

## Täysistunto

### Torstai 16.6.2022 klo 20.05—20.46

Täysistunto alkoi klo 20.05. Täysistunto päättyi klo 20.46.

Puhetta johti ensimmäinen varapuhemies Antti Rinne (20.05—20.46).

#### 1. Nimenhuuto

Nimenhuutoraportti Liite 1A

Nimenhuudon sijasta merkittiin läsnä oleviksi ne edustajat, jotka osallistuivat edelliseen täysistuntoon.

#### 2. Hallituksen esitys eduskunnalle laiksi uusiutuvien polttoaineiden käytön edistämisestä liikenteessä annetun lain 5 §:n muuttamisesta ja 5 b §:n väliaikaisesta muuttamisesta

Hallituksen esitys HE 85/2022 vp

Valiokunnan mietintö TaVM 14/2022 vp

##### *Ensimmäinen käsittely*

**Ensimmäinen varapuhemies Antti Rinne:** Ensimmäiseen käsittelyyn esitellään päiväjärjestyksen 2. asia. Käsittelyn pohjana on talousvaliokunnan mietintö TaVM 14/2022 vp. Nyt päätetään lakiehdotuksen sisällöstä. — Avaan yleiskeskustelun. Esittelypuheenvuoro, edustaja Grahn-Laasonen, olkaa hyvä.

##### *Keskustelu*

20.06 **Sanni Grahn-Laasonen kok** (esittelypuheenvuoro): Arvoisa puhemies! Talousvaliokunta on käsitellyt hallituksen esityksen 85/2022, ja esittelen lyhyesti tämän mietinnön:

Esityksellä ehdotetaan muutettavaksi uusiutuvien polttoaineiden jakeluelvoitetta vuodelle 22 eli tälle vuodelle. Lisäksi lievennettäisiin jakeluelvoitteen ylittämistä koskevaa sääntelyä väliaikaisesti. Ehdotuksen taustalla on tarve vastata Venäjän Ukrainaan kohdistaman hyökkäyssodan aiheuttamaan energiahintojen nousuun ja sen aiheuttamiin taloudellisiin ja sosiaalisiin vaikutuksiin. Myös koronapandemian hiipumisella ja siitä seuranneella kysynnän kasvulla on ollut osaltaan energiahintoja nostava vaikutus. Raakaöljyn maailmanmarkkinahinta on helmikuusta 21 helmikuuhun 22 noussut noin 56 prosenttia. Samaan aikaan dieselin pumppuhinnat ovat nousseet noin 43 senttiä litralta. Tällä hintakehityksellä on ollut laajoja vaikutuksia kuljetusalaan ja yksityisautoilijoihin sekä laajemmin talouteen ja yhteiskuntaan.

Esityksessä ehdotetaan vuoden 22 jakeluelvoitetta laskettavaksi 7,5 prosenttiyksiköllä 12 prosenttiin nykyisestä 19,5 prosentista. Velvoitteen alennus koskisi koko tätä vuotta.

## Pöytäkirja PTK 75/2022 vp

Samoin mahdollistettaisiin täysimääräinen jakeluelvoitteen ylitäytön siirto seuraavalle kalenterivuodelle. Esityksellä ei muutettaisi kehittyneiden biopolttoaineiden ja biokaasun lisävelvoitteita.

Talousvaliokunnan asiantuntijakuulemisessa hintavaikutuksen toteutumisen todennäköisyydestä on esitetty varsin ristiriitaisia arvioita. Vaikutusten siirtyminen kuluttajahintoihin, muutokset raakaöljyn kysynnässä ja taakanjakosektorin päästökiintiöiden ylittyminen ovat aiheuttaneet kriittisiä näkemyksiä talousvaliokunnan kuulemissa asiantuntijoissa. Lisäksi haasteeksi biopolttoaineiden osalta on muodostumassa kestävien raaka-aineiden rajattu saatavuus ja kasvava globaali kysyntä.

Ehdotusta on kritisoitu myös siksi, että sen voidaan katsoa antavan ristiriitaisen viestin suhteessa ilmastotavoitteisiin ja vääränlaisen markkinasignaalin ja heikentävän luottamusta investointiympäristömme vakauteen. Toisaalta tätä vaikutusta on arvioitu lieventävän se, että lakiehdotus ei muuttaisi kehittyneiden biopolttoaineiden lisävelvoitteita.

Nyt käsiteltävän sääntelyn lisäksi valmistellaan toinen, syksyllä toteutettava jakeluelvoitelainmuutos, jonka tarkoituksena on talousvaliokunnan saaman käsityksen perusteella toteuttaa 7,5 prosenttiyksikön alennus myöskin ensi vuodelle. Samoin olisi tarkoitus korvata vuosien 22 ja 23 velvoitteen laskun vuoksi saavuttamatta jääneet päästövähennykset jakeluelvoitteen korotuksilla ja nostaa vuoden 23 jakeluelvoite 34 prosenttiin.

Talousvaliokunta kiinnittää yleisesti huomiota useissa asiayhteyksissä korostamaansa ilmastotoimien kustannustehokkuuteen. On huomattava, että päästöjen vähentämisen rajakustannus liikennesektorilla kohoaa huomattavasti muita sektoreita korkeammaksi.

Vallitsevassa markkinatilanteessa on talousvaliokunnan mukaan välttämätöntä löytää keinoja vastata polttoaineen hinnan nousun laaja-alaisiin vaikutuksiin kuluttajille, kuljetusalan yrityksille ja tätä kautta koko taloudelle, ja tämä vallitseva poikkeuksellinen tilanne on siis se keskeinen perustelu sille, että tällaisia poikkeuksellisia ratkaisuja väliaikaisesti voidaan tehdä. Vallitsevassa geopoliittisessa ja taloudellisessa toimintaympäristössä myös logistiikan merkitys huoltovarmuuden turvaamisen kannalta on korostunut. Nyt ehdotetussa sääntelyssä on kyse väliaikaisesta toimesta, jonka vaikutuksia tulee seurata.

Tämä valiokunnan mietintö ei ole yksimielinen, eli siihen sisältyy vastalause. Sinänsä sisällöstä valiokunta oli yksimielinen tämän vuoden 22 osalta, mutta vastalauseen mukaisesti osa valiokunnan jäsenistä — vähemmistö — olisi toivonut tässä samassa yhteydessä tämän tekemistä jo kahdelle vuodelle eli myös vuoden 23 osalta. Talousvaliokunnan päätösehdotus kuitenkin on, että eduskunta hyväksyy muutoksitta hallituksen esitykseen 85/22 sisältyvän lakiehdotuksen. — Kiitos, arvoisa puhemies.

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

**20.10 Minna Reijonen ps:** Arvoisa herra puhemies! Polttoaineet, jakeluelvoite ja polttoaineiden hinta varmasti puhuttavat. Se on ihan selvä asia. Nyt talousvaliokunta käsitteli tätä asiaa, jakeluelvoitetta, ja tämä uusiutuvien polttoaineiden jakeluelvoitehan on aika mielenkiintoinen, että veloitetaan polttoaineissa olemaan mukana tämmöistä uusiutuvaa, ja sehän tulee oikeastaan aika kalliiksi. Nyt kun tilanne on tämä, mikä on, niin totta kai tätä pitäisi alentaa ihan reilusti ja pitkäksi aikaa, ettei olisi tämmöistä jakeluelvoitetta, eikä se olisi niin ankaraa.

## Pöytäkirja PTK 75/2022 vp

No talousvaliokunta tätä käsitteli, ja hallitus esittää, että tätä tilapäisesti alennettaisiin, mutta siellä valiokunnassa perussuomalaiset ja kokoomus eivät olleet tyytyväisiä tähän esitykseen ja esittivät paljon järkevämpää vaihtoehtoa tähän.

Niin kuin tässä esityksessä kerrotaankin, hallituksen esityksessä ehdotetaan muutettavaksi uusiutuvien polttoaineiden käytön edistämisestä liikenteessä annettua lakia. Esityksen mukaan uusiutuvien polttoaineiden jakeluelvoitetta alennettaisiin 7,5 prosenttiyksiköllä vuodeksi 2022. Vuoden 22 jakeluelvoite olisi näin ollen 12 prosenttia. Hallituksen varautumisen ministerityöryhmä on linjannut 7.4.22, että jakeluelvoitetta alennetaan väliaikaisesti 7,5 prosenttiyksiköllä. Alennukset kohdistuvat hallituksen päätöksen mukaisesti vuosiin 22 ja 23. Hallitus on ilmoittanut antavansa esityksen jakeluelvoitteen alentamista vuodelle 23 erikseen syksyn aikana. Tosiaan tässä vastalauseessa ehdotimme sellaista, että jakeluelvoite tulisi alentaa välittömästi kaikille vuosille, eikä ole erityistä syytä odottaa syksyn myöhemmän antamisen suhteen. Tämä lisäisi myös lainsäädäntötyön ennakoitavuutta ja näin tukisi elinkeinotoimintaa.

Tämä olisi kyllä aika järkevää, että tehtäisiin vähän pitemmäksi aikaa näitä päätöksiä. Tämä jakeluelvoite on semmoinen mielenkiintoinen juttu, että siellä varmasti moni autoileva ihminen yllättyy. Nyt tätä jakeluelvoitettahan vähän pienennetään tilapäisesti, mutta jatkossa — kuinka ollakaan — jakeluelvoite kiristyy entisestään. Siellä on varmasti yllätyksiä tulossa, ja siitä on ihan liian vähän vielä puhuttu. Mutta kuitenkin talousvaliokunnassa nähtiin, että olisi aika järkevöittää. Kokoomuksen ja perussuomalaisten puolelta nähtiin tällainen, ja ehdotimme sitä, mutta se ei mennyt läpi.

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

20.13 **Jani Mäkelä ps:** Arvoisa puhemies! Tämä jakeluelvoitteen väliaikainen kevenys on tietysti tervetullut pistetoimi ja helpotus tähän polttoaineen hintojen nousuun, joka varmasti osaltaan auttaa sitä, että ihmiset pärjäävät arjessaan ja pystyvät liikkumaan ne välttämättömät menonsa. Toki olisi ollut toivottavaa, että tämän opposition vastalauseen mukaisesti tämä velvoitteen poisto olisi ollut pidempi samalla kertaa, koska ei ole uskottavissa, että nämä olosuhteet äkkiä poistuvat.

Tässä on sinänsä ihan mielenkiintoista, että tällainen ilmastotoimi on nähtävä tavallaan pelkästään kuluna siinä polttoaineessa. Eli se voidaan poistaa sieltä varsin kustannusneutraalisti ilman, että se haittaa teknisesti yhtään mitään. Vain näitä ilmastotoimia silloin ei ole tehty, kun poistetaan se jakeluelvoite. Se, että sen pitää olla velvoitteena, tarkoittaa että se ei ole taloudellisesti kannattavaa vaan se täytyy pakottaa sinne polttoaineeseen — tämä kuvastaa hyvinkin monella tavalla näitä ilmastotoimia, mitä Suomessa ollaan tekemässä. Monet muutkin toimivat samalla tavalla.

Kuitenkin on niin, että inflaatio on erityisen voimakasta liikennepolttoaineissa. Suomessa on EU:n kalleinta polttoainetta, ja se suurelta osin perustuu polttoaineeseen, vaikka tällä jakeluelvoitteellakin on osatekemisensä siinä asiassa. Huviajeluilla autoilla ei juuri näillä polttoaineen hinnoilla ajeltu aiemminkaan, ei ajella nytkään, joten ne rahat, mitä siihen polttoaineeseen menee, ovat pois muusta kulutuksesta. Ei pidä siis myöskään nähdä sitä ajatusta, että polttoaineveroa laskettaisiin, puhtaasti menoeränä, eli kyllä se kertautuisi myös muussa kulutuksessa, kun ihmiset voisivat tehdä jotakin muuta kuin ostaa polttoainetta.

## Pöytäkirja PTK 75/2022 vp

**Ensimmäinen varapuhemies Antti Rinne:** Kiitoksia. — Edustaja Grahn-Laasonen, olkaa hyvä.

**20.14 Sanni Grahn-Laasonen kok:** Kiitos, arvoisa puhemies! Jatkan hiukan kokoomuksen näkökulmasta, koska olimme laatimassa tähän esitykseen vastalauseita:

Kannatamme myös jakeluelvoitteen alentamista, kuten hallituksen esityksessä on tämän vuoden osalta. Näemme, että se on välttämätön toimi, täsmätoimi, väliaikainen ratkaisu tilanteessa, jossa hinnat ovat kohonneet sodan myötä kohtuuttomasti, ja ne tietysti näkyvät hyvin nopeasti ihmisten arjessa. Tästä käytiin tänään tärkeää keskustelua kyselytunnillakin, että miten tullaan vastaan ihmisiä siinä, että arki kallistuu ja liikkuminen kallistuu kohtuuttomasti ja ennakoimattomalla tavalla, ja tämä esitys on sitä kautta perusteltu.

Mutta vastalauseemme kohdistuu siihen, että kun hallitus teki itsekkin jo päätöksen siitä, että tämä jakeluelvoite alennettaisiin kahden vuoden osalta, eli myös ensi vuotta koskien, mutta tämä päätös jäi odottamaan jonnekin tulevaan ensi vuoden osalta, niin esitimme sellaista hyvinkin yksinkertaista muutosta tähän hallituksen esitykseen, että tekisimme samassa yhteydessä jo ensi vuottakin koskien tämän päätöksen. Ei ole mitään perustetta odottaa syksyyn, että päätöksiä tehtäisiin. Jos hyväksyisitte vastalauseemme, se lisäisi myös lainsäädäntötyön ennakoitavuutta ja tukisi elinkeinotoimintaa antamalla pidemmän näkymän, ja uskon, että se vahvistaisi myös kuluttajien, siis tavallisten ihmisten, luottamusta huomiseen. — Kiitos.

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

**20.16 Hilikka Kemppi kesk:** Arvoisa herra puhemies! Autoa todellakin tarvitaan Suomessa oikeastaan ihan kaikissa kaupungeissa ja kunnissa, kaikkialla. Ihmisten näkeminen ja työssäkäynti ovat riippuvaisia autosta. Tavarat liikkuvat autolla, puu, ruoka, ihan perustavarat, perusasiat meidän elämässä liikkuvat autolla. Sen takia tämä polttoaineen nopea hinnannousu, sota-ajan hinnat, ovat todellakin tulleet iholle kaikille suomalaisille.

Ajattelen, että tämän jakeluelvoitteen tiputtaminen vaikuttaa noin 12 senttiä siellä pumpulla polttoaineiden litrahintaan. Vetoan nyt kaikkiin suomalaisiin toimijoihin, että se todella näkyy siellä pumpulla, koska riskihän on aina siinä, kun jotain tiputetaan ja toimimme kuitenkin markkinaehtoisessa mallissa, että se paine hintojen tiputtamiseksi ei päädy maaliin asti ja että se ihminen, jota varten tämäkin kokonaisuus on luotu — että se polttoaineen hinta tippuu 12 sentillä — ei saa sitä hyötyä. Vetoan kaikkiin toimijoihin, että vähintään tämä 12 senttiä näkyy siellä pumpulla.

Keinoja tulee ilman muuta löytää vielä lisää. Niitä haetaan jatkuvasti, niitä on haettu heti sodan ensimmäisistä päivistä asti, kun nähtiin varsin nopeasti, että sodalla on valtavan suuri vaikutus polttoaineiden hintoihin ja sitä kautta auton käyttöön ja elämisen kustannuksiin.

Tämä alkuperäinen ajatus polttoaineiden hinnan tiputtamisesta noin 20 sentillä tuli varsin nopeasti vastaan. Se maksaa nimittäin noin miljardin, tämä polttoaineiden hinnan tiputtaminen 20 sentillä. Varsin, varsin kallista touhua, mutta ajattelen, että myös keskustelut sen osalta, miten tästä vielä tiputetaan polttoaineiden hintaa niin, että kaikki suomalaiset voivat käydä töissä ja elää kaikkialla Suomessa, pitää silti pitää keskusteluissa mukana.

Ammattidiesel on ollut yksi kokonaisuus, mikä on liikkunut mukana matkassa. Se osoitautui vain varsin hitaaksi tavaksi toimia. Tänään myöhemmissä hallituksen esityksissä päästään toki pureutumaan vähän raskaamman liikenteen tarpeisiin.

## Pöytäkirja PTK 75/2022 vp

Ajattelen, että erityisesti tämä polttoainekysymys tuli minulle vastaan, kun tein selvitystä lapsiperheköyhyydestä ja yhdeltä kokemusasiantuntijalta sain sellaisen palautteen, että mummon hautajaisissa käynti romahdutti koko perheen talouden niin, että heillä ei ollut varaa maksaa asumista eikä ollut varaa maksaa ruokaa, ja tämä tilanne oli ennen Ukrainan sotatilannetta, Venäjän hyökkäyssotaa. Ajattelen, että meillä on kysymyksessä varsin raskas aihe ja varsin tärkeä sellainen.

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

**20.19 Minna Reijonen ps:** Arvoisa herra puhemies! Perussuomalaiset ovat nostaneet kovasti esille polttoainehintoja, ja kyllähän polttoainehinnat ovat erittäin kovat. Varmasti se polttoaineiden verotuksen keventäminen olisi ihan realistista nyt tähän aikaan, ja sitä samaa on tehty jo monissa maissa. Ranska ja Saksa ja Ruotsi ja ilmeisesti Espanjakin ovat alentaneet polttoaineverotusta, ja se olisi kyllä syytä ehdottomasti alentaa nyt ihan välittömästi.

Perussuomalaisten suunnalta on myös kuulunut sitä, että mitä jos jakeluvelvoite poistetaisiin kokonaan, olisiko se kenties mahdollista. Kyllä semmoistakin varmaan tässä maailmantilanteessa kannattaisi ehdottomasti harkita.

Auto on kuitenkin meillä semmoinen väline, että sitä ei käytetä hupivälineenä, vaan se on välttämätön pakko. Sitä tarvitaan työssäkäyntiin ja että pärjätään täällä Suomessa. Ei voi olla sillä tavalla, että ei huomioida sitä suomalaisten liikkumista pitkien etäisyyksien maassa. — Kiitos.

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

**20.20 Juha Mäenpää ps:** Arvoisa puhemies! Tuossa viime viikolla keskustelin yhden ystävän kanssa, joka kertoi omasta vaimostaan, jolla työmatkaa on noin viisi kilometriä. Nykyisellä kustannustasolla he ovat perheensä kanssa aika tiukalla. Mutta hänen vaimonsa työpaikalla, Seinäjoella tämmöisessä hoitolaitoksessa, on nainen, joka käy siellä Evijärveltä töissä. Tuossa googlailin vähän sitä matkaa, ja yhdensuuntainen matka on 85 kilometriä eli päivittäin tulee 170 kilometriä matkaa. Niin kuin varmaan täällä salissa tiedätte, Seinäjoelta Evijärvelle ei mene ratikkaa eikä bussia eikä metroa, niin että oman auton käyttö vaihtuvista työajoista johtuen on aivan välttämätöntä. Heillä alkaa olla semmoinen tilanne, että ei ole varaa käydä töissä. Tavallansa joutuu jo maksamaan siitä, että saa käydä töissä. Jos hän onnistuneesti päättäisi määräaikaisen työsopimuksensa ja jäisi tukien varaan, hän saisi enemmän käteen kuin tällä hetkellä saa. Eli kyllä aika huolestuttava tämä tilanne on.

Se, että polttoaineen hinta on noussut, johtuu maailmanmarkkinahinnasta, yhtiöiden katteista ja valtion verotuksesta, joiden päälle tulee arvonlisävero, ja kun tämä arvonlisäverokertymä on varmasti kasvanut nyt aika huomattavasti polttoaineen hinnan nousun myötä, niin mielestäni olisi aivan välttämätöntä, että sitä polttoaineveroa alennettaisiin kaikissa polttoaineluokissa sen verran kuin se arvonlisäverokertymä on kasvanut. Olen tästä kyllä valmistellut lakialoitetta, ja toivotaan, että se ehtii vielä ennen kesää teille tänne käsiteltäväksi. Siis eihän tämä ole kestävä, että ihminen joutuu maksamaan siitä, että käy töissä. — Kiitoksia.

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

## Pöytäkirja PTK 75/2022 vp

20.23 **Hilkka Kemppi kesk:** Arvoisa herra puhemies! Edustaja Reijonen nosti esiin tämän jakeluelvoitteesta kokonaan luopumisen, ja ajattelen, että on ehkä syytä sen verran korjata, että edellinen hallitushan kiristi nimenomaan tätä jakeluelvoitetta, ja syynähän olivat EU:n muuttuneet säännökset sen osalta, että jakeluelvoitteeseen lisättiin velvoitetta ja velvoittavuutta, ja sen myötä sitten perussuomalaisetkin olivat hallituksessa nimenomaan kiristämässä tätä jakeluelvoitetta nykyisestään. Mutta ajattelen kuitenkin, että tässä tilanteessa meidän tulee toimia tietenkin EU-raameissa, kun me EU:n jäseniä ollaan, mutta tässä raamissa ei olisi syytä kuitenkaan olla kunnianhimoisempi kuin Euroopan unioni määrittelee. Sen osalta meidän tulisi varmasti tarkistaa tätä jakeluelvoitteen linjaa myös tulevien vuosien osalta nyt rauhassa.

Ajattelen, että myös täällä polttoainerintamalla tapahtuu mielenkiintoista, ja sen vuoksi tutkimuksella ja kehittämisellä voidaan saada tulevana vuosina aikaan myös merkittäviä kokonaisuuksia — nimittäin esimerkiksi LUT eli Lappeenrannan ja Lahden yliopisto on kehittänyt tällaisen hiilivetytekniikan, jolla on saatu viime kesän aikana tuotettua noin 200 litraa polttoainetta, jonka litrahinnaksi muodostuu alle 60 senttiä. Ja miten se polttoaine on tuotettu, niin käytännössä ilmasta puristamalla tämä polttoaine on tuotettu. Ajattelen, että tämänkaltaisissa uusissa innovaatioissa — joihin minun aivoni eivät ihan vielä maalaisjärjellä taivu, mutta joita kuitenkin pystytään tekemään ja sillä energialla liikuttamaan autoja ja muita moottorivälineitä — makaa toivo tietenkin esimerkiksi liikenteen kustannusten merkittävän alentamisen kannalta.

Mutta nyt, kun elämme tätä sota-ajan tilannetta ja sota-ajan hintoja, niin meidän tulee kyetä vastaamaan niihin, ja siinä tämä esitys on oiva ratkaisu: tällä pystytään tosiaan 12 senttiä tiputtamaan välittömästi sitä polttoaineiden hintaa ja toivottavasti vielä ennen kesää.

**Ensimmäinen varapuhemies Antti Rinne:** Toivon, että keskustellaan tästä nyt käsillä olevasta esityksestä ja pitäydytään siinä. — Edustaja Reijonen.

20.25 **Minna Reijonen ps:** Arvoisa herra puhemies! Tässä nyt tuli esille tämä jakeluelvoite ja tavallaan se, mitä aikaisemmat hallitukset ja muut ovat tehneet. Mutta tässä tilanteessa, kun on tämä tilanne, niin totta kai kannattaa elää tämän tilanteen mukaan ja huomioida sitten nykypäivän tarpeet ja miten tämä sotatilanne ja muut vaikuttavat. Tosiaan kannattaa miettiä vielä tarkemmin sen asian järjeistämistä.

Jos miettii tätä jakeluelvoitetta, niin totta kai vähän ihmettelen itsekin sitä, että jos käyn tankkaamassa auton, niin kuka sitä seuraa ja miten tiedetään, minkä verran siinä on sitä uusiutuvaa mukana. Onko sitä ihan satunnaisesti, niin että jossakin tankkiin tulee enemmän kuin toiseen? Mistä tiedän, paljonko sitä uusiutuvaa on mukana? Onko se tasapuolisesti, ja miten sitä seurataan? En oikein tiedä, miten sitä seurataan ja tutkitaan. Miten muissa maissa seurataan tätä asiaa?

Just tuossa äskettäin sain yhdeltä kuljetusyrittäjältä viestin juuri polttoaineen hintaan liittyen. Hän tosiaan totesi tällä tavalla, että polttoaineen hinnalla halutaan vain maksaa ylisuurta velkaa. Siinä varmaan vähän pitää miettiä, halutaanko oikeasti kerätä sitä rahaa maksamaan vain ylisuurta Suomen velkaa, niin että ei käytetä tieliikenteen hyväksi sitä rahaa, mitä kerätään. Kyllä pistää miettimään tämä kuljetusyrittäjän viesti, minkä juuri äsken sain. — Kiitos.

## Pöytäkirja PTK 75/2022 vp

**Ensimmäinen varapuhemies Antti Rinne:** Kiitos. — Totean, että edelleenkin käsitellään tätä jakeluvaihtoehtojen alentamista ja siihen liittyvää vastalauseita eikä muuta. — Edustaja Mäkelä, olkaa hyvä.

20.27 **Jani Mäkelä ps:** Arvoisa puhemies! Kun tämän jakeluvaihtoehtojen aiempi muutos nostettiin keskusteluun, katson kuitenkin aiheelliseksi huomauttaa, että vuonna 2016 tämä asia ilmeni vain selonteon lausumassa, ja ellen väärin ymmärrä, niin se oli kyllä myöhempi Sipilän hallitus ja kenties siniset, jotka sitä jakeluvaihtoehtoa konkreettisesti nostivat, jos nostivat. Tämä logiikka muutenkin toimii niin päin, että nyt hallitus sanoo, että maailmanmarkkinahinnat ovat korkeat ja sen takia polttoaine on Suomessa kallista, mutta se logiikka ei kuitenkaan hallituksen mielestä toimi toisinpäin eli niin, että koska maailmanmarkkinahinnat ovat korkeita, niin verotusta pitäisi laskea, ja kun taloustilanne on huono, verotusta pitäisi laskea. Silloin kun niitä verotuksia nostettiin, taloustilanne oli parempi ja maailmanmarkkinahinnat olivat alemmat. Olisiko nyt loogista toimia toisinpäin, kun maailmanmarkkinahinnat ovat korkeammat?

Yleiskeskustelu päättyi ja asian käsittely keskeytettiin.

### 3. Hallituksen esitys eduskunnalle laiksi kuljetusyritysten määräaikaisesta polttoainetuesta

Hallituksen esitys HE 92/2022 vp

Valiokunnan mietintö TaVM 15/2022 vp

*Ensimmäinen käsittely*

**Ensimmäinen varapuhemies Antti Rinne:** Ensimmäiseen käsittelyyn esitellään päiväjärjestyksen 3. asia. Käsittelyn pohjana on talousvaliokunnan mietintö TaVM 15/2022 vp. Nyt päätetään lakiehdotuksen sisällöstä. — Avaan yleiskeskustelun. Esittelypuheenvuoro, edustaja Grahn-Laasonen, olkaa hyvä.

*Keskustelu*

20.28 **Sanni Grahn-Laasonen kok** (esittelypuheenvuoro): Kiitos, arvoisa puhemies! Talousvaliokunta on ahkeroinut, ja meillä on paljon esityksiä eduskunnalle, ja nyt seuraava koskee hallituksen esitystä 92/22, ja tämän mietinnön teille esittelen.

Lailla kuljetusyritysten määräaikaisesta polttoainetuesta on tarkoitus kompensoida kuljetustoimialalle polttoaineiden hintojen äkillistä ja voimakasta nousua. Tavoitteena on, että tuki kohdistuisi sellaisiin toimijoihin, joilla ei ole mahdollista välittömästi siirtää kustannustensa nousua asiakashintoihin. Talousvaliokunta puoltaa ehdotetun sääntelyn hyväksymistä muutoksin, ja lisäksi tähän esitykseen sisältyy yksi lausumaehdotus, ja mietintöön on myöskin tehty vastalause.

Talousvaliokunta on ottanut kantaa viime aikoina erityisesti koronapandemian johdosta säädettyihin yritystukiin lukuisten aikaisempien lainsäädäntöehdotusten yhteydessä. Valiokunta on katsonut, että normaalioloissa markkinoiden toimivuuden kannalta on tärkeää, että lainsäädäntötoimet puuttuisivat mahdollisimman vähän lähtökohtaan yritysten kilpailuedellytysten tasapuolisuudesta. Ja kun näin on, niin jouduimme punnitsemaan tämän yritystuenkin kohdalla sen perusteita erityisen huolellisesti.

## Pöytäkirja PTK 75/2022 vp

Valiokunta katsoo, että erityisesti kuljetusalan tukeminen on nyt perusteltua, koska kuljetusala on välillisesti muiden toimialojen taustatekijä ja mahdollistaja. Kuljetusala liittyy myös huoltovarmuuteen. Suomen huoltovarmuuden kannalta olennaiset toiminnot ja keskeisten hyödykkeiden saatavuus on pystyttävä turvaamaan myös maantiekuljetusten avulla. Ja kuten tässä salissa on tänäänkin käyty keskustelua, niin tilanne on poikkeuksellinen sodan nostattamien polttoaineen hintojen myötä.

Talousvaliokunnan asiantuntijakuulemisissa on tuotu esille, että ehdotettu sääntely tulee luoneeksi epäjatkuvuuskohdan elinkeinojen välille siihen, minkälaista toimintaa luetaan tukikelpoiseksi ja mikä rajautuu sen ulkopuolelle. Talousvaliokunta yhtyy kuulemiansa asiantuntijoiden huomautuksiin siitä, että tämä epäjatkuvuus näyttää muodostavan epätydyttävän asetelman yritysten keskuuteen, ja siksi talousvaliokunta pitää tärkeänä, että tulevassa lainsäädännössä tämä kysymys otetaan asianmukaisesti huomioon, ja esittää tähän liittyvää lausumaa myöskin eduskunnan täysistunnon hyväksyttäväksi.

Talousvaliokunta tähdentää, että tämän nyt esitetyn tuen tarkoitus on olla nopea ja väliaikainen apu. Se on toki takautuva myöskin tilanteessa, jossa yritysten toimintaedellytykset ovat ulkoisista syistä voimakkaasti ja odottamatta vaikeutuneet. Tällaisissa tilanteissa myös tukimuodot, jotka eivät normaaliolosuhteissa olisi perusteltuja tai sallittuja, voivat olla hyväksyttäviä. Tosiaan hyvin kävi esille valiokunnan kuulemisissa, minkälaiset vaikutukset polttoaineen rajulla hinnannousulla on kuljetusalan tilanteeseen, ja tämän tilannekuvan uskon kyllä eduskunnan salin laajasti jakavan.

Jotta yrityksiä kohdeltaisiin tasapuolisesti ja jotta hallitus voisi vielä uudelleen harkita tilannetta nimenomaan tämän tasapuolisuuden näkökulmasta, mietintöön sisältyy seuraava lausumaehdotus, jonka luen: ”Eduskunta edellyttää, että valtioneuvosto laatii pikaisesti hallituksen selvityksen ja tarvittaessa esityksen siitä, onko varatun määrärahan puitteissa mahdollista tukea niitä kevyttä polttoöljyä käyttäviä toimijoita, jolle esityksen kuljetustuki ei tällä hetkellä kohdistu, ja tekee myös tarvittaessa notifikaation komissiolle.”

Tosiaan, niin kuin sanoinkin, tähän on esitetty vastalause, jonka sisällön mielelläni esittelen sitten erillisessä puheenvuorossa tuolta salista käsin. — Tässä mietinnön esittely lyhyesti, arvoisa puhemies.

**Ensimmäinen varapuhemies Antti Rinne:** Kiitoksia esittelypuheenvuorosta. — Edustaja Kemppi, olkaa hyvä.

**20.32 Hilikka Kemppi kesk:** Kiitoksia, arvoisa puhemies! Tämä on kuljetusyritysten määräaikainen polttoainetuki ja erittäin toivottu alalla, erittäin odotettu alalla ja kaikkien suomalaisten tarvitsema, jotta kuljetusten hinnat pysyvät sen verran edes alhaalla, tai maltillisina, että meillä on varaa kuljettaa logistiikkaa ja ihmisiä ja pitää huolta suomalaisesta huoltovarmuudesta.

Tämä tuki koskisi maanteillä tapahtuvia tavara- ja henkilökuljetuksia. Käytännössähän se tarkoittaisi esimerkiksi puukuormaa ajavaa rekkaa, loka-autoa, lumikuorman kuljettamista ja monia muita varsin arkisia toimenpiteitä. Polttoaineiden hinnan myötä näiden kuljetusyrityksien laskut ovat saattaneet nousta jopa satojatuhansia euroja kuukaudessa, jos on useampi ajoneuvo liikenteessä. Ne ovat varsin kovia laskuja.

Tämä laki koskisi kaikkia polttoainemuotoja, mitä pidän erittäin tervetulleena. Tukea olisi mahdollista saada kolmelta kuukaudelta laissa säädetyin ehdoin. Tämä viiden prosentin polttoaineiden kustannuksista laskettava osuus, joka tässä korvattaisiin, on varsin mal-



## Pöytäkirja PTK 75/2022 vp

tillinen, mutta se on ilman muuta parempi kuin nykytilanne, kun ei olla pystytty maksamaan nopeasti.

Ajattelen, että tämä lakiesitys parantaisi liikennealalla toimivien yritysten kykyä selvitä tästä äkillisestä hintojen noususta ja erityisesti taloudellisista vaikeuksista sen osalta sekä ylläpitää alan kykyä huolehtia huoltovarmuuteen liittyvistä tehtävistä. Olen erittäin huolissani yrittäjien tulevaisuuskosta ja erityisesti sellaisten yrittäjien, jotka ovat ehtineet investoida paljon tai heillä on paljon investointipainetta, ja milläpä kuljetusalan yrityksellä ei tällä hetkellä olisi, kun me elämme samaan aikaan tätä hiilineutraalia siirtymää ja erityisesti kaluston osalta se tuo painetta näille yrityksille.

Tämä tuki on haettavissa vasta marraskuussa, mikä on tietenkin suuri pettymys ihan meille kaikille, myös minulle, hallituspuolueen kansanedustajalle. Vetoan kovasti ministeriöön, että me saisimme tämän maksuun nopeammin emmekä vasta marraskuussa, mutta ymmärrän kyllä hyvin sen, että esimerkiksi kustannustukikierrokset, jotka ovat olleet myös varsin tärkeitä, vievät resursseja ja aikaa ja mahdollisuuksia sieltä päästä, ja se tietenkin viivästyttää tätä kokonaisuutta. Mutta erittäin tervetullut kokonaisuus.

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

20.35 **Jani Mäkelä ps:** Arvoisa puhemies! Vaikka tämäkin esitys varmaan sitten aikaan, kun se voimaan astuisi, parantaa kuljetusalan tilannetta, niin ei tämä käsittely nyt ihan putkeen tainnut kuitenkaan mennä. Nimittäin tuoreeltaan, kun talousvaliokunta sai tämän mietintönsä valmiiksi tänään, postilaatikoihin pamahti kansanedustajille Suomen Kuljetus ja Logistiikka SKAL ry:ltä tiedoteviesti, jonka otsikkona oli: ”Hallitus petti lupauksensa — kuljetusyritysten polttoainetuki jää alle puoleen luvatusista”. Elikkä heidän laskelmiensa mukaan siitä luvatusista 75 miljoonasta tulee kuljetusyritysten hyödyksi vain puolet, ja he vaativat polttoaineveron alentamista EU:n sallimaan minimiin välittömästi, kuten monissa kilpailijamaissamme on tehtykin. He perustelevat tätä sillä, että suomalaisen logistiikan kilpailukyky säilyisi tällä tavalla edes jollakin tasolla. Tähän näkemykseen on helppo yhtyä; hyvin perussuomalaisen linjan mukainen näkemys, jota olemme koko ajan pyrkineet tuomaan esille. Tuntuu menevän hieman kuuroille korville täällä eduskunnassa.

Mitä taas tulee takseihin, niin kyllä tämä ehdottomasti takseihin pitäisi saada ulotettua. Kuten tiedämme, taksiuudistuksen jälkeen taksialan tilanne ylipäänsä on ollut äärimmäisen vaikea, ilman tätä polttoaineiden hinnannousuakin. Kun tässä valiokunnan mietinnössä puhutaan huoltovarmuudesta, niin itse kyllä liittäisin myös taksit tietyllä tavalla mukaan huoltovarmuuteen, koska monilla alueilla taksi on eräänlaisen peruspalvelun asemassa, eli jos et vaikka ole niin sairas, että ambulanssi huolisi sinut kyytiin, niin taksilla on mentävä lääkäriin. Tilanne on tällainen. Eli kyllä taksikin on tietyllä tavalla huoltovarmuuden tekijä tässä pitkien etäisyyksien harvaan asutussa maassamme. On tietysti hyvä, että tässä mietinnössä taitaa olla tämä lausuma, joka myöskin velvoittaisi taksit huomioimaan, mutta jos tämä kuljetusliikennekin huomioidaan vasta marraskuussa, niin en edes halua arvailla, kauanko siinä taksien huomioimisessa nyt sitten käytännössä menisi. Myöhässä tulee.

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

## Pöytäkirja PTK 75/2022 vp

**20.37 Minna Reijonen ps:** Arvoisa herra puhemies! Tämä polttoaineiden kustannustuki on toki tervetullut, siitä hallitukselle kiitos. Mutta siinä on myös semmoisia asioita, mitkä olisi voinut ehkä tehdä paremminkin. Siellä talousvaliokunnassa perussuomalaiset olivat mukana esittämässä myös tämmöisiä vaihtoehtoisia asioita tähän kustannustukeen.

Kun on kuunnellut kenttää ja autoilijoita ja yrittäjiä tästä asiasta, niin kyllähän tämä nyt epäreilulta vaikuttaa. Tämä rajaa tietynlaiset yrittäjät pois sieltä. Tämähän pitäisi koskea ihan laidasta laitaan semmoisia yrittäjiä, jotka käyttävät niitä polttoaineita, eikä pelkästään sitten vain tietynlaisia, niin että kyllä tässä jää paljon pois yrittäjiä. Se yllättää varmasti monet, että ei tämä automaattisesti menekään.

Sitten tämä aikataulutus on sillä tavalla mielenkiintoinen, että tässä otetaan huomioon helmi—huhtikuusta olevat polttoainekulut. No, helmi—huhtikuussa kyllä tietysti polttoainekuluja yrittäjille tulee, mutta kun kesää kohti on menty, niin monella voi olla, että vasta toukokuussa ja kesäkuussa on kyllä isommat polttoaineostokset tehty, ja se polttoaineen hinta on jo noussut aika kovasti siitä ajasta ja näyttää nousevan vain edelleenkin, niin että enemmän sitä tasapuolisuutta tähän varmasti tarvittaisiin.

Se, että sitä summaa ei nyt käytetäkään kokonaan — niitä miljoonia, jotka on suunniteltu — vaan ne jätetään sinne jotenkin jemmaan, niin se myös tässä huolestuttaa, kun tällainen päätös kuitenkin on tehty. Ainakin SKAL viestitti hirveän pettynyt olevansa tähän, että asia ei nyt mennytkään ihan niin kuin oli kuviteltu. On kuitenkin äärettömän tärkeää, että se kuljetusala Suomessa toimii, ja on ikävää kuultavaa, että kuljetuspuolelta tulee hirveästi pettynöitä kommentteja, ettei tässä kyllä kannata enää töitä tehdä. Eihän siinä mitään järkeä ole, jos yrittäjät alkavat näin ajatella toinen toisensa jälkeen. Mitenkä se Suomi sitten tosiaan pärjää?

Mutta toive on, että se tasapuolisuus tässä pitäisi toteuttaa ja myös sitten se maksatusjuttu. Jää niin myöhään ennen kuin sen vasta sitten saa, ja toivoisi, että sitäkin vähän voitaisiin varhaistuttaa. Toivon, että hallitus kuuntelee oppositiota näissä asioissa ja ottaa huomioon sitten myös nämäkin asiat. — Kiitos.

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

**20.39 Juha Mäenpää ps:** Arvoisa puhemies! Tämä on oikeansuuntaista, että on lähdetty tukemaan kuljetusyrittäjiä. Suomen Kuorma-autoliitto on kyllä ilmoittanut pettymyksensä tähän tuen suuruuteen, ja itse asiassa tässä on tietynlaisia ongelmakohtia ja tämä on tosi vaikea asia, koska eivät mene aina tasan nämä karkit, mitä täällä jaetaan jonkun tukemiseksi.

Tarkastin vielä edustaja Grahn-Laasoselta tuon Mäkelän puheenvuoron jälkeen: taksit on nyt edustaja Grahn-Laasosen mukaan otettu huomioon tässä kuljetustuessa. On hyvä, että tämä on huomioitu, koska siellä oli aika epätasa-arvoinen asema, että siellä on maaseudulla taksibusseja, jotka ovat tehneet pitkiä sopimuksia koulukuljetuksista, ja he eivät olisi saaneet, mutta sitten jos samoja linjoja ajaa liikenneluvalla joku linja-autoyhtiö, niin he olisivat saaneet. Tämä on mielestäni hyvä asia, että tämä on nyt saatu tasapainotettua, ja aikaisemmin silloin salissa käytin juuri tästä asiasta puheenvuoron.

Se, mikä tässä on ongelmallista: Ehkä itse näkisin, että prosentuaalisesti eniten on nousut kevyt polttoöljy tai moottoripolttoöljy, millä nimellä sitä nyt kutsumme, ja sitä käytetään hyvin paljon rakennusalan maansiirtokoneissa, pyöräkuormaajissa, kaivinkoneissa, jyrissä, ja yhtä lailla meidän Suomen ehkä tärkeimmällä alalla elikkä metsälalla metsäko-

## Pöytäkirja PTK 75/2022 vp

neet käyttävät kevyttä polttoöljyä. Hyvin usein on niin, että metsäkoneita siirretään näiden metsäkoneyrittäjien omalla kalustolla, ja ne ovat välillä aika pitkiä siivuja, ja kun he ajavat omia koneitaan ja heillä ei ole liikennelupaa, niin tätä ei ole tässä huomioitu.

Eli yhteenvetona nyt edelleen totean omana näkökulmanani, että kaikista oikeudenmukaisinta olisi ollut se, että hallitus olisi heti toiminut polttoaineen hinnan noustua. Tuossa pari vuotta sitten he korottivat polttoaineverotusta sanomalla, että se on indeksikorotus, ja kyllä tällä hetkellä, kun hinnat ovat riistäytyneet käsistä, nyt olisi pitänyt tehdä semmoinen indeksialennus tähän polttoaineen hintaan. Ja toivottavasti vielä tähän reagoidaan, koska polttoaineen hinta on noussut ihan liiaksi.

**Ensimmäinen varapuhemies Antti Rinne:** Kiitoksia. — Edustaja Grahn-Laasonen, olkaa hyvä.

**20.42 Sanni Grahn-Laasonen kok:** Kiitos, arvoisa puhemies! Valiokunta ehdottaa 2 §:n 1 momentista poistettavaksi virkettä, joka rajaa taksiliikenteen tukikelpoisuuden ulkopuolelle. Eli toisin sanoen liikennelupaanojautuva taksiliikenne on tukikelpoista tämän ehdotetun muutoksen myötä. Olisin voinut tämän kyllä tuossa esittelyssä mainita, siitä edustaja Mäkelälle pahoittelut. Tämä muutos on tosiaan perusteltu, niin että myöskin taksit saadaan tällä tämän kuljetustuen piiriin, ja tässä puolueet olivat valiokunnassakin yksimielisiä.

No, sitten tuon esiin sen, että kokoomus on kyllä tästä perusratkaisusta hallituksen kanssa eri mieltä ja teimme yhdessä perussuomalaisien kanssa tästä vastalauseen ja ihan pykälämuutoksiakin. Nimittäin se perustelu, mikä tänään tuli kuljetusalaltakin, SKALilta, voimakkaasti hallituksen suuntaan, oli se, että hallitus antoi lupauksen 75 miljoonan euron tuesta kuljetusalalle ja tähän tukimuotoon, ja he ilmaisivat pettymyksen siihen, että näillä tukikriteereillä, jotka nyt hallitus esittää, tällaista summaa ei tulla käyttämään alan tukemiseen. Eli se tuki jää kyllä alimittaiseksi. Tältä osin ymmärrän kyllä alan pettymyksen.

Toinen kriittinen kohta on se, että tämä esitys kohtelee polttoaineiden hinnan noususta kärsineitä aloja epätasa-arvoisesti, ja se nousi voimakkaasti lausuntopalautteessa esille. Ei ole mitään perusteita sille, minkä takia ei ole huomioitu esimerkiksi infrarakentamista, maa- ja metsätaloutta, kiinteistöpalveluita. Meillä on paljon koneyrittäjiä, meillä on jätekuljetuksia, maansiirtoa ja niin edelleen — aloja, joilla polttoaineiden hinta on noussut yhtä lailla eikä vaikutuksia saada hintoihin. Nämä ovat jääneet kokonaan tämän tuen ulkopuolelle. Siihen toki nyt tuossa lausumassa pyritään vaikuttamaan, mutta mikäli halua on ja tahtoa on, niin eduskunta voisi hyväksymällä tämän vastalauseen myöskin huomioida tasapuolisemmin kaikki toimialat.

Eli ne esitykset, mitä esitämme vastalauseessa, ovat sellaisia, että korotetaan sitä prosenttiosuutta eli käytännössä korotetaan sitä osuutta, jolla tuetaan kuljetusyrittäjiä, sisällytetään taksit, niin kuin tässä esityksessä onkin, ja sen lisäksi laajennetaan tämän tuen kattavuutta tasa-arvoisemmin eri toimialoille. Nämä muutokset voidaan tehdä tavalla, joka pysyy tässä hallituksen lisäbudjetissa esittämässä 75 miljoonan euron raamissa.

Viimeinen huomio koskee tuen maksatuksen aikataulua: Eihän tämä nyt optimaalinen ole, että muutaman kuukauden osalta tuki määräytyy alkuvuodesta ja se maksetaan vasta loppuvuodesta. Toivoisin jatkossa kyllä, että hallitus kiinnittäisi huomiota siihen, että kun tuetaan, niin pitäisi tukea oikea-aikaisesti ja pyrkiä tulemaan yrittäjiä vastaan ja löytämään ne tiet ja ratkaisut siihen, että maksatus olisi joustavaa ja helpottaisi aidosti arjessa todella

## Pöytäkirja PTK 75/2022 vp

kovien kustannusten keskellä kamppailevien yritysten tilannetta. — Kiitos, arvoisa puhemies.

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

20.45 **Jani Mäkelä ps:** Arvoisa puhemies! Vielä omalta osaltani korjaan tämän virheen, ettei pöytäkirjaan jää väärää todistusta: Tosiaan kun noista takseista mainitsin, niin olin olettanut alun perin, että jos noinkin iso asia olisi sinne korjattu, niin se olisi ollut enemmän julkisuudessa, ja kun tämä mietintö tuli niin nopealla aikavälillä pöydälle eduskuntaan, niin tein vain virheellisen tulkinnan siitä vastalauseen pykälän muotoilusta, että sitä tukea laajennettaisiin, ja oletin, että se jollain tavalla koskisi takseja. Eli virhe tosiaan johtui tästä, ja pahoittelen sitä. Hyvä, että valiokunta on huomionut taksiliikenteen mietinnössä.

Sinänsä muu puheenvuorossa sanomani taksien huoltovarmuustekijöistä jää edelleenkin voimaan.

Yleiskeskustelu päättyi ja asian käsittely keskeytettiin.

### 4. Seuraava täysistunto

Eduskunnan seuraava täysistunto on perjantaina 17.6.2022 klo 13.00. Täysistunto lopetetaan klo 20.46.

Pöytäkirjan vakuudeksi:

Maija-Leena Paavola