

Plenum

Onsdag 8.6.2022 kl. 14.00—17.13

5. Regeringens proposition till riksdagen med förslag till lag om temporärt bränslestöd för transportföretag

Regeringens proposition RP 92/2022 rd

Remissdebatt

Förste vice talman Antti Rinne: Ärende 5 på dagordningen presenteras för remissdebatt. Talmanskonferensen föreslår att ärendet remitteras till ekonomiutskottet.

För remissdebatten reserveras i detta skede högst 45 minuter. Vid behandlingen av ärendet följer riksdagen det för ärenden med tidtabell överenskomna förfarandet. — Jag öppnar debatten. Minister Lintilä, presentationsanförande, varsågod.

Debatt

14.32 Elinkeinoministeri Mika Lintilä (esittelypuheenvuoro): Arvoisa herra puhemies! Laki kuljetusyritysten määräaikaisesta polttoainetuesta kompensoisi helmikuussa 2022 alkanutta äkillistä polttonesteiden hinnannousua. Tuki koskisi maanteillä tapahtuvia sekä tavara- että henkilökuljetuksia. Laki koskisi kaikkia polttoainemuotoja ja sähköenergiaa pois lukien polttoöljy, jonka liikennekäyttö on kielletty.

Hintakehitys on ajanut kuljetusalan yrityksiä vaikeaan tilanteeseen, millä puolestaan voi olla vaikutusta Suomen huoltovarmuuden toimintaedellytyksiin. Tukea olisi mahdollista saada viisi prosenttia polttoainekustannuksista kolmelta kuukaudelta laissa säädetyin ehdoin. Tukeen on varattu toisessa lisätalousarviossa 75 miljoonaa euroa.

Valtiokonttori toimisi valtionapuviranomaisena. Johtuen valtiokonttorissa kesällä toteutettavista järjestelmämuutoksista ja niiden vaatimasta ajasta ja resursseista, tuen käytännön toteutus ja hakuaika tapahtuisivat marraskuussa 2022.

Kuten todettu, tuen määrä olisi viisi prosenttia polttoainekustannuksista helmi—huhtikuun välisenä aikana. Tuen suuruus on laskettu dieselpolttoaineen käytön ja hintakehityksen mukaan, mutta muukin polttoaine tai sähköenergia voivat tulla kyseeseen. Laskutapaan on päädytty siitä käytännön syystä, että diesel on tilastojen valossa edelleen lähes yksinomainen polttoaine kuljetusalalla. Muitakin harvinaisempia polttoaineita kuitenkin korvattaisiin yhdenvertaisen kohtelun varmistamiseksi. Koska polttoöljyn käyttö maantiekuljetuksissa on kielletty ja myös sanktioitu, se ei olisi tuen piirissä.

Kuljetusyritysten polttoainetuki ei koskisi taksiliikennettä. Tämä johtuu siitä, että taksimatkan hinta useimmiten sovitaan asiakkaan kanssa, jolloin kasvaneet kustannukset voidaan siirtää välittömästi taksimatkan hintaan. Myös alalla keskeisten välityspalvelujen tarjoajilla on mahdollisuus reagoida nopeasti polttoainehintoihin. Sosiaali- ja terveysministeriö on lisäksi ehdottanut sairausvakuutusperusteiden taksihintojen korottamista 5,8 prosentilla hallinnonalaansa sääntelyssä.

Punkt i protokollet PR 70/2022 rd

Lain oikeusperusteina sovellettaisiin EU:n komission mahdollistamaa Ukraina-puitetta. Lakiesitys olisi osa kuljetusalan yrityksille suunnattua rahoituskokonaisuutta. Ehdotettu laki tulee voimaan valtioneuvoston asetuksella säädettävänä ajankohtana sitten, kun komissio on hyväksynyt Suomen esityksen tukiohjelmasta, johon myös polttoainetuki kuuluu.

Ensimmäinen varapuhemies Antti Rinne: Kiitoksia esittelystä. — Edustaja Mäenpää, olkaa hyvä.

14.35 Juha Mäenpää ps: Arvoisa puhemies! Meillä on täällä lähetekeskustelussa hallituksen esitys eduskunnalle laiksi kuljetusyritysten määräaikaisesta polttoainetuesta. Esi-tyksen pääasiallisen sisällön mukaan: ”Laki kuljetusyritysten määräaikaisesta polttoaine- tuesta kompensoisi helmikuussa 2022 alkanutta äkillistä polttonesteiden hinnannousua. Tuki koskisi maanteillä tapahtuvia tavara- ja henkilökuljetuksia. Laki koskisi kaikkia polt- toainemuotoja ja sähköenergiaa pois lukien polttoöljy, jonka liikennekäyttö on kielletty. Hintakehitys on ajanut kuljetusalan yrityksiä vaikeaan tilanteeseen, millä puolestaan voi olla vaikutusta Suomen huoltovarmuuteen. Tukea olisi mahdollista saada kolmelta kuu- kaudelta, helmi—huhtikuu 22. Laissa säädetyin ehdoin Valtiokonttori toimisi valtionapu- viranomaisena.”

Ensimmäisenä haluan tarttua tuohon ”pois lukien polttoöljy”. Arvoisa ministeri, tiedätte varmaan, että Suomessa on myös kylmäkuljetuksia, ja nämä hyvin usein, ainakin perävau- nut, toimivat tai niissä käytetään moottoripolttoöljyä polttoaineena — ja ne käyvät lähes koko matkan, kun ajetaan etelästä pohjoiseen tai pohjoisesta etelään — niin mielestäni siel- lä pitäisi olla polttoöljy mukana. No, kiitän kuitenkin: hyvä, että tässä vaiheessa edes jota- kin on yritetty tehdä.

Kuljetusyritykset ovat toden totta olleet hätää kärsimässä. Järkevämpää toki olisi ollut alentaa suoraan polttoaineverotusta eikä kierrättää tukia paperityönä Valtiokonttorin kaut- ta. Rahan kierrättäminen virastojen läpi kun itsessäänkin jo maksaa. Päätöksiä tekevät pal- kalliset virkamiehet. Tämän polttoaineen hinnannousun myötä arvonlisäverokertymä kas- vaa, ja mielestäni olisi ollut parempi alentaa esimerkiksi arvonlisäveroprosenttia, jolla oli- si voitu alentaa hintaa eikä yrittää kerätä valtiolle tällä lisätuloja, mutta jos asiat haluaa jos- takin syystä tehdä vaikeimman kautta, niin kai ne voi näinkin tehdä.

Sitten risuja: Hallitus päätti jättää taksit tuen ulkopuolelle. Kuljetusalan määräaikaisen polttoainetuen myöntämisen yleisten edellytysten mukaan tuki ei koske taksiliikennettä. Lainaan esitystä: ”Maanteillä tapahtuva henkilökuljetus jakautuu linja-autoliikenteeseen ja taksiliikenteeseen. Taksiliikenne ei ole kuljetusalan polttoainetuen piirissä alan hinnoitte- lun ollessa vapaata ja kustannusnousu voidaan huomioda nopeasti hinnoittelussa.” Toi- nen lainaus: ”Kuljetusyritysten polttoaine toki ei koskisi taksiliikennettä. Tämä johtuu sii- tä, että taksimatkan hinta sovitaan asiakkaan kanssa, jolloin kasvaneet kustannukset voi- daan siirtää välittömästi taksimatkan hintaan. Myös alalla keskeisten välityspalvelujen tar- joajien on mahdollista reagoida polttoainehintoihin” — no, välityspalveluiden kilpailutuk- set kyllä lienevät tehneet tämänkin mahdottomaksi, jotta he voisivat hintaa nostaa.

Taksiliitto arvostelikin päätöstä voimakkaasti viime viikon lopulla: ”hallitus jatkaa tak- siyritysten syrjintää”, kuului liiton tiedotteen otsikko. Kannanotossa todettiin, etteivät lainvalmistelijat selvästikään tunne taksiliikennettä, jonka liikevaihdosta suuri osa tulee erilaisista kiinteähintaisista sopimuskuljetuksista. Liiton mukaan ei saada hintamuutoksia

Punkt i protokollet PR 70/2022 rd

nopeasti. Taksiliikenteessä pieni osa on sellaisia, joita voidaan tosiasiasa hinnoitella tilanteen mukaan nopeasti. Liitto ihmetteli myös sitä, että lausunnot taksien osalta jätettiin täydellisesti huomiotta. Taksialan sisällyttämistä lakiin kannattivat lukuisten taksialan toimijoiden lisäksi muun muassa Kuntaliitto, Auto- ja kuljetusalan työntekijäliitto, SKAL, Suomen Yrittäjät sekä Rahtarit, mutta te jätitte sen ulos tästä.

Arvoisa puhemies! Luen tästä yhden taksiyrittäjän tuntemuksia tilanteesta: ”Yritykseni työllistää kymmenkunta itseni lisäksi. Palkatulla työvoimalla taksibisneksen kate alkaa olla todella ohut. Tässä on jo kaksi vuotta paikattu korona-ajan tuomaa aukkoa taloudessa sillä, että oman palkattoman työn määrää on kasvatettu ja siten yritetty palauttaa yritykselle takaisin koronan syömää talouspuskuria. Koulukuljetuspalvelua voi tarjota tilataksilla, siis henkilöautoksi rekisteröidyllä tilataksilla, jossa on 10—13 oppilaspaikkaa koulukuljetuksiin. Samoissa tarjouskilpailuissa tarjoavat linja-autoyrittäjät, joilla on linja-autoksi rekisteröity samanlainen auto, johon mahtuu saman verran oppilaita. Jos linja-autoyrittäjä saa polttoainetukea ja taksiyritykset eivät saa, tämä väistämättä näkyy tarjotuissa hinnoissa ja siten merkittävällä tavalla vääristää kilpailua. Ajan myötä se kadottaa taksialalta esteettömät palvelutaksit, joihin mahtuu myös paljon oppilaita samalla kyytiin.” Tässä oli yrittäjän tervehdys.

Taksien lisäksi maanrakennusala ja metsäkoneyrittäjät on unohdettu. Viesti kentältä on karua luettavaa. Pelkästään polttoainekulut ovat kaksinkertaistuneet, ja tämän lisäksi muidenkin kustannusten kasvu on ajanut yrityksiä ahtaalle. Moottoripolttoöljyn hinnan nousu vaikuttaa myös tähän metsä- ja maanrakennuskoneiden kuluihin. Näiden sakatessa lopulta myös kuljetusala kärsii, jos metsäkoneala ei saa haettua puita metsästä.

Arvoisa puhemies! Vielä metsäkoneyrittäjän terveiset: ”Monissa keskusteluissa on oltu huolissaan kuljetusalan ahdingosta dieselin hinnan noususta. Kyllä siitä pitääkin olla huolissaan, mutta kuljetusalalta loppuvat kuitenkin myös työt, jos alkutuotanto ajetaan Suomessa alas. Tilanne on nyt vain se, että yrittäminen ei ole enää kannattavaa. Näillä hinnoilla ei ole enää resursseja lähteä hakkaamaan energiapuuta metsistä. Konkurssi tulee. Taitaa Suomen energiahuoltovarmuuden ensi talven puut huojua vielä pystyssä metsissä, ja tekijöitä niille ei ole, ja nyt on myöhäistä, jos kylmä talvi yllättää.”

Arvoisa puhemies! Metsäkoneiden kuljetukset eivät ole liikenneluvan piirissä eikä sitä myöten myöskään tämän polttoainetuen piirissä. Nämä tulisi huomioida tähän hallituksen lakiesitykseen.

Ensimmäinen varapuhemies Antti Rinne: Kiitoksia. — Edustaja Kivisaari, olkaa hyvä.

14.42 Pasi Kivisaari kesk: Arvoisa puhemies! On aivan totta, että polttoaineissa on tällä hetkellä aivan tolkkottomat sotahinnat. Ukrainan sodan vuoksi poikkeuksellisen korkealle kohonneet kustannukset asettavat kuljetusalan yritykset vaikeaan taloudelliseen asemaan.

Yritysten kassakriisin helpottamiseksi, konkurssien ehkäisemiseksi ja Suomen huoltovarmuuden turvaamiseksi hallitus esittää nyt kuljetusyrityksille määräaikaista polttoainetukea. Tämä on hyvä asia ja osoittaa kyllä hallitukselta tilannetajua. Kuljetusalalla on keskeinen asema yhteiskunnassa huoltovarmuuden ylläpitäjänä. Suuri määrä yhteiskunnan ja elinkeinoelämän toiminnoista on riippuvaista häiriöttä toimivasta kuljetusalasta. Nyt koettu polttoaineiden hintojen nousu on tilastollisestikin poikkeuksellisen suuri. Lisäksi myöskin Ukrainan sota ja siitä seuranneet pakotteet ovat muuttaneet kuljetusalan markkinoita merkittävästi.

Punkt i protokollet PR 70/2022 rd

Määräaikaisella polttoainetuella järjestetään kuljetusalan yrityksille lisää aikaa toiminnan ja kustannusten sopeuttamiseen. Tuki kattaisi siis sekä tavarakuljetukset että linja-autokuljetukset. Hyvä siis, että kuljetusalaa tuetaan nyt nopeasti ja kohdennetusti. Tuen pitäisi siis hillitä osaltaan kuluttajahintojen nousua.

Kannan myös iloa ja kiitosta siitä, että on meneillään muitakin keinoja, joilla kamppailaan kustannusnousua vastaan. Näitä ovat esimerkiksi jakeluvelvoitteen laskeminen, työmatkavähennyksen korottaminen ja ammatidieselin valmistelu.

Toki on todettava, kuten edustaja Mäenpää totesikin, että hampaiden kiristelyä kuuluu erityisesti taksialalta. Tämä on ymmärrettävää, koska jokainen tietää, että myös takseilla kautta maan on tärkeässä yhteiskunnallisessakin tehtävässään ankarat ajat. Käytännössä tämä tarkoittaa sitä, että viulut maksaa kuluttaja, koska on selvää, että taksiyrittäjät eivät voi autojaan tappiolla ajeluttaa.

Puhemies! Kiitettäväähän tässä on. Vaikka tämä ei kokonaan maailmaa pelasta, merkitystä tällä esityksellä on. Tilannetajua siis löytyy.

Ensimmäinen varapuhemies Antti Rinne: Kiitoksia. — Edustaja Mattila, olkaa hyvä.

14.45 Hanna-Leena Mattila kesk: Arvoisa herra puhemies! Pidän erittäin tärkeänä, että hallitus on tuonut tämän lakiesityksen eduskunnan päätettäväksi. Polttoaineiden hinnan nousu vaikuttaa kaikkien autoa liikkumiseen tarvitsevien elämään. Autoilu on välttämättömyys pitkää työmatkaa kulkeville ja joukkoliikenteen ulottumattomissa oleville henkilöille. Ennen kaikkea se on välttämättömyys kuljetusalalla toimiville, heille, jotka saavat elantonsa liikenteestä joko yrittäjänä tai palkollisena kuljettajana.

Polttoaineiden hintojen kohoaminen on ollut trendinä jo pitkän aikaa. Syynä tähän on ollut ennen kaikkea maailmanmarkkinahintojen nousu, johon yksittäinen valtio ei globaalissa markkinataloudessa voi vaikuttaa. Sietämättömäksi tilanne muuttui helmikuussa alkaneen Ukrainan sodan myötä. Kaikki hinnat ovat lähteneet jyrkkään nousuun niin elintarvikkeiden, energian ja todellakin polttoaineiden osalta. Tämä oli välittömästi ennakoitavissa, kun silmukkaa hyökkäyssodan aloittaneen Venäjän ympärillä alettiin kiristää erilaisten pakotteiden muodossa. Länsimaat eivät halua rahoittaa Venäjän sodankäyntiä, vaikka se tuntuukin jokaisen meidän elämässä. Se on hinta, jonka maksamme solidaarisuudesta Ukrainan urhoollista kansaa kohtaan sen taistelussa Venäjää vastaan. Länsimaat joutuvat korvaamaan Venäjältä aiemmin tuodun öljyn muulla tavalla, ja se maksaa. Bensapumpulla päivitellään Putinin hintoja ja miten korkealle ne vielä nousevatkaan.

Koska maanteillä tapahtuvat kuljetukset ovat osaltaan huoltovarmuuskysymys ja koska hallitus ei halua, että tärkeät maantiekuljetukset vaarantuvat mahdollisen kuljetusalan ravisuttavan konkurssiaallon vuoksi, on käsillä oleva lakiesitys hyvä ja tarpeellinen. Siinä osoitetaan tuki tavarakuljetuksille ja linja-autokuljetuksille. Osaltaan sen pitäisi myös hillitä kuluttajahintojen nousua.

On ymmärrettävää, että lausuntokierroksen aikana tuli palautetta, mihin kaikkeen kuljetusyritysten määräaikaista polttoainetukea voisi laajentaa. Nyt tuki on tarkoitus osoittaa maanteillä tapahtuville tavara- ja henkilökuljetuksille. Laki koskisi kaikkia polttoainemuotoja ja sähköenergiaa, pois lukien polttoöljy, jonka liikennekäyttö on kielletty. Vaikka taksialallakin kompensatiolle olisi varmasti ollut perusteita, arvellaan alan selviävän tilanteesta kuitenkin siksi, että polttoaineiden hinnannousu voidaan siirtää nopeammin kuluttajahintoihin.

Punkt i protokollet PR 70/2022 rd

Mielenkiintoisena pidän sitä, että Huoltovarmuuskeskus ei näe varsinaista huoltovarmuusperustetta polttoaineiden kustannusten kompensoimiselle. Toisaalta kompensoinnin arvellaan ennaltaehkäisevän hintojen noususta mahdollisesti koituvia huoltovarmuudellisia seurauksia.

Arvoisa puhemies! Uskon, että ministeriössä on varmasti mietitty pää puhki, mitkä keinot olisivat kaikkein eniten vaikuttavia ja tehokkaasti kohdentuvia toimia auttaa kansalaisia ja yrityksiä selviämään kohonneista polttoainekustannuksista. Helppoja ja suoraan kuluttajia hyödyttäviä tukimuotoja on ilmeisen vaikea löytää. Kaikille yleinen polttoaineveroale ei välttämättä laskisi polttoaineiden hintaa, sillä maailmanpoliittisen tilanteen vuoksi hintojen arvellaan jatkavan nousuaan. On kuitenkin jatkettava ponnisteluja, jotta löytyisi joitain täsmätoimia hillitä kuluttajahintojen nousua. Työmatkavähennysten korottaminen, jakeluvälvoitteen laskeminen ja valmisteilla oleva ammattidiesel ovat myös tärkeitä toimia helpottamaan autoilijoiden tilannetta.

Vaikeimpien koronakuukausien aikana jopa miljoona suomalaista oli etätöissä. Tämä tietenkin koski vain tiettyjä toimialoja, eikä kaikilla työntekijöillä ollut mahdollisuutta etätyöskentelyyn. Kuitenkin aika monessa työtehtävässä huomattiin, että etäily ei laskenut työtehoa ja tuloksellisuutta. Usein työnantajan puolella oli vallinnut vastustus kannustaa työntekijöitä hyödyntämään etätöiden mahdollisuutta. Kun etätyösuositus otettiin yhdeksi koronan leviämistä rajoittavaksi toimeksi, huomattiin etätyökuukausien aikana, miten hyvästä työskentelytavasta oli kysymys. Työmatkaliikenne väheni, vapaa-aika lisääntyi, ja luonto kiitti, kun liikenteen päästöt vähenivät. Kysynkin paikalla olevalta ministeri Lintilältä: Voisiko nyt, kun polttoainekustannukset ovat kotitalouksissa korkeat eikä nousulle näy loppua, palata etätyösuosituksiin? Kuinka vakavaksi tilanteen pitää äityä, jotta otettaisiin käyttöön etätyösuositus niillä aloilla, joilla se on mahdollista?

Ensimmäinen varapuhemies Antti Rinne: Kiitoksia. — Edustaja Könttä, olkaa hyvä.

14.50 Joonas Könttä kesk: Kiitos, arvoisa puhemies! Ja kiitos ministerille esittelystä. Venäjän hyökkäys Ukrainaan ja kansainvälinen taloustilanne näkyvät Suomessa, ne näkyvät Pohjoismaissa, näkyvät koko maailmassa. Me emme voi sinällään tilanteelle mitään, mutta sitä iskua vastaan, jonka kansalaiset, elinkeinoelämä tästä saavat, yhteiskunnan ja valtiovallan on syytä toimia, ja kiitos esityksestä, että tämän kautta nyt saadaan autettua jonkun verran myös kuljetusyrityksiä. Sen lisäksi jo esitelty tai kerrotut päätökset jakeluvälvoitteen alentamisesta, työmatkavähennyksestä ja ammattidieselin valmistelusta ovat tärkeitä keinoja, joilla pystytään vaikuttamaan laajemminkin yhteiskuntaan ja kansalaisiin tässä tilanteessa, jossa energianhinta kasvaa huimaa vauhtia.

Puhemies! Pidän tätä palautusjärjestelmää hyvänä siinä mielessä, että silloin saamme kohdennettua eurot suoraan heille, joille se on tarkoitus. Tiedän, että siinä on byrokratiaa, ja mitä vähemmän, sen parempi, mutta kun esimerkiksi aikanaan ruoan arvonlisäveroa alennettiin tai parturi-kampaajien verotusta kevennettiin, niin silloin se haaste oli siinä, että ne hinnat eivät menneet sinne kuluttajahintoihin vaan ne jäivät osittain katteeseen. Vaikka en poissulje mitään keinoja ja hallituskin on ilmaissut, että se ei poissulje mitään keinoja, niin kyllä näissä tietyissä veropäätöksissä se hankaluus on, että se ei välttämättä sitten kuluttajalla näy, saattaa jäädä sinne katteeseen. Tämän takia tämä onkin hieman hankalampi kokonaisuus, ja sen takia tällaiset palautukset ovat järkeviä.

Punkt i protokollet PR 70/2022 rd

Mutta ministeriltä haluaisin kysyä tässä muutamista lisäkeinoista. Kun ainakin julkisuudessa joidenkin lähteiden mukaan on todettu, että tätä varattua summaa, 75:tä miljoonaa, ei välttämättä kokonaan pystytä käyttämään, niin kuinka suhtaudutte siihen, että selvitetäisiin vielä valiokuntakäsittelyssä nimenomaan taksiliikenteen osalta, että mikäli se summa ei kokonaan nyt kulu, niin voitaisiin laajentaa se tähän taksiliikenteeseen? Toisaalta haluan tässä kohtaa myös kiittää sitä avautsa, minkä valtiovarainministeri on tehnyt, että harkitaan palkkaverotuksen keventämistä, jolloin se näkyisi suoraan sitten ihmisten tilipussissa. Nämä keinot on kaikki otettava vakavaan pohdintaan, koska tämä tilanne tulee jatkumaan, aivan niin kuin edustaja Mattila tuossa aiemmin totesi. Me emme voi vaikuttaa tähän suureen ulkoiseen kuvaan, mutta niihin iskuihin, joita meidän yrittäjät, elinkeinoelämä, kansalaiset tästä saavat, meidän yhteiskunnan päättäjien on kyllä tehtävä kaikki mahdollinen, jotta ihmisten, suomalaisten, elämä säilyy hyvällä tasolla ja että yrittäjät pystyvät yrittämään ja ansaitsemaan sillä vielä leivän kotiinsa.

Ensimmäinen varapuhemies Antti Rinne: Kiitoksia. — Edustaja Reijonen, olkaa hyvä.

14.53 Minna Reijonen ps: Arvoisa herra puhemies ja arvoisa ministeri! Nyt meillä on käsittelyssä ihan kirjaimellisesti nämä autoilun kalliit kustannukset. Se, että Suomessa kuljetukset ja liikennöinti toimivat, on ihan ensimmäinen ehto, jotta Suomi säilyy kilpailukykyisenä. Nyt käsittelemme tätä kuljetusyritysten määräaikaista tukea.

Kuljetusalanahan onkin tosi iso ala, ja nyt tämä kuljetuspuoli koskee hirveän montaa asiaa. Tässä kerrotaan, että tukea saisi helmi—huhtikuulta, ja maksatus olisi sitten vasta marraskuussa. Minkä takia kesä jätetään tästä pois kokonaan? Silloinhan liikennettä on paljon. Helmi—huhtikuussa ei välttämättä ole vielä ollut polttoaineostoja niin paljon, kuin mitä esimerkiksi kesällä tulee olemaan yrityksissä, niin ihan kysyisin, miksi maksetaan vasta sitten marraskuussa?

Kyllähän nämä polttoainekulut ovat valtavan iso erä: noin kolmannes kuljetusyrityksen kuluista voi olla polttoainekuluja, ja se on todella iso erä. Kuljetuspuoli on hirveän iso ala: 150 000 henkilöä saa ihan suoraan leipänsä maantiekuljetuksista, ja se on todella iso määrä henkilöitä.

Tieverkko on tietenkin merkittävä asia kuljetuspuolella. Jos miettii raaka-aineita alku- ja loppupäässä, niin kyllähän ne aina kuljetetaan autoilla, kumipyörillä, teitä pitkin. Jos vertaa muihinkin väyliin, niin kyllä tieverkko on ihan merkittävin niistä. Jos ajattelee, että kokonaisuudessaan Suomessa on valtateitä, kantateitä, seutuyhdysteitä, katuja ja yksityistä tieverkkoa 480 000 kilometriä, niin se on todella paljon.

Ehkä haluaisin sitten vielä nyt painottaa, että olisiko nyt kuitenkin aika miettiä sitä, mitä perussuomalaiset on monesti ehdottanut: jos polttoaineen verotusta ihan reilusti alennettaisiin, niin sehän vaikuttaisi suoraan Suomen kilpailukykyyn, ja samalla tavalla se vaikuttaisi myös yksityisen puolen hintoihin ihan kovastikin. — Kiitos.

Ensimmäinen varapuhemies Antti Rinne: Kiitoksia. — Edustaja Kiviranta, olkaa hyvä.

14.55 Esko Kiviranta kesk: Arvoisa puhemies! Hallitus toimii aikailematta ja tukee hankalassa tilanteessa olevia kuljetusyrityksiä. Tästä hallitus ansaitsee kiitoksen.

Määräaikainen polttoainetuki kompensoi helmikuussa 2022 alkanutta äkillistä polttoaineiden hintojen nousua tämän vuoden helmi-, maalis- ja huhtikuun osalta. Esitys rakentuu

Punkt i protokollet PR 70/2022 rd

sille ajatukselle, että yritykset olisivat ehtineet toukokuun alkuun mennessä siirtää kohonneet polttoainekustannukset asiakashintoihinsa. Tiedämme toki, ettei hinnankorotusten nopea läpivieminen ole aivan yksinkertainen asia. Tosiasia on myös se, että polttoaineiden hinnat ovat edelleen jatkaneet nousuaan.

Arvoisa puhemies! Lakiesityksen laskentaperusteissa on käytetty hyvästä syystä diesेलöljyn hintaa, koska kuljetusyrietykset käyttävät lähes yksinomaan dieselkäyttöisiä ajoneuvoja. Vuoden 2022 alusta lukien aina toukokuun loppuun asti dieselin hinta on noussut keskimäärin 53 senttiä. Maaliskuussa nousua kertyi 43 senttiä. Tämä on vasta toinen kerta 34 vuoden tarkasteluperiodilla, 1988—2022, kun dieselin hinta nousee yli 15 prosenttia yhden kalenterikuukauden aikana. Kyseessä on siis hyvin poikkeuksellinen tilanne, ja siksi onkin erityisen tärkeää, että kuljetusyrietyksiä tuetaan aikailematta ja että tilannetta seurataan jatkuvasti.

Ensimmäinen varapuhemies Antti Rinne: Kiitoksia. — Edustaja Pitko, olkaa hyvä.

14.57 Jenni Pitko vihr: Arvoisa puhemies! Kuljetusalalla tämä hintakehitys on tuntunut tosi kovasti. Tilanne on ollut vaikea, kuljetusten välttäminen ei tietenkään ole mahdollista ja tehostamistoimetkin on aivan varmasti yrityksissä tähän mennessä jo tehty. Hintojen nousua on vaikea viedä hintoihin, ja siksi tämä väliaikainen tuki on perusteltu.

On oleellista muistaa, että kyseessä on kuitenkin tuki, joka edesauttaa pysymistä fossiilisissa polttoaineissa, mutta se on samalla myös väliaikainen ja se kohdistuu tarkasti sinne, missä eniten sitä tarvitaan. Emme kuitenkaan voi pysyvästi tukea fossiilisia polttoaineita, ja onkin oleellista edistää myös kuljetusalalla sellaisia vaihtoehtoja ja ratkaisuja, jotka auttavat meitä irti fossiilisista polttoaineista. Kaasurekat, vetypolttoaineet, sähköpakettiautot, sähköbussit — osa näistä on jo täällä, osa on jo olemassa olevaa ja käytössä olevaa teknologiaa, ja moni niistä on tulossa ja yleistymässä pian. Emme varmasti Suomessa halua olla viimeisiä, jotka näitä käyttöön ottavat, vaan meidän kannattaa olla niiden etunenässä. On meidän suomalaiselle ammattiliikenteelle tärkeää, että myös näitä tuetaan ja polttoaineiden saatavuutta markkinoillamme parannetaan.

Täällä on puhuttu, tässä salissa, tässä käsittelyssä, myös polttoaineveron tilanteesta. On todellakin huomattava, että polttoaineveron laskeminen on äärimmäisen kallis toimi, eikä se välttämättä laskisi pumppuhintoja. Toisaalta asiantuntijat ovat kertoneet myös, että mikäli se laskisi hintoja, se voisi myös lisätä kulutusta, mikä sitten sen nostaisi takaisin korkealle. Myöskin se on kallis toimi, joka ei kohdistuisi erityisesti niille, jotka sitä tarvitsevat — tässä tapauksessa meillä on käsillä kuljetusalan kriisi — vaan se kohdistuisi tasaisesti kaikille. Mutta on selvää, että kun markkinatalous myös toimii niin, että hintojen nousu sääntelee sitä kulutusta, niin meidän tulisi myös löytää niitä keinoja, mitkä vähentävät meidän tarvetta kuluttaa fossiilisia polttoaineita. Yksityisliikenteessä niitä voi olla enemmän kuin ammattiliikenteellä. Esimerkiksi on esitetty tätä talviaikojen nopeusrajoitusten käyttöönottoa kesällä, joka olisi todella tehokas ja mielestäni helppo toimi.

Tässä myös edustaja Mattila toi esille tämän etätyösuosituksen. Sitä kannatan lämpimästi. Kaikki keinot, mitkä vähiten vaikuttavat kilpailukykyyn ja meidän elämänlaatuun, tulisi nopeasti ottaa käyttöön tilanteen helpottamiseksi.

Toinen varapuhemies Juho Eerola: Ja edustaja Sankelo.

Punkt i protokollet PR 70/2022 rd

15.00 Janne Sankelo kok: Arvoisa puhemies! Kiitos ministerille esittelystä. Hallituksen esitys eduskunnalle laiksi kuljetusyritysten määräaikaisesta polttoainetuesta on perusteltu.

On selvää, että polttoaineiden hinta on tällä hetkellä sietämättömällä tasolla, ja on mahdollista, että hinnat ovat tästä jopa nousemassa. Suomi on pitkien etäisyyksien maa, jossa logistiikkakustannukset korostuvat erityisesti. Nyt on tehtävä kaikki, millä voidaan tätä tilannetta helpottaa. Talousvaliokunnassahan on tällä hetkellä käsittelyssä uusiutuvien polttoaineiden jakeluvälvoitteen alentaminen määräaikaisesti, joka myös tuo — oliko se suurin piirtein 12 senttiä — apua tähän tilanteeseen. Toivottavasti sekin nyt sitten tietyllä tavalla auttaa tähän.

EU:han pyrkii tällä hetkellä strategisen autonomian kautta energiariippuvuuden katkaisemiseen Venäjästä, ja tämä ongelma, mikä Suomessa on, on globaali. Siltä osin polttoaineiden hinnat ovat korkealla muuallakin, ja tähän on nyt syytä reagoida.

Kiittelin tätä esitystä, jota täällä nyt käsitellään, mutta niin kuin otsikostakin näkyy, niin tähän on tehty kuljetusalan näkökulmasta ja tarpeista, ja siinä on suljettu pois muut toimialat — työmaat, rakennusala ja niin edelleen — jotka käyttävät kevyttä polttoöljyä koneissa ja laitteissa. Maataloudessahan tämä energiaveron palautusjärjestelmä on toisenlainen, ja sieltähän on itse asiassa maksettu tämä tuplapalautus nyt viime perjantaina. Mutta kuitenkin, kun tätä talousvaliokunnassa mietitään, niin kannattaa ainakin yleisenä huomiona todeta se, että kevyen polttoöljyn hintahan on noussut nyt suhteessa enemmän kuin dieselin. Eli käytännössä koneet ja laitteet, joita rakennustyömailla käytetään... Kallista lystä on sekin, sitä on väistämättä tässä nyt mietittävä.

Sen huomion tekisin myös, että kun tässä kuljetustuen saamisen ehtona on liikennelupa, niin on myös syytä huomioida, että ihan laillista ja arvokasta työtä tehdään ilman liikennelupaakin. Eli jos ajetaan omaa tavaraa omilla koneilla, niin silloinhan tällaista lupaa ei tarvita.

Mutta joka tapauksessa tarpeita on paljon. En nyt sitä sano, että automaattisesti pystytään nämä kaikki toiveet huomioimaan, mutta haluan kiinnittää huomiota siihen, että polttoaineita käytetään muuallakin kuin kuljetuksissa, ja sama kustannuspaine on sielläkin.

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

15.03 Jukka Mäkynen ps: Arvoisa herra puhemies! Kuljetusalan määräaikainen polttoainetuki on askel oikeaan suuntaan. Tuki koskisi maanteillä tapahtuvia tavaraj- ja henkilökuljetuksia — kiitos siitä. Mutta miksi taksiala on sivuutettu pois tuen piiristä? Eikö taksiala ole juuri sitä henkilökuljetusta, jota tämän polttoainetuen pitäisi koskea? [Arto Satonen: Kyllä!] Ja täytyy sanoa, että tässä hallituksen esityksessä eduskunnalle laiksi kuljetusyritysten määräaikaisesta polttoainetuesta ei kuljetusalan tasa-arvoinen kohtelu nyt toteudu. Käytännössä esimerkiksi aamun koulukyyti linja-autolla saa tukea mutta iltapäivän paluu taksilla ei. Tai pakettiautolla hoidettu postinjakelu saa tukea, mutta taksilla sama työ ei saa tukea. Tällainen tukimalli on erittäin epäoikeudenmukainen, mistä myös Suomen Taksiliitto on antanut pettyneenä vastineensa.

Keskustelin juuri erään tutun taksiyrittäjän kanssa Vaasan ja Pohjanmaan tilanteesta taksialalla. Hän kertoi, että kollegat ovat lujilla kasvavien polttoainekustannusten kanssa. Varsinkin pitkillä matkoilla täytyy tosissaan miettiä, lähtekö ajoon enää ollenkaan. Häntä huolestutti myös se, jääkö tulevaisuudessa maaseudulle takseja lainkaan, kun matkat ovat

Punkt i protokollet PR 70/2022 rd

pitkiä ja polttoainetta kuluu. ”Kuka kyyditsee maaseudulla asuvan mökinmummon?” voi olla hyvinkin pian ajankohtainen kysymys.

Monet taksialan yrittäjät ovat myös irtisanoneet palkollisiaan ja ajavat vain itse, jotta yrittämisestä jäisi edes jotakin käteen. [Mikko Lundén: Näin on!] Myös isompia tilataksia on poistettu liikenteestä, koska korkeiden polttoainekustannuksien vuoksi sellaista ei kannata enää pitää. Jotkut taksiyrittäjät ovat siirtyneet sähköautoihin, mutta se ei poista pitkän kuljetusmatkan ongelmaa vaan toimii ehkä vain kaupunkikeskuksissa. Onkin aiheellista kysyä, mikä on maaseudun tulevaisuus, kun joukkoliikenne ei siellä toimi ja joillekin taksi on ainoa vaihtoehto paikallisessa liikkumisessa.

Arvoisa puhemies! Kela-taksien puolelle on heinäkuun alussa tulossa 5,8 prosentin korotus, mutta sekään ei yrittäjiä oikeastaan lohduta, koska Kela-kuljetukset on kilpailutettu niin tiukille, että hinnat ovat jo lähtökohtaisestikin alakanttiin. Lisäksi tällaisille esteettömille autoille ei ole ainakaan vielä sähköistä vaihtoehtoa olemassa. Taksiala on vaikeuksissa, ja vaikka taksoja on juuri nostettu, ne eivät pysy kohoavien hintojen perässä. Tämä määräaikainen polttoainetuon evääminen taksialalta on epäarvostava, ja näin ei voi olla eikä saa olla.

Arvoisa puhemies! Polttoainetuki olisi erittäin tervetullut alalle, koska alkuperäinen taksiala — ennen Bernerin uudistusta — on vakavasti otettava yritysmuoto ja työllistää useita perheitä Suomessa. Siksi onkin nyt syytä lisätä tähän hallituksen esitykseen myös taksiala. — Kiitos.

Toinen varapuhemies Juho Eerola: Kiitos. — Edustaja Eskelinen.

15.07 Seppo Eskelinen sd: Arvoisa puhemies! Tämä on taas yksi hyvä työkalu tähän kustannuskriisiin ja tärkeä työkalu erityisesti kumipyöräliikenteen osalta. Siellähän liikkuu yli kuuden miljardin edestä tavaraa vuoden mittaan ja taidetaan yli kahden miljardin edestä polttoainetta käyttää. Tämä on sillä tavalla merkittävää, että kuljetusyrittäjillä polttoainekustannukset ovat 20—30 prosentin luokkaa. [Mika Niikko: Ja tuon kokonaismäärä on viisi prosenttia kuluista — ei auta mitään!] Ja tietysti kaikki nämä nousseet kustannukset näkyvät tuolla meidän kaupan hyllyssä, kun käydään.

Sitten vielä tietysti toisena huomiona, että jossain vaiheessahan Saimaan kanavan sulkeminen siirtää kuljetusta raiteille ja kumipyörille, ja on arvioitu, että noin 55 000 rekkaa siten aikanaan maanteille siirtyy.

Kun tässä nyt näitä kustannusvaikutuksia lasketaan ja hallituksen sisällä arvioidaan, mitäs seuraavaksi, niin logistiikka- ja kuljetustuki on minusta aika tärkeä. Itä- ja Pohjois-Suomessahan se on olemassa, ja se on tärkeä aluepoliittinen työkalu lähinnä yritysten kilpailukyvyn osalta. Varsinkin nyt kun varautumisen ministerityöryhmä tekee työtä, niin ehkä tämä on yksi niistä työkaluista, mitä kannattaisi vähän pohtia tässä tilanteessa.

Sitten näitä pohdittavia ja vähän arveluttavia asioita:

Se 75 miljoonaa, minkä edustaja Könttä otti esille: Vaikka millä laskentakaavalla laskisi, niin kyllähän tässä työkaluja vielä siitä rahoituksesta on otettavissa käyttöön, ja minusta sitä nyt ministeriön pitäisi pohtia seuraavaksi. Tämä kolmen kuukauden jakso on aika lyhyt, ja ymmärrän sen perusteen, minkä ministeri totesi, mutta onko tarvetta tätä sitten jatkaa?

Toinen asia on se, että tästä jää nyt aika paljon ulkopuolelle sellaisia yrityksiä, jotka kuljettavat omalla kalustolla ympäri Suomea; siinä on esimerkiksi ikkunateollisuus, jolla on

Punkt i protokollet PR 70/2022 rd

erikoisautot, jotka he ovat itse rakentaneet, ja siellä on katonrakentajat, jotka omalla erikoiskalustollaan kuljettavat. Kun nämä eivät ole rekisteröityneet sinne lupamenettelyyn, kun heillä ei varsinaisesti tarvetta ole siihen, niin he jäävät nyt ulkopuolelle. Se on minusta kilpailukykyasiakin silloin, kun hyvin eriarvoiseen asemaan yritykset joutuvat kilpailutilanteessa. Toivoisin, että ainakin siltä osin valiokunnassa tarkastelua tehtäisiin.

Ei mitään, lisää työkaluja käyttöön. Tämä on hyvä askel eteenpäin, vaikka ainahan näissä tietysti aukkoja tulee, [Puhemies koputtaa] ja se pitää niin kuin hyväksyä. [Mika Niikko: Hallitus kehuu hallitusta tästä aika heppoisesta esityksestä!]

Toinen varapuhemies Juho Eerola: Edustaja Essayah.

15.10 Sari Essayah kd: Kiitoksia, arvoisa puhemies! Tämä määräaikainen polttoainetuki on toki tarpeellinen, mutta täällä salissa on jo tullut puheenvuoroja, joissa on nostettu esille, että toivottavasti valiokunnassa pystyttäisiin vielä tekemään muutamia korjauksia, ja määrällisestihän tämä on kohtuullisen vaatimaton kädenojennus.

Tavara- ja henkilökuljetukset ovat tietenkin tärkeitä arjen sujuvuuden kannalta, mutta kyllä ne tällaisena aikana ovat myöskin huoltovarmuuskysymyksiä, ja täällä edustajat Sankelo ja myöskin Eskelinen edellä nostivat esille tämän ongelman, että tässä eivät ole mukana ne yrittäjät, jotka kuljettavat omalla kalustollaan, ja tästä oikeastaan, kun ministeri on vielä paikalla, pystyisikö hän vastaamaan, miksi tällainen raja on tehty? Varmasti on tiettyjä tarvikkeita ja tiettyjä toimialoja, joissa tämä kuljetettava tavara on sentyyppistä, että sitä ei sitten ihan mihin tahansa kuormaan pystytä laittamaan mukaan vaan siinä on ehkä erikoiset ja erityiset ajoneuvot, joilla tavaroita voidaan kuljettaa.

No, myöskin täällä polttoöljyn puuttuminen on nostettu hyvin esille, ja tietysti kaikkein suurimpana taksiala, joka jää nyt tämän tuen ulkopuolelle. Pidän tätä ongelmallisena juurikin haja-asutusalueitten ja maaseudun näkökulmasta. Meillä on paljon puhuttu siitä, että meidän liikennejärjestelmien tulisi olla yhteensopivia sillä tavalla, että esimerkiksi maaseudulla taksi voi olla yksi osa sitä ketjua, joka kuljettaa ihmisen paikasta A paikkaan B. Kun meillä taksiala on jo nyt kokenut kovia ja maaseudulla erityisesti alkaa olla suuri pula taksiyrittäjistä, niin se, että tätä kädenojennusta, edes pientä, ei sille puolelle tuotu, kyllä herättää myöskin kummastusta.

Täytyy huomioda se, niin kuin edustaja Eskelinenkin täällä mainitsi, että tulevaisuudessa Saimaan kanavan sulkeminen todellakin voi tuoda sinne maanteille sen 50 000—55 000 uutta rekkaa, ja siinä mielessä, kun ajatellaan Itä- ja Pohjois-Suomen tiestöä, tässä sen lisäksi, että muistetaan tätä alaa, olisi hyvä pitää myöskin huolta siitä infrasta, jolla sitten kalusto siellä tien päällä kulkee.

Ehkä vielä viimeisenä asiana nostaisin keskustelun polttoaineveron alennuksesta: Kristillisdemokraatit ovat halunneet koko tämän hallituskauden ajan muistuttaa siitä, että paitsi että taustalla on globaali hinnan nousu, taustalla on myöskin hallituksen heti kauden alussa tekemä veronkorotuspäätös — hallituksen tekemä veronkorotuspäätös. Tämä veronkorotuspäätös nostaa polttonesteitten hintaa joka ikinen vuosi, ja KD on esittänyt loogisesti, että se olisi siitä purettava päältä pois. — Kiitos.

Toinen varapuhemies Juho Eerola: Kiitos. — Edustaja Laakso poissa, edustaja Heikkinen poissa. — Edustaja Juuso.

Punkt i protokollet PR 70/2022 rd

15.13 Kaisa Juuso ps: Arvoisa puhemies ja ministeri! Muutama huomio tästä esityksestä.

Hallitus on tässä lisätalousarviossaan budjetoitu sen 75 miljoonaa tähän, ja kuitenkin SKAL on laskenut, että tämä viiden prosentin korotus näille helmi—maalis—huhtikuun ostoille tekee noin 30 miljoonaa, joten kysyn ministeriltä, onko tarkoitus, että tätä tukea mahdollisesti jatketaan myöhemmin, vai miksi tämä korotus on tässä vain tämä viisi prosenttia, koska jos halutaan se koko summa käyttää, mitä on budjetoitu, niin sen pitäisi olla noin 11—12 prosenttia.

Sitten tässä esityksessä oli myöskin tiettyjä rajoituksia, mitkä kohdistuvat muun muassa siihen, että jos yrittäjällä on verovelkaa, niin hän ei voisi saada tätä tukea. Nyt kun korona on kurittanut monia yrittäjiä tosi kovasti ja siellä saattaa olla verovelkaa, mikä liittyy näihin korona-ajan tappioihin, niin toivoisin, että valiokunnassa tarkasteltaisiin näitä rajoituksia hieman tarkemmin ja mietittäisiin, kohdistuvatko ne oikeudenmukaisesti.

Tässä perussuomalaisten edustajat Mäenpää ja Mäkynen hyvin toivat esiin tämän tak-sialan, ja erityisesti Mäenpää nosti nämä oppilaskuljetukset esiin. Elikkä tilataksilla tai pik-kubussilla oppilaita kuljettavat yrittäjät ovat eri asemassa, ja itsekin koen, että tämä on epä-oikeudenmukaista. Myös tältä osin olisi erittäin hyvä, että tätä esitystä tarkasteltaisiin ja ehkä sorvattaisiin vielä vähän siellä valiokunnassa. Korona on kurittanut taksiautoilijoita tosi kovalla kädellä jo nyt, ja vielä se, että tätä tukea ei myönnetä taksiautoilijoille, niin on-han se isku vyön alle. Toki Kela on tehnyt näihin Kela-kyytien hintoihin korotuksen, 5,8 prosenttia, mutta sehän koskee vain osaa taksiautoilijoista. Ei kaikilla ole näitä Kela-kul-jetuksia etenkin täällä etelässä.

Sitten kommentoin myöskin tätä veronalennusta, mitä perussuomalaiset ovat perään-kuuluttaneet pitkään, että polttoaineverotusta laskettaisiin. Kuten myöskin edustaja Essay-ah tässä toi esiin, toivomuksena on ollut, että sitä laskettaisiin, jotta se polttonesteen hinta laskisi kaikille. Meille on kerrottu valtiovarainministerin suulla, että sitä ei voi tehdä, kos-ka se ei välttämättä näkyisi pumppuhinnoilla, ja olen yrittänyt mielessäni hakea siihen jo-takin järkeä, että miten niin ei näkyisi pumppuhinnoilla. Miksi se muissa maissa onnistuu veroja alentamalla mutta Suomessa ei onnistuisi? No, edustaja Pitko tässä piti äskettäin vihreiden puheenvuoron tästä, ja kun hän mainitsi, [Puhemies koputtaa] että se veronalen-nus voisi lisätä sitä kulutusta, niin nyt ymmärsin kyllä, miksi sitä veronalennusta ei voi teh-dä. Elikkä ilmeisesti vihreät kiristävät tässä hallitusta taas. [Mika Niikko: Juuri näin! Vih-reiden panttivankina keskusta taas!]

Toinen varapuhemies Juho Eerola: Näin. — Ja nyt ministeri Lintilä, kaksi minuuttia.

15.17 Elinkeinoministeri Mika Lintilä: Arvoisa herra puheenjohtaja! Sanon heti tuohon lopetukseen, ettei kukaan kiristä ketään. Kyllä jokainen tietää, kuinka vaikea tämä tilanne on, ja kyllä tässä ihan samaa tuskaa jaetaan.

Tämä malli, jota nyt lähdetään hakemaan — kyllä minä tunnistan erittäin hyvin näissä puheenvuoroissa esille tulleet ongelmat. Ihan samoja ongelmia käytiin läpi valmistelun ai-kana erilaisissa muodoissa. Oikeastaan se lähtökohtahan tähän oli huoltovarmuustekijä, ja sitä kautta me päästiin siihen, että ollaan tässä komission Ukraina-puitesäädöksen muka-na, eli sitä ei tarvitse notifioida erikseen, ja tämä on yksi syy, minkä takia tässä on tiettyjä rajoituksia tullut eri toimialojen osalta.

Tässä tuli useammassakin puheenvuorossa esille taksit. No, tässä tuli muun muassa edustaja Kivirannan omassa puheenvuorossa esille, että on tietyllä lailla tavallaan lähdet-

Punkt i protokollet PR 70/2022 rd

tävä siitä, että taksit pystyisivät laittamaan näitä hintoihin. STM nostaa omalla puolellaan sen 5,8 prosenttia. Samaten tuli esille se, miksi se on helmi—huhtikuu. Lähtökohta-ajatuk-sena on se, että sen kolmen kuukauden aikana olisi pystynyt kuljetuskustannusta siirtä-mään hintoihin. Se on vaikeata, kyllä minä tiedostan sen erittäin hyvin.

Sitä, miten tämä jatkuu, kukaan ei tällä hetkellä tiedä. Oma käsitykseni on, että me ei olla vielä nähty polttoaineitten hintahuippuja, ja taitaa olla, että mentiin hinnoissa reilu 70–80 senttiä alaspäin, kun tulivat ensimmäiset vaatimukset, että pitää ruveta veroja tiputta-maan, ja samaan aikaan seuraavassa lauseessa sanotaan, että valtio velkaantuu.

Mutta tämä on erittäin monisyinen asia. Tässä on tietyllä tavalla haluttu antaa myös va-liokunnalle liikkumatilaa, eli mikäli valiokunnan käsittelyssä tulee ilmi selkeitä muutostar-peita, niin itse asiassa tämä budjetoitu 75 miljoonaa antaa siihen jossakin määrin myös mahdollisuuksia, eli niitä voidaan tulla käyttämään.

Sitten edustaja Mattila kysyi etätyösuosituksesta. En osaa sanoa, etätyösuositus on sosi-aali- ja terveysministeriön puolella, mutta ainakaan sote-ministeriryhmässä siitä ei ole kes-kusteltu.

Andre vice talman Juho Eerola: Debatten och behandlingen av ärendet avbryts och fort-sätter under detta plenum efter att de övriga ärendena på dagordningen blivit behandlade.

Riksdagen avbröt behandlingen av ärendet klockan 15.19.

Riksdagen fortsatte behandlingen av ärendet klockan 16.55.

Förste vice talman Antti Rinne: Nu fortsätter behandlingen av ärende 5 på dagordningen som avbröts tidigare under detta plenum. — Debatten fortsätter. Ledamot Mäkelä, varså-god.

16.55 **Jani Mäkelä ps:** Arvoisa puhemies! Tämä esitys kuljetusyritysten määräaikaisesta polttoaineen kustannustuesta on vähän samanlainen kuin nämä hallituksen muutkin vastaa-vat esitykset. Olen kiinnittänyt huomiota siihen, että ne ovat eräänlaisia postimerkkipaik-kauksia: sinänsä periaatteessa esityksinä hyvinkin kannatettavia tukia, jotka auttavat akuu-tissa kriisitilanteessa johonkin ongelmaan tai osaan siitä ongelmasta, mutta eivät kuiten-kaan kokonaisvaltaisesti eivätkä kaikkia. Joku aina putoaa näiden tukitoimenpiteiden ul-kopuolelle. Tämä sama ilmiö oli esillä aikanaan koronatuissa, joita ei pystytty maksamaan tasapuolisesti kaikille, jotka kärsivät näistä koronarajoituksista. Nytkään tässä muuttunees-sa maailmantilanteessa ja polttoaineen kallistumisen myötä ei hallitus ole lähtenyt tällai-siin laajoihin toimenpiteisiin, mihin muualla Euroopassa on lähdetty, eli kokonaisvaltai-siin polttoaineveron laskemisiin.

Nyt tässä mainitussa kuljetusalan tukipaketissa, kuten useat ovat jo sanoneet, taksiala putoaa kokonaan välistä sillä perusteella, että se voitaisiin siellä siirtää helpommin hintoi-hin. No, olisiko pitänyt sitten miettiä joku sellainen muu tukitoimi, joka ei olisi niin helppo siirtää hintoihin? Taksivuudistuksen jälkeen taksiala ylipäänsä on hätää kärsimässä. Sieltä on lähtenyt toimijoita, ja kilpailu on paikoitellen hyvin epätervettä. Siellä ollaan jo val-miiksi ongelmissa ilman mitään polttoaineen hinnannousuakin.

Punkt i protokollet PR 70/2022 rd

Toivonkin, että valiokuntakäsittelyssä tähän taksialan ahdinkoon, kuten myös tähän laajempaan polttoaineiden hinnannousun aiheuttamaan elinkeinoelämän ongelmatiikkaan, löydettäisiin ratkaisuja.

Ensimmäinen varapuhemies Antti Rinne: Kiitoksia. — Edustaja Hoskonen, olkaa hyvä.

16.57 Hannu Hoskonen kesk: Arvoisa herra puhemies! Todellakin, niin kuin edustaja Mäkelä sanoi, tähän polttoaineiden jatkuvaan hinnannousuun joku ratkaisu täytyy löytyä. Kuten kaikki tiedämme, niin parhaillaan on menossa sellainen suunnitelma, jonka mukaan Euroopan unionissa oltaisiin päästökauppaan ottamassa mukaan myös liikennepolttoaineet ja talojen lämmitykseen liittyvät polttoaineet. Ja nyt on reilumpaa sanoa asiat niin kuin ne ovat eikä kaunistalla niitä. Tämähän tarkoittaa käytännössä sitä, että kun polttoaineiden jakelijat eli huoltoasemayrittäjät joutuvat ostamaan päästöoikeuksia myymälleen polttoaineelle, se tulee nostamaan liikennepolttoaineiden hintaa noin 40—50 senttiä nykyisestä. Kaikki tämä päästökaupan mukaan ottaminen: Siinähan on periaatteessa, kun tarkalleen sanotaan asia, kysymys siitä, kuinka paljon kansakunta tuottaa hiilidioksidipäästöjä ilmaan ja kuinka paljon sitten on hiilinieluja ja ovatko nämä päästöt ja nielut tasapainossa. Suomallehan ne on laskettu väärin. Minä olen siitä puhunut niin monta kertaa enkä lakkaa puhumasta, ennen kuin tämä virhe oikaistaan.

Ja tässä näemme, arvoisa puhemies, mitä se tarkoittaa, kun tahallaan, tietoisesti ympäristöministeriö on vääristellyt tietoja ja antanut suomalaisista väärän tiedon sinne ilmasto-paneeliin. 15 miljoonaa tonnia on meillä turhia päästöjä, joista me maksamme tästä eteenpäin ostamalla lisää päästöoikeuksia, ja nyt kun tämä päästökauppa laajenee, niin suomalaisten kurimus, suomalaisten erittäin, erittäin epäoikeudenmukainen huono asema vain pahenee. 40—50 sentin polttoaineen hinnankorotus tulee olemaan katastrofi kaikille suomalaisille pois lukien ne ihmiset tässä maassa, joilla on varallisuutta niin paljon, että heillehän on herttaisen yhdentekevää, paljonko se polttoaine maksaa — maksakoon vaikka kymmenen euroa litralta, niin autolla ajetaan edelleen. Lapsiperheille, eläkeläisille, pienituloisille, niille henkilöille, jotka välttämättä työnsä takia pitkien välimatkojen Suomessa tarvitsevat autoa, kun julkisen liikenteen kulkuneuvoja ei ole — siellä ei ratikka kulje eikä edes junaratoja ole eivätkä bussit enää kulje, siellä on pakko olla henkilöauto — näille perheille, näille ihmisille, olkoon perheellinen tai yksinäinen ihminen, se on kamala juttu.

Meillä on jo tänäpäpä, arvoisa puhemies, sellainen tilanne, että hyvä ystäväni, joka on Parikkalassa koulun rehtorina, kertoi, että hänellä oli tuntiopettajien paikkoja auki, ja he sanoivat, että he mielellään olisivat tulleet töihin, mutta kun on se matka, minkä he joutuvat työmatkan takia ajamaan opettaakseen muutamat tunnit lukiossa ja ylä- ja ala-asteella, eikä se annettu tulo, mikä kertyy heille tuntiopettajan työstä päivässä, riitä kattamaan kunnolla polttoainekuluja. Elikkä me olemme itse ajaneet sellaiseen miinaan, josta emme millään meinaa päästä irti, ja ainoa oikea tapa mennä eteenpäin on oikaista nämä päästökaupan virheet. Mehän olemme lähes hiilineutraaleja. Kun me nuo metsähommat hoidamme kuntoon, niin että meillä ovat päästöt ja nielut tasapainossa, me pääsemme tästä asiasta nol-lakustannuksilla.

Ensimmäinen varapuhemies Antti Rinne: Kiitoksia. — Edustaja Eestilä poissa, edustaja Kiljunen, Kimmo poissa. — Edustaja Aittakumpu, olkaa hyvä.

Punkt i protokollet PR 70/2022 rd

17.00 Pekka Aittakumpu kesk: Kiitos, arvoisa puhemies! Olemme todella tärkeän asian äärellä. Jos meillä maanteillä kulkeva liikenne Suomessa pysähtyy, niin käytännössä koko maa pysähtyy. Noin 90 prosenttia, eli reilusti valtaosa tavaraliikenteestämme, kulkee maanteillä kumipyörien päällä. Suomi on pitkien välimatkojen maa, ja jos eurooppalaisittain verrataan, niin meillä myöskin esimerkiksi tuotetta kohden kertyy enemmän kuljetuskilometrejä kuin muualla.

Maanteiden kuljetusliikenne on täten Suomen kilpailukyvyn kannalta hyvin merkittävä, ja on huomattava, että polttoainekustannusten osuus voi olla yli 40 prosenttia kuljetusyrityksen kustannuksista. Nyt, niin kuin on todettu, Venäjän helmikuussa aloittaman hyökkäyssodan takia polttoaineiden hinnat ovat olleet rajussa nousussa. Maailmanmarkkinahintojen nousulle ei loppua valitettavasti ole näkyvissä aivan heti, ja tilanne on todella aiheuttanut kuljetusyrityksille suuria maksuvaikeuksia. Kuitenkin kuljetusten tulee pyöriä kaikkialla Suomessa, sillä muuten meiltä loppuu kaupoista ruoka ja muukin tavara ja palvelut.

Jo viime maaliskuussa kuljetusbarometriin vastanneista kuljetusyrittäjistä 87 prosenttia ennusti kannattavuutensa alenevan entisestään ja yhdeksän kymmenestä sanoi, että polttoaineen hinnannousu uhkaa heidän yrityksensä tulevaisuutta. Yli kolmasosa oli jo laittanut vähintään osan kuljetuskalustostaan seisontaan tilanteen vuoksi.

Arvoisa puhemies! Parhaillaan eduskunnan käsittelyssä on jakeluvälvoitteen väliaikainen alennus, joka laskee dieselin hintaa arviolta 12 senttiä. Tämä nyt käsittelyssä oleva kuljetusalan tuki on tärkeä osa tätä kokonaisuutta, sillä kuljetusallalla käytettävä polttoaine on yli 95-prosenttisesti juuri dieseliä. Näiden tukien säätäminen ja kohdentaminen ei ole aivan yksinkertaista, ja on hyvä, että hallitus on nyt pystynyt muotoilemaan tämän käsittelyssä olevan tuen, joka kohdentuu maanteillä tapahtuviin sekä tavara- että henkilökuljetuksiin. Autoilijoita hallitus on tukenut myös työmatkavähennystä korottamalla. Hallitus on siis tehnyt kuljetusallalle monia toimia: tämän uuden 75 miljoonan euron kustannustuen tyypillisen tuen, eduskunnassa käsittelyssä olevan jakeluvälvoitteen alennuksen sekä ammattidieselin, joka on myös laitettu valmisteluun.

Kuljetusalan ja autoilijoiden tueksi pitää olla valmis myös uusiin toimiin. Autoilijoita on vuosikymmenten aikana verotettu liiankin raskaasti. Meidän pitää pitää Suomen pyörät pyörimässä.

Ensimmäinen varapuhemies Antti Rinne: Kiitoksia. — Edustaja Mäkelä, olkaa hyvä.

17.03 Jani Mäkelä ps: Arvoisa puhemies! Tähän edustaja Hoskonen esille ottamaan problematiikkaan liittyen EU:n liikenteen ja merenkulun päästökauppaan voin kertoa, että tästä on hyvin tuoretta suuren valiokunnan päätöstä, tältä päivältä:

Eli suuri valiokunta tänään käsitteli asiaa otsikolla ”Päästökauppaa koskeva direktiiviehdotus on tärkein ja kustannustehokkain EU:n ilmastopolitiikan väline”. Tämä otsikko ehkä kuvastaa valtioneuvoston ja hallituspuolueiden linjaa tähän asiaan, joka on varsin myönteinen verrattuna siihen, mitä edustaja Hoskonen äsken esitti. On hyvä tietysti, että hallituksen puolellakin jonkinlainen järjen ääni kuuluu.

Suuri valiokunta tosiaan toi esille, että hallituksella on tiettyä kriittisyyttä liittyen tähän päästökauppaan. Siellä painotetaan tiettyjä asioita ja otetaan huomioon tiettyjä asioita, mutta kuitenkin Suomen pitäisi tukea tasapainoisen neuvotteluratkaisun aikaansaamista. Ja Suomi kannattaa yksiselitteisesti tämän pohjaesityksen pohjalta päästökaupan ulottamista

Punkt i protokollet PR 70/2022 rd

meriliikenteeseen, vaikka tieliikenteen puolella onkin tiettyjä varauksia. Eli tämä on nyt valitettavasti Suomen virallinen linja, jonka suuri valiokunta tänään vahvisti.

Perussuomalaiset esittivät yksiselitteisesti, ettei Suomen tule ulottaa päästökauppaa tie- ja meriliikenteeseen — meidän ei tule suostua siihen — ja äänestyksessä tässä kävi kuitenkin niin, että hallitus äänesti sen nurin yksimielisesti ja muut oppositiopuolueet äänestivät tyhjää, paitsi yksi kokoomuslainen hallitusrintaman mukana.

Ensimmäinen varapuhemies Antti Rinne: Kiitoksia. — Edustaja Hoskonen, olkaa hyvä.

17.05 Hannu Hoskonen kesk: Arvoisa puhemies! Ammattiliikenteelle annettava energiatuki polttoaineen hinnan alentamiseksi on ihan hyvä ja perusteltu, en sitä vastusta, en tietenkään. Jotta Suomi menestyy ja Suomi pysyy kunnossa, se tarkoittaa, että pyörät pyörivät, puuta kulkee, tavaraa kulkee ja ihmiset liikkuvat työmatkoilla ja monilla muilla matkoilla, se on äärimmäisen tärkeä asia. Mutta jos me jatkamme tätä tukikehitystä, tukirulettia edelleen, niin kuin ilmeisesti pitää jonkun aikaa jatkaakin, niin tämä ei lopu koskaan, ellei me aidosti puututa niihin perusteisiin. Eihän se voi olla niin, että joku ilmastoprofessori Markku Ollikainen jatkuvasti saa tätä disinformaatiota levittää. Luin 5. päivä kesäkuuta sanomalehti Karjalaisesta ison artikkelin, jossa hän vakuutti taas ääni väristen, naama totisena, että meillä metsät ovat nyt päästölähteitä ja kaikki menee väärinpäin ja maailma menee piloille. Eihän se niin ole. Jos lasketaan vaikka Metsäntutkimuslaitoksen, nykyisen Luonnonvarakeskuksen, tilastoista, paljonko meillä on hakattu esimerkiksi vuosina 2000—2020, niin keskimääräinen vuotuinen hakkuumäärä — huom. keskimääräinen, siellä on huippuvuosia, siellä on hyvin rauhallisia vuosia metsien hakkuissa ollut — on ollut hieman vajaa 70 miljoonaa mottia — 68,7 miljoonaa mottia muistaakseni oli keskiarvo, itse sen laskin. Jää hieman alle 70 miljoonan motin. Ja kun kasvu on tällä hetkellä noin 105 miljoonaa mottia per vuosi, niin se kuvaa sitä, että meillä on edelleen sitä hiilinielua valtavasti. Hiilinielu kasvaa, hiilivarasto kasvaa. Totta kai siinä on vuosittaisia, yksittäisiä heittoja, mutta yhden vuoden perusteella ei saa johtopäätöksiä koskaan missään tilastossa tehdä. Pitää uskaltaa katsoa pitkä trendi, miten kehitys menee eteenpäin.

Tässä on juuri se ongelma, että ilmastoaktivistit, nimenomaan Markku Ollikaisen johdolla, tätä disinformaatiota levittävät, ja on murheellista, että esimerkiksi Yleisradio ei millään pääse kertomaan näistä asioista, miten ne oikeasti ovat.

Jos Suomi haluaa aidosti olla ilmastoneutraali, niin ensimmäinen vaihe, jotta tällaisia keskusteluja, mitä nyt parhaillaan käymme polttoainetuesta ammattiliikenteelle... Ensimmäinen askel siihen suuntaan on oikaista nämä päästökaupassa olevat virheet, jotka Suomi tietoisesti on tehnyt. Ja mitä varten ne virheet on tehty sinne? Minä kerron senkin, arvoisa puhemies: ne on tehty sitä varten, että tämä ilmastoaktivistiliike, joka edustaa pitkälti Vihreää liittoa, haluaa saada tällä keinoin ratkaisukeinoiksi metsien lisärauhoituksen, turvepeltojen viljelyn lopettamisen ja soiden käytön totaalisen kiellon. Sehän johtaisi Suomen katastrofiin, koska jos metsiä rauhoitetaan, niin tuhoamme samalla hiilinielun, eli kasvavasta, menestyvästä hiilinielusta pikkuhiljaa tulee päästölähde, kun siellä ei saa tehdä mitään, ja sitten kun turvepeltojen viljely kielletään, soiden käyttö kielletään, niin hiilidioksidin määrä, mikä nyt on tullut esimerkiksi sieltä ojitetuilta soilta tai turvepelloilta... Kun suo-
ojat peitetään, niin se hiilidioksidituotanto loppuu mutta alkaa valtava metaanin tuotanto, ja se on 40 kertaa pahempi kasvihuonekaasu kuin hiilidioksidi.

Punkt i protokollet PR 70/2022 rd

Näillä disinformaatioilla, väärillä tiedoilla, Markku Ollikainen informoi jatkuvasti. Hän oli hallitusneuvotteluista asti tätä tietoa levittämässä, mutta kukaan ei viitsi tässä oikaista tätä tietoa. Missä on Suomen tutkiva journalismi? Kaikki valtakunnan media Yleisradiosta ja Hesarista lähtien tätä samaa mantraa hokee. Kysymys kuuluu, arvoisa puhemies: kuinka monta kymmentä miljardia me haluamme maksaa turhasta suomalaisten veroeuroja Eurooppaan ostamalla sieltä päästöoikeuksia? Nyt varsinkin, jos tulee liikennepolttoaineiden mukaanotto päästökauppaan, samoin rakennusten lämmittäminen, sanokaa minulle, hyvät paikalla olevat edustajat, millä ihmeellä me sen maksamme. Tämä jo nostaa vuokrat niin valtavan korkealle, että lapsiperheet, pientä eläkettä nauttivat, pientä palkkaa nauttivat ihmiset, joilla on muitakin menoja paljon, joutuvat välittömästi tilanteeseen, joka on heille aivan ylivoimainen. Ja on aivan turha kuvitella, kun lähes 10 miljardia tänäkin vuonna velkaannumme, että valtiolta siihen apua löytyisi. Euroopan unioni, jos haluaa jatkaa omaa toimintaansa kansojen vapaaehtoisena yhteenliittymänä, joka perustuu lakiin ja oikeuksien kunnioittamiseen, ei voi jatkaa näin.

Vaikka me hakkaisimme kaikki Suomen metsät pois... Nythän on puhuttu siitä, että meidän pitäisi bioenergiaan siirtyä. Bioenergiaan Suomi varmasti siirtyy sen, minkä se pystyy, mutta meidän on oltava rehellisiä itsellemme, että laskemme nielut oikein, kasvavan metsän määrän oikein ja jalostamme puuta, teemme puutaloja, teemme vähempiarvoisesta puusta energiaa ja niin edelleen. Vaan kun tämä on mennyt tällaiseksi informaationsodaksi, jossa Markku Ollikainen saa vain kertoa yhdensuuntaista totuutta ja muiden on oltava hiljaa, kun ei sinne tiedotusvälineeseen pääse millään, niin kysyn teiltä, arvoisat Suomen kansanedustajat: Miten paljon me tätä arvotonta näytelmää haluamme katsella? Ja kuinka monta lisäbudjettia me vielä teemme erilaisten tukioperaatioiden läpiviemiseksi? Tästä salista ei löydy semmoista edustajaa, jolla on sydäntä sanoa jollekin eläkeläiselle tai lapsiperheelle, että ajakaa vain sillä autollanne edelleen, kun dieselpolttoaine tai bensa maksaa neljä euroa. Tällä menolla sitä kohti mennään. Ei ehkä neljään koskaan päästä, eikä toivottavasti koskaan päästäkään, mutta kolme euroa on jo lähellä, kun tulee päästökaupan laajennus liikennepolttoaineisiin. Sitten näitä tällaisia tarinoita on paljon. Minua on harmittanut koko tämän vaalikauden tämä ilmastohumppa, kun tämä ei perustu totuuteen.

Esimerkkinä talousvaliokunnasta tältä päivältä — arvoisa puhemies, yksi esimerkki vielä: Kun puhutaan liikennepolttoaineiden biojakeen vähentämisestä, mistä parhaillaan lakia tässä talossa on käsitelty — elikkä sitä biojakea vähennetään, jolloin polttoaineen hinta hieman laskee, arvion mukaan 10—15 senttiin, siihen väliin se sattuu — mitä se biojake tarkoittaa? Se pääosin tulee Kaukoidästä: 49 prosenttia muistaakseni tulee Kaukoidän suunnalta. Afrikasta ei juurikaan tule, Yhdysvalloista tuli 18 prosenttia, Etelä-Amerikasta jonkin verran. Kuka vielä tässä salissa ilkeää sanoa, että tällä keinoin me pelastamme ilmaston, rahtaamalla tämmöistä tavaraa ympäri maailmaa laivoilla tai muilla välineillä, jotka tuottavat ilmakehään valtavat päästöt? Eipä taida siinä ilmakehä säästyä. Vain jonkun ilmastoprofessori Ollikaisen hymy levenee, kun hän tietää, että pystyy tätä hommaa pyörittämään ja eduskunta on nöyränä poikana hänen jalkojensa juuressa.

Näin ei voi jatkaa. Suomi menee kohta konkurssiin, jos ei tässä järki tähän peliin löydy. Mutta sen minä tiedän sydämessä, että tämä on väärin ja siitä pitää eduskunnan nousta takajaloilleen ja sanoa, että tämä ei käy.

Riksdagen avslutade debatten.

Punkt i protokollet PR 70/2022 rd

Riksdagen remitterade ärendet till ekonomiutskottet.