Ministeri kertoi jo aikaisemmin, korosti myös sitä, että myös ja- keluvelfoitteeseen ollaan tekemässä tätä lainsäädäntömuutosta, joten on mielenkiintoista, miksi hän ei kertonut, mikä on tämä ammattidieseljärjestelmän aikataulu. Siis koska tämä esitys aiotaan tuoda eduskuntaan? Tämän kevään aikana, ensi syksyn aikana vai kenties

Punkt i protokollet PR 42/2022 rd

sitten lähempänä vielä eduskuntavaaleja? Vai onko vastaus se, että hallitus ei aiokaan tuoda tätä järjestelmää, tätä lainsäädäntömuutosta eduskunnan käsittelyyn, vaikka on niin siis väittänyt?

Tämä on hyvä nyt myös tuoda tässä kohtaa esille ja kirjata myös eduskunnan pöytäkirjaan, että tulemme jatkamaan ministerin kanssa keskustelua siitä, milloin valtiovarainministeriö aikoo nyt tosissaan tuoda tämän esityksen eduskunnan käsittelyyn, koska se on täysin välttämätön. Se tarvitaan pysyvästi käyttöön, jotta me voimme turvata myös kuljetusalan ja kuljetusalan yritysten tilanteen. Tämä on tärkeä asia, ja tähän nyt tosissaan emme saaneet vastausta, mutta olen myös jättänyt ministerille tähän asiaan liittyen kaksi viikkoa sitten kirjallisen kysymyksen, jonka määräaika päättyy siis ensi viikon loppupuolella. Silloin tosissaan odotamme myös sitä selkeää, konkreettista vastausta siihen, milloin hallitus ja ministeri Saarikko aikovat esitellä tämän ammattidieseljärjestelmän käyttöönoton eduskunnalle.

Toinen varapuhemies Juho Eerola: Edustaja Mäkelä.

17.22 Jani Mäkelä ps: Arvoisa puhemies! Todettakoon heti alkuun, että minä sinänsä kannatan tätä esitystä, ettei tule väärää käsitystä siitä.

Mutta kyllä täytyy todeta, että tähän tulee mieleen se Tuntemattoman sotilaan kohtaus, kun alikersantti, vai oliko hän siinä vaiheessa kersantti, Hietanen menee pyytämään kompanian väepeli Mäkilältä suolaista silakkaa, ja hän saa suolaisen silakan ja ilmoittaa elävänsä sillä puoli vuotta. Eli vähän samanlainen tämäkin lääke on tähän hintojen nousuun ja polttoaineiden kallistumiseen. Jos tämä on todella se järkein toimi, mihin hallitus pystyy, ja se yksi toimi, minkä hallitus tekee niistä kaikista, minkä voisi tehdä, niin onhan tämä vähän ohuenlainen sellaiseksi toimeksi.

Eli kyllähän tuo vähennys koskee lähtökohtaisesti vain niitä, joilla on oikeus käyttää autoa työmatkaliikenteeseen, verottajan hyväksymä oikeus käyttää autoa työmatkaliikenteeseen. Hänellä ei silloin ole mahdollista liikkua julkisella kulkuvälineellä sinne työpaikalle. Tässä ei huomioida myöskään sitä, jos hän joutuu käyttämään autoa työajoihin. Vain sellaiset henkilöt, jotka eivät pääse julkisilla kulkuvälineillä työpaikalleen ja kulkevat sinne pitkän matkan, käytännössä tulevat tästä mitään hyötymään — toki hyvä heille — mutta tämä ei millään tavalla huomioi palkkatyön ulkopuolella olevia henkilöitä, eläkeläisiä tai ketään muutaakaan, ei alenna kuljetuskustannuksia, ei paranna yritysten kannattavuutta tai mitään muutaakaan vastaavaa. Tarvittaisiin yleisiä polttoaineveron alennuksia ja suuria tukia ja suoria tukia, suuria sekä suoria tukia kansalaisille pärjäämiseen tässä energian valtavassa hinnan nousussa. Nämä onnistuvat muualla Euroopassa, niin miksi ne eivät onnistu Suomessa?

Toinen varapuhemies Juho Eerola: Edustaja Myllykoski.

17.24 Jari Myllykoski vas: Arvoisa puhemies! On todettava heti alkuunsa, että oikeaa reagointia ja juuri hyvää kohdentamista siinä hetkessä, kun polttoaineen hinnat lähtivät jyrkkään nousuun. Järjestelmä tukee juuri niitä pitkämatkalaisia ja erityisesti haja-asutusalueella olevia ihmisiä, jotka työmatkaliikennettä ammattiinsa tarvitsevat. Oltiin siinä tilanteessa sillä hetkellä — eikä se tilanne nyt vielä toki ole aivan purkautunut — että lapsiperheissä, missä on osa-aikainen yksinhuoltaja tai lapsiperheen vanhemmat, oltiin ruvettu

Punkt i protokollet PR 42/2022 rd

laskemaan, että on kannattamatonta käydä töissä. Otamme lapset pois päivähoidosta ja olemme työttömiä, niin ansiotaso on parempi, ettei tarvitse maksaa, kun käy töissä. Eli näitten polttoaineiden hintojen osalta oltiin huippuaikoina todellakin helisemässä, ja ammattiliikenteen osalta se piina jatkuu edelleen. Toki on ollut ilahduttavaa nähdä, että kyllä pumppuhinnat ovat hieman kohtuullistuneet niistä kaikkein kauheimmista luvuista.

Mutta tämä verovähennysoikeus on jäänyt kelkasta jo aikapäiviä sitten. Tämä uudistus olisi tarvinnut tehdä jo aikaa sitten. Meillä lainsäädännöllä työssäkäyntialueita on laajennettu niin, että velvoite ottaa työtä vastaan on huomattavasti pidempi. Tällä kilometrimäärällä, mikä nyt tällä hetkellä sitten on voimassa, se on 64 kilometriä yhteen suuntaan ja se tulee täyteen. Voin teille sanoa, että kun Rovaniemeltä käydään Suurikuusikossa kultakäivoksella töissä, niin yhteen suuntaan matka on 150 kilometriä. Aika nopeasti tulee täyteen se verottajan näkemys siitä, mikä on työmatkaa ja viisasta. Tarvitaan uusia välineitä, joilla voidaan mahdollistaa kimppakyytien enempi ja laajempi käyttäminen töissäkäyntiin, jos ei julkista liikennettä ole. Ja tarkoitan sillä sitä, että kuka luopuu oman ajoneuvon käytöstä työmatkoilla, saisi myös jotakin mukaansa siitä luopumisesta, eli jonkinlaisen verohyödyn, kun kulkee toisen kyydissä. Nythän on kuitenkin jo säännökset, mitä oman auton käytöstä, lisämatkustajasta sitten voidaan saada varsinkin työnantajan työmatkoilla liikuttaessa.

Tein myös toisen toimenpideoitteen, kun tämänkin tein, niin toivoisin, että viesti vielä vahvistuisi. Meillä on haja-asutusalueella maaseudulla paljon ihmisiä, jotka terveytensä vuoksi eivät ole julkisen liikenteen palvelujen varassa. He joutuvat sairauden tai muun hoidon takia liikkumaan omalla autolla ja he saavat 20 sentin korvauksen oman auton käytöstä Kelalta. Toivoisin, että tämä myös seuraavaksi voitaisiin ratkaista niin, että sinne tulisi suuruudeltaan samansuuruinen kilometrikorotus eli viisi senttiä per kilometri. Tällöin me oltaisiin niin kuin hallituksena ja eduskuntana säädetty myös sitten vähän sille ryhmälle, joka ei käy töissä mutta joutuu käyttämään oman terveytensä vuoksi omaa autoa. Heillekin kohtuullistettaisiin yhtä lailla kuin töissä käyville.

Täällä taisi kokoomuksen edustaja Raumalta sanoa, että seuraa tätä ammattidieselin asiaa, jos ei nyt suurennuslasilla, niin... Voin sanoa, että edustaja Matias Marttinen, olen kanssanne samaa mieltä. Kyllä minäkin meinaan sitä vahtia, jotta tämä todellakin tulee sen hallitusohjelman kirjauksen mukaisesti, että se valmistellaan ja tulisi voimaan. Olemme kuulleet, että siinä on vaikeuksia sen säädöksen voimaan saattamisessa, mutta toivon kyllä, että meillä ei päädyttäisi siihen tilanteeseen. Sekoitevelvoitteen osalta oli erinomainen päätös hallitukselta, mutta tarvitaan lisätoimia, ettei ole niin, kun ajelen sinne Satakuntaan päin, että näen kuljetusliikkeen pihassa kuusi autoa, jotka eivät ole ajossa. Tappio ei ole suinkaan vain pelkästään sen yrittäjän tappio, vaan se on tappio myös niiden kuuden seitsemän työntekijän osalta, joitten työnteko vaarantuu ja on keskeytynyt tällä hetkellä monelta osin. Varsinkin viikonloppuajot on säännöllisesti keskeytetty, ja ollaan otettu sopimussakkoja jo sen edestä. Ja kyllä minä uskon, että se kauppiaskin toivoo, että ruoka tulee ajallaan kauppaan ja että se palvelu toimii, [Mikko Lundén: Kyllä!] ja siihen tarvitaan sitä ammattiliikennettä, joka mahdollistaa meidän elintarvikehuoltovarmuuden, [Mikko Lundén: Nimenomaan!] ja se on iso asia. Me kuitenkin nyt hallituksessa pystytään sitten tekemään joitakin toimenpiteitä polttoaineveron palautusjärjestelmän kautta, joka maataloussektorilla voi tuoda — oliko 40 miljoonaa vai 45 miljoonaa — joka tapauksessa jonkinlaisista lievennystä tähän tilanteeseen, kun meidän kaupan markkinat eivät toimi niin, että alkutuotanto pysyisi toimintakykyisenä ja voisi tehdä oikeita ratkaisuja kylvöjen suhteen.

Punkt i protokollet PR 42/2022 rd

Mutta edelleen: hallitus on tässä nopeasti toiminut ja minun mielestäni ansaitsee kyllä kiitoksen näin palkansaajien näkökulmasta.

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

17.31 Juha Mäenpää ps: Arvoisa puhemies! Edustaja Myllykoski siinä ansiokkaasti kehuu hallituksen esitystä, ja hän kertoi, että työssäkäyntialueet ovat kasvaneet tosiaan viime vuosina. Työtä otetaan yhä kauempaa vastaan ja matkat ovat pitkiä. Taisi olla toissa vuonna, kun hallitus korotti näitä polttoaineveroja, ja he silloin naamioivat sen veronkorotuksensa indeksikorotukseksi — ihan luontainen juttu, että indeksikorotetaan veroja, miksi me ei muitakin, tuloveroja ja muita, indeksikoroteta. Elikkä siinä oli semmoinen pieni hallituksen jallitus käynnissä.

Arvoisa puhemies! Tämä lakialoite on oikean suuntainen, mutta tämä on valitettavasti hieman liian pieni. Olen itse tehnyt lakialoitteen, jota valmistelin jo huomattavasti aikaisemmin. Tämä lähti oikeastaan siitä liikenteeseen, kun keskustelin erään sähkömiehen kanssa, jonka työnantaja oli kaukana, ja hän itse kulki kotoaan työmailla eri paikkakunnilla kohtuullisen kaukana, 60 kilometrin, 80 kilometrin päässä. Hän totesi, että oikeastaan hänen ei kannata käydä töissä. Tämä siis oli jo ennen näitä huippuhintoja, mitkä nyt ovat tämän Ukrainan tilanteen johdosta nousseet. Hän totesi, että töissä käymällä hän saa käteen 80 euroa enemmän kuukaudessa kuin olemalla kotona, jos huomioidaan polttoainekulut. Elikkä edustaja Myllykoski oli ihan ansiokkaasti huolissaan tästä palkansaajan mahdollisuudesta ottaa työtä vastaan kauempaakin.

Tämä on muuten hyvä esitys, mutta tämä ansiotulotason korottaminen on valitettavasti hieman liian alakanttiin vedetty. Elikkä tässä käytännössä on nostettu tätä kilometrikohdasta hintaa 0,25:stä 0,3:een — elikkä siis sitä, kun käyttää omaa autoa, jonka voi vähentää. Se on noussut 20 prosenttia. Samalla tavalla tätä matkakustannusten enimmäiskorvausvähennystä on samassa suhteessa korotettu, eli 7 000:sta on tullut 8 400. Elikkä siis tässä on ehkä huomioitu sitä hiukan indeksikorotusmaisesti, kuten sitä polttoaineverotus-takin te korotitte indeksimäisesti. Mutta kun ne työssäkäyntialueet ovat kasvaneet, niin tämä jää liian pieneksi tämä korotus.

Elikkä minä olen tehnyt lakialoitteen, se löytyy sieltä, LA 7/2022. Minä olen yrittänyt ottaa tätä työssäkäyntialuettakin huomioon, ja tässä omassa esityksessäni tämä enimmäiskorvaus on nostettu 10 000 euroon vuodessa. Se on tähän asti ollut 7 000, ja hallitus on korottamassa sitä 8 400:aan — se on auttamattomasti liian pieni. Samaten matkakustannuksissa omavastuuosuus on 750 euroa, ja tässä minun omassa lakialoitteessani se on 500 euroa, elikkä minä olen sitä hieman laskenut. Että nyt minun mielestäni hallituksella olisi hyvä sauma ottaa koppi tästä asiasta. Täällä on valmis laki asian puolesta.

Tästä omasta lakialoitteesta luen pari kohtaa. Nämä ovat varmasti lähellä edustaja Myllykosken sydäntä. ”Huolestuttava tilanne on saanut jopa osan ammattiyhdistysliikkeestä älähtämään. Tammikuussa aloittamani lakiesityksen valmistelun tueksi Teollisuusliitto vaati Ilta-Sanomissa 10.2.22 julkaistun uutisen mukaan nopeita toimia Marinin hallitukselta polttoainehintojen vuoksi. Liiton mukaan hinnat ovat pian kynnyksellä työssäkäynnille. Ratkaisuksi Teollisuusliitto esitti matkakuluvähennyksen korottamista. Vaatimusta perusteltiin muun muassa sillä, että tehtaat ja teolliset laitokset sijaitsevat keskusten ja asuintaajamien ulkopuolella eikä teollisuuden työntekijöillä ole usein muuta vaihtoehtoa kuin käyt-

Punkt i protokollet PR 42/2022 rd

tää omaa autoaan työmatkoihin. Teollisuusliiton omista jäsenistä 62 prosenttia kulkeekin kyselytutkimuksen mukaan työmatkat säännöllisesti omalla autollaan.”

Toinen kohta täältä: ”Jopa seurakunnissa on huomattu nousseiden polttoainehintojen vaikutus. Yle uutisoi 27.1.2022, että kohonneet sähkö- ja polttoainekustannukset ovat lisänneet diakonia-avun tarvetta. Uutisessa käsiteltiin tilannetta Hämeenlinnassa. Seurakunnan johtavan diakoniatyöntekijän mukaan moni joutuu pohtimaan nyt sitä, miten talous kestää työssä käymisen. Elämän peruskustannukset ovat nousseet niin korkeiksi, että vähävarainen ei pärjää, vaikka olisi työpaikka. Uutisen mukaan vuonna 2021 Hämeenlinna-Vanajan seurakunnan diakonialla oli kaikkiaan 3 000 asiakaskontaktia, mikä on viitisensataa enemmän kuin vuonna 2020.”

Elikkä tämä hallituksen jallittama polttoaineen ”indeksikorotus”, siis indeksiveronkorotus, on vaikuttanut kansalaisten elämään ja tämä pitää huomioida näissä työmatkakuluissa.

Andre vice talman Juho Eerola: Tack. — Debatten och behandlingen av ärendet avbryts tyvärr nu, men behandlingen av ärendet fortsätter under detta plenum efter att de övriga ärendena på dagordningen blivit behandlade.

Riksdagen avbröt behandlingen av ärendet klockan 17.38.

Riksdagen fortsatte behandlingen av ärendet klockan 18.11.

Andre vice talman Juho Eerola: Nu fortsätter behandlingen av ärende 4 på dagordningen som avbröts tidigare under detta plenum. — Ledamot Kiviranta borta.

Ingen fortsättning på debatten.

Riksdagen remitterade ärendet till finansutskottet.