

Täysistunto

Torstai 16.6.2022 klo 20.05—20.46

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 jakeluvolvoitetta vuodelle 22 eli tälle vuodelle. Lisäksi lievennettäisiin jakeluvolvoitteen 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 jakeluvolvoitetta laskettavaksi 7,5 prosenttiyksiköllä 12 prosenttiin nykyisestä 19,5 prosentista. Volvoitteen alennus koskisi koko tätä vuotta. Samoin mahdollistettaisiin täysimääräinen jakeluvolvoitteen ylityksen siirto seuraavalle kalenterivuodelle. Esityksellä ei muutettaisi kehittyneiden biopolttoaineiden ja biokaasun lisävolvoitteita.

Talousvaliokunnan asiantuntijakuulemisissa hintavaikutuksen toteutumisen todennäköisyydestä on esitetty varsin ristiriitaisia arvioita. Vaikutusten siirtyminen kuluttajaintoihin, muutokset raakaöljyn kysynnässä ja taakanjakosektorin päästökiiintiöiden ylittyminen ovat aiheuttaneet kriittisiä näkemyksiä talousvaliokunnan kuulemisissa 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 luottamus-

Pöytäkirjan asiakohta PTK 75/2022 vp

ta investointiympäristömme vakauteen. Toisaalta tätä vaikutusta on arvioitu lieventävän se, että lakiehdotus ei muuttaisi kehittyneiden biopolttoaineiden lisävelvoitteita.

Nyt käsiteltävän sääntelyn lisäksi valmisteilla on toinen, syksyllä toteutettava jakeluvelvoitelainmuutos, 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 jakeluvelvoitteen korotuksilla ja nostaa vuoden 23 jakeluvelvoite 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, jakeluvelvoite ja polttoaineiden hinta varmasti puhuttavat. Se on ihan selvä asia. Nyt talousvaliokunta käsitteli tätä asiaa, jakeluvelvoitetta, ja tämä uusiutuvien polttoaineiden jakeluvelvoitehan on aika mielenkiintoinen, että velvoitetaan 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 jakeluvelvoitetta, eikä se olisi niin ankaraa.

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 jakeluvelvoitetta alennettaisiin 7,5 prosenttiyksiköllä vuodeksi 2022. Vuoden 22 jakeluvelvoite olisi näin ollen 12 prosenttia. Hallituksen varautumisen ministerityöryhmä on linjannut 7.4.22, että jakeluvelvoitetta alennetaan väliaikaisesti 7,5 prosenttiyksiköllä. Alennukset kohdistuvat hallituksen päätöksen mukaisesti vuosiin 22 ja 23. Hallitus on ilmoittanut antavansa esityksen jakeluvelvoitteen alen- tamista vuodelle 23 erikseen syksyn aikana. Tosiaan tässä vastalauseessa ehdotimme sel- laista, että jakeluvelvoite tulisi alentaa välittömästi kaikille vuosille, eikä ole erityistä syy-

Pöytäkirjan asiakohta PTK 75/2022 vp

tä odottaa syksyyn 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 jakeluvelvoite on semmoinen mielenkiintoinen juttu, että siellä varmasti moni autoileva ihminen yllättyy. Nyt tätä jakeluvelvoitettahan vähän pienennetään tilapäisesti, mutta jatkossa — kuinka ollakaan — jakeluvelvoite 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 perussuomalaisen 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 jakeluvelvoitteen 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 jakeluvelvoite. 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 polttoaineeveroon, vaikka tällä jakeluvelvoitteellakin 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 polttoaineeveroa laskettaisiin, puhtaasti menoeränä, eli kyllä se kertautuisi myös muussa kulutuksessa, kun ihmiset voisivat tehdä jotakin muuta kuin ostaa polttoainetta.

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 jakeluvelvoitteen 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.

Pöytäkirjan asiakohta PTK 75/2022 vp

Mutta vastalauseemme kohdistuu siihen, että kun hallitus teki itsekkin jo päätöksen siitä, että tämä jakeluvelfoite 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 jakeluvelfoitteen 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. Tänäpä myöhemmissä hallituksen esityksissä päästään toki pureutumaan vähän raskaamman liikenteen tarpeisiin.

Ajattelen, että erityisesti tämä polttoainekysymys tuli minulle vastaan, kun tein selvitystä lapsiperheköyhydestä 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

Pöytäkirjan asiakohta PTK 75/2022 vp

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 jakeluvälvoite 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.

20.23 Hilkka Kemppi kesk: Arvoisa herra puhemies! Edustaja Reijonen nosti esiin tämän jakeluvälvoitteesta kokonaan luopumisen, ja ajattelen, että on ehkä syytä sen verran korjata, että edellinen hallitushan kiristi nimenomaan tätä jakeluvälvoitetta, ja syynähän olivat EU:n muuttuneet säännökset sen osalta, että jakeluvälvoitteeseen lisättiin velvoitetta ja velvoittavuutta, ja sen myötä sitten perussuomalaisetkin olivat hallituksessa nimenomaan kiristämässä tätä jakeluvälvoitetta 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 jakeluvälvoitteen linjaa myös tulevien vuosien osalta nyt rauhassa.

Pöytäkirjan asiakohta PTK 75/2022 vp

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 kesäaikaa.

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 jakeluvelvoite 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 jakeluvelvoitetta, 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.

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

20.27 Jani Mäkelä ps: Arvoisa puhemies! Kun tämän jakeluvelvoitteen 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 jakeluvelvoitetta 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

Pöytäkirjan asiakohta PTK 75/2022 vp

ka 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.