

Plenum

Onsdag 8.11.2017 kl. 14.00—21.54

6. Regeringens proposition till riksdagen med förslag till lag om skrotningspremie för personbilar och stöd för anskaffning av eldrivna personbilar samt stöd för konvertering av personbilar till gas- eller etanoldrift

Regeringens proposition RP 156/2017 rd

Remissdebatt

Förste vice talman Mauri Pekkarinen: Ärende 6 på dagordningen presenteras för remissdebatt. Talmanskonferensen föreslår att ärendet remitteras till kommunikationsutskottet, som miljöutskottet ska lämna utlåtande till.

Debatt

16.35 Liikenne- ja viestintäministeri Anne Berner (esittelypuheenvuoro): Arvoisa puhemies! Käsitteltävänä oleva hallituksen esitys romutuspalkkiosta, sähköautojen hankintatuesta sekä muuntotuesta liittyy toimenpiteisiin, joilla pyrimme vähentämään liikenteen päästöjä ja vastaamaan ilmastomuutoksen tuomiin haasteisiin. Vuoteen 2030 mennessä liikennesektorin tulee vähentää päästöjä 50 prosenttia verrattuna vuoden 2005 tilanteeseen. Romutuspalkkiona myönnettävään avustukseen on varattu 8 miljoonaa euroa vuoden 2018 talousarvioon. Sähköautojen hankintatukea ja henkilöautojen kaasu- ja etanolikäyttöiseksi muuntamisen tukea varten on varattu yhteensä 6 miljoonaa euroa vuosittain ajalle 2018—2021.

Esityksessä ehdotetaan valtion varoista myönnettävää romutuspalkkiota yksityisille henkilöille uuden, vähäpäästöisen henkilöauton ostoa varten. Romutuspalkkio myönnettäisiin, kun toimittaa yli 10 vuotta vanhan henkilöauton romutettavaksi ja hankkii tämän tilalle uuden henkilöauton, jonka raja-arvo on enintään 110 grammaa per kilometri tai jonka käyttövoimana on joko kokonaan tai toisena käyttövoimana etanoli, kaasu tai sähkö. Romutuspalkkiota maksettaisiin 1 000 tai 2 000 euroa riippuen hankittavan auton käyttövoimasta. Romutuspalkkion tavoitteena olisi vauhdittaa autokannan uusiutumista.

Toinen ehdotuksista liittyy liikenteen sähköistämiseen. Esityksen mukaan hankintatukea maksettaisiin yksityisille henkilöille sähköauton ostoa tai yli 3 vuoden vuokrausta varten. Tukea maksettaisiin 2 000 euroa hankittavaa sähköautoa varten seuraavat 4 vuotta.

Lisäksi esityksessä ehdotetaan muuntotukea yksityishenkilöille henkilöauton muuntamiseksi kaasu- tai etanolikäyttöiseksi. Muuntotukea maksettaisiin 1 000 euroa kaasukäyttöiseksi muuntamisesta ja 200 euroa etanolikäyttöiseksi muuntamisesta. Muuntotuella pyritään edistämään vaihtoehtoisten polttoaineiden käyttöä myös vanhassa autokannassa.

Arvoisa puhemies! Toivon, että hallituksen esitys saa myönteisen vastaanoton täällä eduskunnassa. — Kiitos.

Punkt i protokollet PR 114/2017 rd

16.37 **Mirja Vehkaperä kesk:** Arvoisa herra puhemies! Pääministeri Juha Sipilän hallitus on ministeri Bernerin johdolla käynyt oikeasti käsiksi siihen, että päästöjen vähentäminen liikenteessä aiotaan toteuttaa Suomessa ja nämä kansainväliset ilmasto- ja energiatoimet laitetaan täytäntöön myöskin Suomessa. Siksi on tärkeää, että hallituksen esitys romutuspalkkiosta ja sähkökäyttöisten henkilöautojen hankintatuesta sekä henkilöautojen kaa-su- tai etanolikäyttöisiksi muuntamisen tuesta on nyt eduskunnassa. Näistä tavoitteista tehdään nyt konkretiaa.

Miksi näihin toimiin on sitten ryhdytty? Suomen autokanta on Euroopan vanhimpia ja Pohjoismaiden vanhinta. Autokannan uudistaminen vähäpäästöisemmäksi on välttämätöntä ilmastotavoitteisiin pääsemiseksi. Siis ne kansainväliset ilmastotalkoot koskettavat myöskin meitä. Liikenne tuottaa Suomessa noin 40 prosenttia taakanjakosektorin kasvihuonekaasupäästöistä, ja noin 90 prosenttia kotimaan liikenteen päästöistä taas syntyy nimenomaan tieliikenteessä ja tieliikenteen päästöistä taas 58 prosenttia henkilöautoliikenteestä. Kansallisessa energia- ja ilmastostrategiassa, joka on täällä eduskunnassa hyväksytty, on linjattu, että me menemme kohti sitä, että liikenteen päästöjä on puolet vähemmän 2030. Se tarkoittaa kasvihuonekaasupäästöistä 3,6 miljoonaa tonnia vähennystä. Se on hyvin iso summa ja tarkoittaa paljon erilaisia toimia.

No, mitä tämä sali, eduskunta, voi sitten käyttää työvälineinään? On verotus, siis autovero, hankintaverot, ja sitten myöskin polttoaineverot, jos niitä halutaan käyttää. On sääntely, esimerkiksi se, että latausinfraa uusien asuntojen, kerros- tai rivitalojen, osalta patistellaan täytäntöön. Tai sitten ovat nämä tuet, joista nyt tänään täällä eduskunnassa keskustellaan. Valtionavustusten tarkoituksena on pyrkiä vaikuttamaan kuluttajien käyttäytymiseen tavalla, joka nopeuttaa siirtymistä vähäpäästöiseen liikenteeseen. Siis pienillä panostuksilla, esimerkiksi juuri näillä hankintatuilla, saadaan prosessi alkuun ja kehitystä tapahtumaan.

Miten nämä toimet on valittu? Ensinnäkin hallitus on kehyspäätöksissään varannut 100 miljoonaa lisärahaa vuosille 2018—2021, ja niillä laitetaan täytäntöön sitten eri sektoreilla erilaisia vähäpäästöisemmän liikkumisen, maatalouden ja muiden alueiden toimenpiteitä. Sitten meillä istuu parlamentaarinen liikenneverkon rahoitusta arvioiva työryhmä, jonka ensimmäisenä tehtävänä oli väliraportissaan tehdä esitys juuri näihin liikenteen päästövähennyksien tavoitteisiin pääsemiseksi, ja nämä olivat meidän tuotos, ja ne on tuotu sitten hallituksen esityksenä tänne eduskuntaan päätettäväksi.

On erityisen tärkeää, että henkilöautojen romutuspalkkio saatetaan nyt taas eteenpäin, koska jo vuonna 2015 meillä oli kokeilu romutuspalkkiosta ja tästä kokeilusta on hyviä tuloksia. Silloin saatiin paljon romutettavaksi erittäin vanhoja, keski-ikäitään noin 18,6 vuotta olevia autoja, ja tilalle sitten ostettiin uusia autoja. Mutta tässä esityksessä ensinnäkin laitetaan 8 miljoonaa euroa romutuspalkkion toteuttamiseen rahaa. Kyseessä pitää olla yli 10 vuotta vanha auto, jonka tilalle sitten ostetaan vähäpäästöisempi auto, ja mitä vähäpäästöisempi, niin myöskin sitä isompi tämä romutuspalkkio on.

Toisekseen sähköisten henkilöautojen hankintatuki tulee tarpeeseen, koska meillä on tavoitteena, että vuoteen 2030 mennessä liikenteessä olevista autoista sähköautojen osuus lisääntyy vähintään 250 000 sähköautolla. Tuen piirissä eivät ole ladattavat tai perinteiset hybridit vaan ainoastaan täyssähköautot. Hankintatukea myönnetään 2 000 euroa, kun ostetaan tai pitkäaikaisvuokrataan vähintään kolmeksi vuodeksi täyssähköauto. Arviona on, että liikenteeseen saadaan noin 1 875 uutta täyssähköautoa tämän hankintatuen ansiosta, tällä vuositasolla.

Punkt i protokollet PR 114/2017 rd

Sitten vielä kolmanneksi hallituksen esityksessä on muuntotuki henkilöautojen kaasutai etanolikäyttöisiksi konvertoinnista, ja tämäkin vastaa siihen huutoon, jota juuri biokaasu- ja bioetanolialalla toivotaan.

Ensimmäinen varapuhemies Mauri Pekkarinen: Otetaan muutama puheenvuoro, kun sattuu olemaan eri ryhmien edustajilla puheenvuoroja. Näiden jälkeen käydään sitten debatti, koska ministeri on vielä paikalla.

16.43 Olli-Poika Parviainen vihr: Arvoisa puhemies! Tässä esityksessä on useita hyviä ja kannatettavia, joskin aika maltillisia esityksiä. Me olemme työstäneet näitä yhdessä eduskuntaryhmien kesken parlamentaarisessa liikenneverkkotyöryhmässä ja saaneet aikaan nyt esityksen, jossa on useita osa-alueita. Nyt esitetään siis vanhan auton romutus-palkkiota maksettavaksi uuden auton oston yhteydessä, hankintatukea sähköautoille ja muitakin askelia kohti kestävämpää liikennepolitiikkaa.

Tuon tässä puheenvuorossani esiin vihreän eduskuntaryhmän yleisiä näkemyksiä, jotka voi summata niin, että veisimme näitä esityksiä jatkossa nykyistä pidemmälle, vaikka olemmekin ihan tyytyväisiä siihen, että nämä esitykset täällä tänään ovat. Osaan olemme kiinnittäneet huomiota myös vaihtoehtobudjetissamme.

Esityksen mukaan vanhan auton romutuspalkkio on 1 000 euroa, jos auto on polttomoottorikäyttöinen ja sen päästöt ovat alle 110 grammaa kilometriä kohden, viitaten siis uuden hankintaan ilmeisesti. Palkkio on 2 000 euroa, jos käyttövoimana on joko kokonaan tai osittain korkeaseosetanoli, sähkö, maakaasu tai biokaasu. Romutuspalkkioon on varattu 8 miljoonaa euroa, ja se on voimassa elokuun loppuun 18. On periaatteena oikein hyvä, että Suomen vanhan autokannan uusiutumista nopeutetaan vähäpäästöisemmäksi. Nyt asetettua päästörajaa, 110 grammaa kilometriä kohden, pidämme kuitenkin turhan korkeana, sillä esim. EU:n päästöraja-arvo autonvalmistajille vuonna 20 on 95 grammaa kilometriä kohden.

Romutuspalkkiota kannattaisi jatkossa viedäkin nykyistä pidemmälle. Esimerkiksi mahdollisina jatkuvuosina sen voisi myöntää vain nollapäästöautojen hankintaa edistäväksi. Eräs harkinnanarvoinen ajatus mielestämme on myös romutuspalkkion maksaminen joukkoliikenneseteleinä.

Sitten sähköautojen hankintatukeen. Hankintatukea maksetaan esityksen mukaan täyssähköautoille 2 000 euroa vuosina 18—21. Sähköautoille ei kuitenkaan saa romutuspalkkiota ja hankintatukea yhdessä. Kalliimman hintaluokan sähköautot, kuten useimmat Teslat, on rajattu tuen piiristä pois, sillä tuen saa vain maksimissaan 50 000 euroa maksavan auton oston. Tuen saa myös auton pitkäaikaiseen vuokraukseen, mikä on järkevää — autoilun tavatkin muuttuvat. Tukea ei voi pitää tietenkään erityisen anteliaana, sillä esimerkiksi Ruotsi maksaa 40 000 kruunua eli noin 4 100 euroa tukea täyssähköautojen hankintaan. Me vihreät esitämme vaihtoehtobudjetissamme lisäksi määräaikaista 5-vuotista vapautusta sekä auto- että ajoneuvoverosta uusien sähköautojen osalta.

Hallituksen esityksessä arvioidaan, että vuoteen 21 mennessä näillä keinoin Suomeen tulisi 1 875 uutta sähköautoa. Kyse on ehkä vielä enemmän symbolisesta esimerkin antamisesta; tätä määrää pitäisi saada tästä tietenkin kasvatettua edelleen. Kyse on uuden teknologian tunnetuksi tekemisestä ja ei ehkä vielä kovassa ytimessään niin paljon ilmastopolitiikasta, mutta suunta on hyvä.

Punkt i protokollet PR 114/2017 rd

Joissain muissa maissa, esimerkiksi Ruotsissa, on puhuttu myös sähköpolkupyörien hankintatuesta. Tätä kannattaisi harkita Suomessakin, ainakin sellaisilla alueilla, missä asia on ajankohtainen.

Eräänä yksityiskohtana hallituksen esityksessä on myös konversiotuki autojen muuntamiseksi kaasukäyttöisiksi ja korkeaseosetanolikäyttöisiksi. Kyse on pienistä summista ja automääristä, mutta toisaalta on tärkeää, että jokainen voi edistää kestävämpää elämäntapaa helposti arjessaan ilman, että kukkaron koko määrää kaiken.

Summa summarum: Nämä ovat perusteltuja ja tarpeellisia askelia. Samaan aikaan kuitenkin meidän täytyy tiedostaa se, että ilmastonmuutos ei odota ja meillä on tässä maassa haasteita päästövähennystavoitteidemme toteuttamiseksi oikeastaan kaikilla yhteiskunnan sektoreilla. Sikäläkin liikennesektorin tulee olla jatkossakin erityisen tarkastelun kohteena, koska sitä varmasti tullaan kysymään, ovatko nämä nyt päättämämme tavoitteet vielä riittäviä.

Eli tarkastellaan mielellään näitä linjauksia lähitulevaisuudessa vielä yhdessä, kun saamme seurantatietoa, ja toivotaan, että kuitenkin kaikki se hyvä, joka näissä linjauksissa on, saadaan maksimaalisesti käyttöön.

Ensimmäinen varapuhemies Mauri Pekkarinen: Vielä edustajat Kulmala ja Mäkelä, ja sen jälkeen debatti.

16.48 Kari Kulmala sin: Arvoisa puhemies! Suomen autokanta on Euroopan unionin vanhimpia. Tämän erinomaisen esityksen tavoitteena on edistää autokannan uudistumista ja vähentää liikenteestä aiheutuvia päästöjä. Samalla edistetään vaihtoehtoisten käyttövoimien yleistymistä liikenteessä. Tämä lienee meidän kaikkien kansanedustajien tavoite.

Romutuspalkkio on käytössä vain 31. elokuuta 2018 saakka, mutta en millään usko, että rahat riittävät sinne saakka, koska ne loppuivat viimeksikin kesken. Romutuspalkkion myötä arvioidaan myytävän 7 400 uutta henkilöautoa, joista 3 300 olisi autoja, joita ei olisi ostettu ilman romutuspalkkiota vaan joiden sijaan liikennöitäisiin vanhoilla, suurempipäästöisillä autoilla. Tämä on siis myös ilmaston kannalta yksi vuoden tärkeimmistä ympäristöteoista.

Voidaan tietenkin arvostella, ettei kampanja poista vanhimpia autoja liikenteestä, koska niillä ajavilla ei ole varaa ostaa uutta autoa edes 1 500:n romutuspalkkion turvin. Tiedän kuitenkin henkilöitä, jotka ovat olleet tästä esityksestä jo niin innoissaan, että he ovat käyneet sopimassa autokaupassa kaupat uudesta autosta. Jos ei mieti ympäristösyitä, oman talouden kannalta ei kannata viedä romutukseen autoa, jonka arvo on enemmän kuin romutuspalkkio. Sehän olisi taloudellisesti typerää, vaikka muuten voisi ollakin viisasta.

Trafin seurantalutkimuksen mukaan vuonna 2015 käytössä olleen romutuspalkkion ansiosta liikenteestä poistuneiden autojen keski-ikä oli 18,6 vuotta ja romutuspalkkion hyödynsi useimmiten nainen mutta parempituloisempi ja iäkkäämpi kuin muut yli 10 vuotta vanhan auton omistajat. Heidän keskitulonsa olivat pienemmät kuin uuden auton omistajien keskitulot muutoin, ja he ostivat halvemman auton kuin uuden auton ostajat keskimäärin, mikä kertoo siitä, että pienituloisia on ollut ostoksilla. Lähes 40 prosenttia romutuspalkkiota hyödyntäneistä ei ollut ikinä ennen ostanut uutta autoa. Miksi siis olla kateellinen, jos naapurin rouva saa ostettua viimeinkin vanhan autonsa tilalle uuden, kohtuuhintaisen auton, ensimmäisen ja ehkä viimeisen koko elämänsä aikana?

Punkt i protokollet PR 114/2017 rd

16.50 Jani Mäkelä ps: Arvoisa puhemies! Autojen romutuspalkkio varmaankin piristää autokauppaa vuoden 2018 alkupuolella niin kauan kuin rahaa riittää ja uudistaa autokantaamme, joka on tunnetusti Euroopan vanhimpia, vaikka ajo-olosuhteet ovat taas sitten haastavimpia koko Euroopassa. Henkilöautopolitiikkaa tässä maassa ei ole koskaan tehty turvallisuus ja tarkoituksenmukaisuus edellä, vaan autoilija on enemminkin ollut lypsylehmä, jota verotetaan ja rangaistaan. Koska romutuspalkkion on määrä olla voimassa vain elokuun loppuun 2018, niin onkohan hallitus jo varautunut ja ottanut huomioon, onko tässä kyseessä loppujen lopuksi vain väliaikaisen markkinahäiriön aiheuttaminen koko vuoden 2018 autokaupalle?

Samalla haluaisin tuoda esille sen tosiasian, että romutuspalkkio ei todellakaan suorastaan helpota monenkaan pienituloisen autoilua, koska rahaa uuden auton ostoon ei ole palkkiosta huolimatta, vaikka se kolminkertaistettaisiin. Haluan sanoa myös, ettei nollapäästöautoja ole olemassakaan vaan että sähköautonkin elinkaari ja energian tuottaminen sille tuottavat väkisinkin päästöjä. Näissä päästötalkoissa meidän olisi syytä unohtaa ne pilvilinnat ja haavekuvat, että autokanta todella uudistuisi kaavaillussa tahdissa, tämä etenkin sen myötä, kun EU tällä hetkellä suojelee suurten maiden autoteollisuuden intressejä ja tuottaa meille paineita nostaa autoilun kustannuksia entisestään.

Ensimmäinen varapuhemies Mauri Pekkarinen: Nyt voidaan käydä pieni debatti. Pyydän nyt niitä edustajia, jotka haluavat käyttää vastauspuheenvuoron täällä ministerin, lähinnä ministerin, ehkä muidenkin käyttämien puheenvuorojen johdosta, nousemaan ylös ja painamaan V-painiketta.

16.52 Timo Harakka sd (vastauspuheenvuoro): Arvoisa puhemies! Sosiaalidemokraatit ovat tyytyväisiä, koska esitimme edellisessä vaihtoehtobudjetissamme romutuspalkkiota ja sähköautojen hankintatukea. Hienoa, että hallitus otti ne omaan ohjelmaansa ja vieläpä täsmälleen samoilla summilla kuin viime syksynä esitimme. Ja kun mennään vielä taaksepäin, niin ministeri saattaa ehkä muistaa, että olen jo kaksi vuotta sitten tehnyt kysymyksen sähköautoilun tuesta. Hieno päivä tänään. Mutta lisäksi on hyvä, että hallitus ajaa sitä linjaa, jota SDP ajoi parlamentaarisessa liikenneverkkokomiteassa, että ei tueta ainoastaan pääkaupunkiseudun kenties varakkaita sähköautoilijoita vaan myös moottorien muuntamista etanolille ja kaasulle.

Toinen kysymys on se, ovatko nämä ehdot liian anteliaat. Ensiksi käyttövoiman osalta mainitaan tuen edellytyksiksi, että toinen käyttövoima on sähkö, etanoli tai kaasu. Tämä mahdollistaa vanhanmalliset hybridautot, kun pitää rajata plug-in-autoihin, joten tässä varmaankin valiokunta tekee korjauksia.

Lisäksi, kuten edustaja Parviainen sanoi, tämä CO₂-raja on [Puhemies koputtaa] liian kunnianhimoton. 95 grammaa on varmaankin se vähimmäismäärä, mitä voidaan edellyttää.

16.53 Jukka Kopra kok (vastauspuheenvuoro): Arvoisa herra puhemies! Tämä esitys on kaivattu ja erittäin tervetullut, ja itsekkin parlamentaarisen liikenneverkko työryhmän jäsenenä olen tyytyväinen siihen, että työryhmä sai kompromissiesityksen hallitukselle tästä asiasta ja nyt sitä täällä aletaan soveltaa.

Romutuspalkkiohan ei ole uusi juttu, vaan se oli käytössä jo edellisellä eduskuntakaudella, ja silloin sen hyödyt olivat kiistattomat: valtio sai enemmän verotuloja, autoja vaih-

Punkt i protokollet PR 114/2017 rd

toivat keskimääräistä enemmän erityisesti pienituloiset, ja ne autot, joihin vaihdettiin, olivat pieniä, vähäpäästöisiä autoja, eli kaikki tavallaan voittivat tässä. Nyt tämä on tarkoitus tehdä uudestaan, ja hyvä, että hallitus on toimeen tarttunut.

Aikaisemmassa puheenvuorossa kiinnitettiin huomiota hiilidioksidirajaan. Siitähän käytiin valmistelun yhteydessä keskustelua, ja 110 grammaa tuli sen johdosta, että valikoima siinä ja sen alapuolella on kattava eikä näin suosittaisi mitään tiettyä merkkiä tai mallia. [Puhemies koputtaa] Eli autovalikoiman määrä pienenee sen alapuolella huomattavasti.

16.54 Ari Jalonen sin (vastauspuheenvuoro): Arvoisa puhemies! Tämä on tosiaan tervetullut ratkaisu, ja olen tyytyväinen myös siihen vastaukseen, minkä keskustelujen kautta on saanut ja hallitus on saanut, että myös autoteollisuuspuoli ja autonmyyjät tulevat mukaan tähän talkooseen.

Mutta yksi huoleni koskee sitä, että tässä on muutamia epäselvyyksiä, muun muassa tämä hybridikysymys, että onko se normaali hybridi vai plug-in-hybridi. Tästä pitäisi autokaupoille saada mahdollisimman nopeasti oikeaa, selvää tietoa, että ne pystyvät käsittelemään näitä. Joten kysymys kuuluu: onhan tässä nyt kiinnitetty huomiota myös tiedottamiseen? Ja kun valiokunnassa käsittelemme näitä asioita, niin teemme mielellämme [Puhemies koputtaa] nämä tarkennukset asiaan.

16.55 Mirja Vehkaperä kesk (vastauspuheenvuoro): Arvoisa puhemies! Edustaja Mäkelä täällä kuvaili tilannetta, että me Suomessa oikeastaan pakotamme meidän henkilöautoilla liikkuvat tällaisiin erilaisiin ratkaisuihin, jotka ovat ehkä kalliita kuluttajan näkökulmasta, mutta tämä ei ole mikään suomalainen ilmiö. Tätä tapahtuu Euroopan unionin alueella entistä enemmän, ja omasta mielestäni olen nähnyt myöskin, että autoteollisuus on itse laittanut kortensa kekoon ja pakottanut myöskin oman tuotantonsa muuttumaan entistä vähäpäästöisemmäksi. Euroopan komissiokin pakottaa omalla uudella lakipaketillaan, direktiivillä, autovalmistajia kehittämään nykyistä pienipäästöisempiä moottoreita. Tämä on se suuntaus, haluttiinpa tai ei.

Mutta oikeastaan ministeriltä voisin kysyä: kun nämä ovat oikeastaan ensiaskeleita, joita nyt tehdään ja toimeenpannaan tukipolitiikan muodossa, niin olisiko esimerkiksi työsuhdeautojen hankintatuki seuraava mahdollisuus, jolla vaikutetaan vähäpäästöisten polttoainetta käyttävien [Puhemies koputtaa] työsuhdeautojen oston yleistymiseen?

16.57 Harry Wallin sd (vastauspuheenvuoro): Arvoisa puhemies! Nyt pitää antaa kiitos hallitukselle ja ministerille. Tämähän noudattelee tämän parlamentaarisen työryhmän antamia suuntaviivoja, niin kuin täällä on monta kertaa sanottu. Ja sitten tulee tämä sähköautojen tuki 2 000 euroa, kun hankintahinta on enintään 50 000 euroa. Minä olen ainakin henkilökohtaisesti erittäin tyytyväinen tähän konvertointiin eli bensiiniauton muuttamiseen kaasuautoksi. Sen muuttamisen hinta on 3 000 euroa, ja nyt kun valtio tulee siihen tonnilla mukaan, niin se on 33 prosenttia. Eli tässä tullaan vastaan niitä ihmisiä, jotka eivät pysty ostamaan sähköautoa.

Nyt kysymys kuuluu: miten tämä jakeluverkosto saadaan luotua maahan? No, se on helppoa tietenkin, kun bensa-asemia on joka puolella. Pannaan siihen yksi pistooli, josta tulee sitten tätä biokaasua, ja sen kautta se olisi paljon helpompaa kuin esimerkiksi sähköjakeluverkon rakentaminen.

Punkt i protokollet PR 114/2017 rd

16.58 **Anders Adlercreutz r** (vastauspuheenvuoro): Ärade talman! Mitä tulee ilmastotaivoitteisiin, niin nehän ovat Suomen osalta kohtalaisen kunnianhimoiset taakanjakosektorin osalta, ja on selvää, että liikenteellä on tässä tärkeä osansa. On hienoa huomata, että tässä on nyt monta eri vaihtoehtoa lyöty pöytään, koska niitten pitää todellakin olla moninaiset, ja ilolla kuulin, että edustaja Parviaisella on vielä muutama lisää, jotka on syytä ottaa mukaan tähän palettiin.

Romutuspalkkiota on tietenkin helppo poliitikkona tukea. Kuka ei olisi sitä mieltä, että on hyvä, jos saa rahaa käteen sillä, että menee ostamaan uuden auton? Edustaja Kopra tuossa totesi, että kokemukset ovat olleet positiiviset. No, itse asiassa ne eivät ehkä ole olleet niin positiiviset tutkimuksen valossa. Nimenomaan se, että siitä tulee tavallaan odotusarvo — se tulee muutaman vuoden välein uudelleen — tutkimuksen valossa oikeastaan vain siirtää ostopäätöstä eikä niinkään johda siihen, että autokanta uusiutuu. Kun VATT on pohtinut näitä asioita, niin itse asiassa romutuspalkkio on isosta paletista se ainoa, jota se nimenomaan ei suosittele. Kärjessä olisivat polttoaineverot, ruuhkamaksut ja julkisen liikenteen tukeminen — ne ovat niitä selkeästi hyviä toimenpiteitä. Näistä kaikista romutuspalkkio on se selkeästi huonoin. [Puhemies koputtaa] Eli kysyisin ministeriltä: millä tavalla te olette pohtinut näitä eri vaihtoehtoja, ja näettekö [Puhemies: Nyt menee, edustaja, aika pitkälti yli minuutin!] tämän ongelman samalla tavalla?

16.59 **Satu Taavitsainen sd** (vastauspuheenvuoro): Arvoisa puhemies! Sähköautojen yleistyminen ja polttoainekonversiot biopolttoaineisiin ovat tavoiteltavia asioita, ja yhdyn näihin kiitoksiin ministerille, joita edustaja Harakka tuossa äsken kertoi.

Uusi teknologia tarvitsee tietenkin tukea yleistyäkseen, jolloin tarvittavat tukipalvelut, kuten latausmahdollisuus, yleistyvät ja kustannusero nykyiseen teknologiaan verrattuna laskee. Pariisin ilmastopöimöksen tavoitteiden saavuttaminen vaatii ripeitä ja monipuolisia toimia. Kysynkin ministeriltä: Aikooko hallitus näyttää esimerkkiä ja edistää sitä, että valtio ja sen kaikki virastot ja yhtiöt korvaavat fossiilisia polttoaineita käyttäviä autojaan ja työkoneitaan uusiutuvilla ja vähäpäästöisillä polttoaineilla ja käyttövoimalla kulkevilla? Aiotaanko tätä vaatia tuottajilta valtion ja sen konsernin kilpailuttaessa tavaroita ja palveluita?

17.00 **Johanna Karimäki vihr** (vastauspuheenvuoro): Arvoisa puhemies! Hallituksen esityksessä on selkeästi oikeita askeleita edistää vähäpäästöistä autoilua. Toki tarvitaan myös lisätoimia, kuten Adlercreutz nosti hyvin esille polttoaineverolla ohjaamisen ja ruuhkamaksut.

Haluaisin kysyä ministeriltä myös: onko sähköautojen latausverkkoon hallituksella tulossa lisätoimia, ja miten sitä edistätte? Toisaalta haluaisin kysyä myös biokaasuautoilun latausverkosta, johon edustaja Wallin jo viittasi. Pidän itsekin tärkeänä tätä muuntotukea kaasua- ja etanolioautoihin ja erityisesti haluaisin edistää biokaasua. Nythän jos tankkaa kaasua, niin se on seos maakaasusta ja biokaasusta. Miten voisimme varmistaa, että siellä on yhä enemmän tätä bio-osuutta, biokaasua? Ja miten edistätte esimerkiksi maatilakokoluokan biokaasulaitoksia?

17.01 **Sari Essayah kd** (vastauspuheenvuoro): Arvoisa puhemies! Näihin kaasuautoihin minunkin puheenvuoroni liittyy. Sinällönsä kyllä tämä romutuspalkkio, hankintatuki ja nämä konversiotuet ovat hyviä, mutta kun siellä hallituksen energia- ja ilmastostrategises-

Punkt i protokollet PR 114/2017 rd

sa ohjelmassa on 50 000 kaasuautoa vuoteen 2030 mennessä, niin kyllä tässä vähän herää kysymys, miten tämä aiotaan saavuttaa.

Kristillisdemokraatit ovat omassa vaihtoehtobudjetissaan esittäneet, että myöskin kaasuautoilla olisi tällainen hankintatuki, ja aiemmin me olemme esittäneet myös kaasuautojen ajoneuvoveron puolittamista juuri tällä perusteella, mitä tässä edeltävä puhuja totesi: koska puolet kaasusta on biokaasua, niin onhan se totta kai ilmastoystävällisempää. Siinä mielessä toivoisin, että tämä kaasuautojen lisääntyminen otettaisiin hallituksessa ihan tosissaan, koska tässä on muuten se muna—kana-ilmiö, että ei synny tankkauspaikkoja, jos ei ole autoja, ei tule autoja, jos ei ole tankkauspaikkoja. Tämä olisi myöskin maaseudulle tärkeää maaseudun elinkeinojen [Puhemies koputtaa] elvyttämiseksi.

17.02 Pauli Kiuru kok (vastauspuheenvuoro): Arvoisa herra puhemies! Tässä on useampi edustajakollega kysynyt latausinfrastruktuurista ja hallituksen toimista sen suhteen. No, ministeri tietysti siihen vastaa, mutta sivuan sitä kuitenkin. Valtion talousarviossa on 1,5 miljoonaa euroa varattu sähköisen liikenteen infrastruktuurin edistämiseen eli asuinrakennuksiin, ja niitä omistavat yhteisöt saavat tällaista tukea rakentamiseen. Tämä on vastaus myös edustaja Essayahille, koskien juuri tätä muna—kana-ilmiötä, että tällä sitä pyritään edistämään. Summa on tietysti kohtuullisen pieni, se on totta, ja kysynkin ministeriltä: pystyttekö arvioimaan, kuinka paljon tällaista tukea haetaan? Nyt kun tätä talousarviota vielä valtiovarainvaliokunnan jaostossa käsitellään, niin siellä nyt ehkä muutama satatuhatta euroa tähänkin voisi liietä lisää rahaa, [Puhemies koputtaa] jos tarve on todella olemassa.

17.03 Ulla Parviainen kesk (vastauspuheenvuoro): Arvoisa puhemies! Autojen valmistajien kunnianhimo on avainkysymys tässä, miten saadaan ilmastoasioita ratkaistua. Minulla on se käsitys, että Euroopan unionin komissiolla on ollut nytten tärkeä ratkaisu tehtävänä ja Suomessa on vähän huolestuneena odotettu, lipsutaanko siellä näistä aikaisemmin sovitusta asioista. Pyytäisin ministeriä kuvaamaan, miten Suomi nytten tästä uudesta ratkaisusta selvisi, kun olen ymmärtänyt, että ministeri on tehnyt kovasti työtä sen eteen, että sieltä tulisi hyvä päätös.

17.04 Ville Skinnari sd (vastauspuheenvuoro): Arvoisa puhemies! Viime viikolla meillä oli tilaisuus täällä Pohjoismaiden neuvoston jäsenillä keskustella tästäkin aiheesta, liikenteen muutoksesta, autokannan muutoksesta ja etenkin siitä, mitä autonvalmistajat tekevät Pohjoismaissa ja Euroopassa ja laajemminkin. Oikeastaan yhdyn näihin kiitoksiin, mitä SDP:n kollegat ovat esitelleet jo, mutta samalla haluaisin niiden lisäksi ilmaista huoleni siitä, miten hitaasti Suomi ylipäättään reagoi tähän valtavaan liikenteen muutokseen. Tämä on ehkä suurin megatrendi sitten mobiilivallankumouksen globaalisti. Me nyt odottelemme, mitä se muu maailma tekee, mitä se Eurooppa tekee, ja katsotaan sitten vielä varmasti kolmeen kertaan, mitä se Ruotsi tekee. Tällä tarkoitan sitä, että toivoisin nyt hallitukselta tämän erinomaisen esityksen lisäksi myös kokonaisvaltaisempaa, ministeriöiden rajat ylittävää strategiaa siitä, miten me voimme investoida uskottavasti tähän liikenteen muutokseen tulevana vuosikymmenenä. [Petri Honkonen pyytää vastauspuheenvuoroa]

Ensimmäinen varapuhemies Mauri Pekkarinen: Edustaja Halmeenpäällä on kyllä varsinainen puheenvuoro, mutta okei, edustaja Honkonen, vastauspuheenvuoro.

Punkt i protokollet PR 114/2017 rd

17.05 Petri Honkonen kesk (vastauspuheenvuoro): Arvoisa herra puhemies! Itse näen, että tämä hallituksen valitsema linja biopolttoaineiden, sähköautoilun ja biokaasun suhteen on hyvä ja tasapainoinen ja sillä saadaan nopeita päästövähennyksiä, mutta on selvää, että sähköautoteknologia kehittyy samanaikaisesti ja se on tulevaisuudessa nykyistäkin merkittävämpi liikkumismuoto. Suomi on kuitenkin niin pieni markkina, että se kehitys tapahtuu muun maailman ehdoilla, ja Suomi kyllä, uskon näin, pääsee siihen mukaan.

Nyt kuitenkin me voisimme edistää tätä sähköautojen latausinfraa myös monella muulla tavalla kuin rakentamalla perinteisesti näitä latauspaikkoja huoltoasemille, koska eihän sähköautojen lataus tarvitse niin raskasta infrastruktuuria kuin perinteiset liikennepolttoainemat. Miten me voisimme edistää esimerkiksi taloyhtiöiden, kerrostaloyhtiöiden tai kotitalouksien mahdollisuuksia toteuttaa tällaisia latauspisteitä ja rakentaa tällaista vastaavaa infraa kuin näiden sähköautojen lataukseen tarvitaan? Tällaistahan itse asiassa jonkin verran onkin.

Ensimmäinen varapuhemies Mauri Pekkarinen: Nähdäkseni kaikki vastauspuheenvuoroa pyytäneet ovat ainakin kerran sellaisen saaneet. Ellei nyt ole erityisen vahvoja tarpeita lisäkysymyksiin, niin annan mielelläni ministerille puheenvuoron, 3 minuuttia valitulta paikalta.

17.07 Liikenne- ja viestintäministeri Anne Berner: Arvoisa puhemies! Kiitoksia näistä palautteista, evästyksistä ja kysymyksistä.

On näin, että vuoden 2015 romutuspalkkiokokeilussa uuden hankittavan auton päästöjen raja-arvo oli 120 grammaa per kilometri, ja siinä ostettiin autoja, joiden päästöt olivat keskimäärin 107 grammaa kilometriä kohden. Nyt sitä on kiristetty tähän 110:een. Tavoitteena tässä on ehkä ollut ennen kaikkea se, että me saisimme autokannan uudistumaan ja että olisi mahdollisimman hyvä autokantatarjonta tässä kokonaisuudessa.

Edustaja Harakka aivan oikein totesi sen, että hybridien osalta tämä tulee kohdistaa vain plug-in-autoihin, ja näin on myös tarkoitus tehdä. Selvitän, jos siinä on epäselvää muotoilua, mutta tämä on kuitenkin lain tavoite.

Useammat edustajat kysyivät etenkin kaasuautojen jakeluinfraa ja sähköautojen latausverkon kehittämisestä. Tämän parlamentaarisen työryhmän yhteydessä myös allokoitiin näille molemmille rahoitusta. Se ei näy tässä, ne ovat TEMin valmistelussa ja tulevat sitten omaa polkuaan pitkin tänne. Samoin tässä parlamentaarisessa työryhmässä myös kasvatettiin joukkoliikenteen tukea 2 miljoonalla etenkin raideliikenteeseen, laitettiin selvitettäväksi ruuhkamaksujen käyttöönotto, laitettiin selvitettäväksi työsuhteautojen päästöttömyyden kehittäminen ja myöskin arvioitiin sitä, mitkä voisivat olla ne seuraavat toimenpiteet, joita käsitellään vielä ennen kuin parlamentaarinen työryhmä antaa lopullisen raporttinsa helmikuun loppuun mennessä.

Nyt siis käsiteltyssä ovat vain nämä kaksi lakia. Pakettihan on huomattavasti suurempi kuin mitä tässä käsitellään.

Tässä edustaja Adlercreutz otti esille sen, että romutuspalkkio ei ole tehokkain keino. Meidän selvitystemme mukaan kuitenkin 30 prosenttia auton hankkineista, romutuspalkkiota käyttäneistä ei olisi hankkinut autoa ylipäättään tai vaihtanut autoa ilman tätä tukijärjestelmää. Toki se varmasti myös osin lykkää, mutta se myös synnyttää autokantaan uudistumista kokonaisuudessaan.

Punkt i protokollet PR 114/2017 rd

Kaasuautolle ei ole kokonaan hankintatukea. Se johtuu siitä, että sen ajoneuvon hinta on niin lähellä diesel- ja bensiiniautojen hankintahintaa. Sen takia emme ole sitä laittaneet eteenpäin.

Edustaja Parviainen kyseli tästä asetuksesta, jota EU:n komissio on tänään antamassa. Se ei tullut julki, mutta sieltä tuli tiedote, ja tiedotteen mukaan komissio on asettamassa hyvin pitkälti Suomen tavoitteiden mukaisen lähtökohdan, jossa ajoneuvojen ominaispäästöt lasketaan siihen vuoteen 2030, mutta tulisi myös välitavoite vuodelle 2025, ja tämä vastaa huomattavasti sitä, mitä Suomi on ajanut.

On totta, että nämä tavoitteet, edustaja Skinnari, etenevät hitaasti, mutta kyllä tässä tehdään yhteistyötä ympäristöministeriön, TEMin ja STM:n kanssa niistä näkökulmista, miten me voisimme liikenteen osalta tuottaa parempaa kokonaistulosta, ja siinä toki myöskin liikenteen digitaalisatio, palveluistuminen, infrastruktuuri ja asumisen rakentaminen, kaikki nämä, ovat asioita, jotka vaikuttavat tähän liikenteen isoon murrokseen, ja näiden osalta kyllä tehdään töitä kovasti.

Ensimmäinen varapuhemies Mauri Pekkarinen: Kiitoksia. Siirtynemme puhujalistaan — ja näin me teemme.

17.10 Hanna Halmeenpää vihr: Arvoisa puhemies! On hyvä asia, että vanhan autokannan uusiutumista vähäpäästöisemmäksi nopeutetaan, mikä on tämän hallituksen esityksen tavoitteena. Poliitiikkatoimissa on samaan aikaan tärkeää pitää tavoitteena sähkölatauspiSTEiden yleistymistä ja kaasunjakeluverkon laajentumista.

Vihreiden ajatuksena on se, että edistetään kullekin alueelle ja kuhunkin käyttötarkoitukseen sopivia vähäpäästöisiä liikennemuotoja. Nestemäiset biopolttoaineet on järkevintä kohdentaa ensisijaisesti raskaaseen liikenteeseen, joka ei tule sähköistymään ainakaan kovin nopeasti. Vihreät kohdentaisi omassa tulevaisuusbudjetissaan 3 miljoonaa euroa myös sähköautojen latausverkon kehittämiseen. Kattava latausjärjestelmä on avaintekijä sähköisen liikenteen kasvussa ja liikkumisen sujuvuudessa. Latausverkkoa on todella parannettava paitsi huoltamoilla myös lisäämällä vaikkapa rakennusmääräyksiin velvoite latauspisteisiin varautumisesta uudisrakentamisessa ja saneerauskohteissa.

Toimissa ja niiden vaikuttavuudessa pitää olla päästövähennysten saavuttamiseksi riittävästi vauhtia. Vihreät esittävät vaihtoehtobudjetissaan täyssähköautoille 5 vuoden määräaikaista verovapautta, jolla tavoitellaan 5 000:ta uutta sähköautoa jo vuonna 2018 eli ensi vuonna, kun hallituksen esityksen keinoin on arvioitu Suomen liikenteeseen tulevan vajaat 2 000 sähköautoa mutta vasta vuoteen 2021 mennessä.

Biokaasuauto on hyvä vaihtoehto, kun vaikkapa sähköauto ei etäisyys-, käytännöllisyys- tai teknologiasyistä ole paras tai mahdollinen. Tuontimaakaasun käyttö liikennepolttoaineena kannattaisi kuitenkin jatkossa lopettaa ja siirtyä käyttämään ainoastaan kotimaista biokaasua. Silloin jokainen kaasukäyttöinen ajoneuvo voitaisiin luokitella lähes nollapäästöiseksi ja niitä voitaisiin kohdella kannusteiden osalta samalla tavoin kuin sähköautoja.

Omassa budjetissamme vihreät investoisivat biokaasuun 25 miljoonaa euroa investointitukena. Kolmen tukivuoden jälkeen näin syntyisi vähintään 300 biokaasulaitosta, joilla voitaisiin tuottaa energiaa arviolta yhden terawattitunnin verran vuosittain ja luoda samalla tulovirtoja ja satoja uusia työpaikkoja maaseudulle. Hyödyntämätöntä potentiaalia on

Punkt i protokollet PR 114/2017 rd

paljon paitsi maataloudessa myös elintarviketeollisuudessa. [Jukka Kopra: Mistä nämä kaikki rahat tulevat?]

Arvoisa puhemies! Liikenteen päästövähennyksissä on edettävä ripeästi, jotta on mahdollista saavuttaa Pariisin sopimuksen mukaiset kokonaispäästöjen vähentämistavoitteet sekä tärkeä tavoite lämpötilan nousun rajoittamisesta alle 2 asteeseen. Hallituksen ensi vuoden budjettiin sisältyy monia hyviä esityksiä liikenteen ohjaamiseksi kestävämmälle uralle, kuten nyt käsittelyssä oleva romutuspalkkio, mutta ne eivät vaikuttavuudeltaan vielä aivan riitä: eivät ole riittävän nopeita eivätkä riittävän vaikuttavia välttämättömien päästövähennystavoitteiden kannalta. Tarvitaan hieman enemmän. Siinä olemme valmiit kaikkien yhteistyöhön.

17.14 Anders Adlercreutz r: Ärade talman! Kiitos ministerille vastauksesta. Ilmeisesti teillä on hieman erilaisia tietoja kuin minulla on. Kaivoin vähän tuota tausta-aineistoa. Itse asiassa nämä tutkimukset, joihin VATTin tutkimuksessa viitataan, ovat pääosin amerikkalaisia. Voi olla tietenkin, että heillä on hedonistisempi suhde autoiluun ja sikäli ehkä kynnys ostaa on matalampi. Mutta hyvä, jos hyviä tuloksia on sillä saatu ja uskotaan saatavan. [Mirja Vehkaperä: Trafin!] — Selvä.

Kun puhutaan liikenteen tukemisesta, on tietenkin yksi asia tukea hankintaa ja toinen sitä infraa. Tässä on tiettyjä satsauksia latausinfraan tukemisiin. Siinä on tietenkin aina tasapainoilua siitä, mikä on valtion tehtävä siinä ja millä tavalla yksityisiä toimijoita voi tukea infran rakentamisessa. Siinä oli 1,5 miljoonaa ilmeisesti asuinrakennuksille, asunto-osakeyhtiöille. Miten te olette pohtinut tätä laajemmin? Millä tavalla näette valtion roolin tässä? Onko tämä sellainen asia, jota pitää määrätietoisesti tukea nyt pitkälle tulevaisuuteen, vai missä vaiheessa luulette, että markkinat hoitavat tämän infran rakentamisen itsensä? Tässä vaiheessa tietenkin on toki pullonkaula auton ostamiselle etenkin harvemmin asutulla alueella. On vaikea kuvitella, että lappilainen esimerkiksi ihan tuosta vaan lähtee sähköautokauppaan, kun siellä ovat etäisyydet kuitenkin sen verran pitkät.

17.16 Jukka Kopra kok: Arvoisa puhemies! Tästä esityksestä, romutuspalkkiosta, on siis jo historia osoittanut, että sen verotuotto on ollut positiivinen, ja mitä suurimmalla todennäköisyydellä voidaan olettaa, että tälläkin kertaa se on positiivinen. Autoala tukee voimakkaasti tätä esitystä, ja auton ostajat ja auton vaihtajat ovat tietenkin tässä tiukasti mukana, joten tämä on monipuolisesti win-win-tilanne ja sikäli erittäin hyvä esitys.

Parlamentaarinen liikenneverkkojärjestelmä jätti väliraportissaan jatkoselvitettäväksi asian työsuhdeautojen verotusarvon mahdollisesta alentamisesta. Voitaisiinko tällä tavoin, jos työsuhdeauto olisi siis täyssähköauto, sen verotusarvoa pienentämällä edistää täyssähköautojen käyttöä sitten työsuhdeautoina enemmän ja näin saada autokantaa uusiutumaan nopeasti? Tämähän olisi erittäin nopea keino saada myös vaihtoautomarkkinoille täyssähköautoja, sillä työsuhdeautoja käytetään keskimäärin kolme vuotta ja niitä hankitaan vuosittain noin 20 000 kappaletta. Tämä toisi vaihtoautomarkkinoille sähköautoja hyvin nopeaan tahtiin, jos tällainen verotusarvomuuotos tehtäisiin siten, että olisi erityisen edullista ottaa työsuhdeautoksi täyssähköauto.

Edustaja Skinnari täällä totesi, että liikenne on suuressa muutoksessa globaalisti mutta Suomessa tapahtuvat asiat hitaasti. Rohkenen kyllä olla eri mieltä. Mielestäni me olemme tällä kaudella tehneet paljon erityyppisiä esityksiä. Meillä on liikennekaari 1 jo päätetty, lanseerattu, tulee voimaan lähiaikoina. Liikennekaari kakkonen on täällä eduskunnassa.

Punkt i protokollet PR 114/2017 rd

Meillä on uusi tieliikennelaki tulossa, yksityistielaki uudistetaan, rautateiden henkilöliikennettä uudistetaan ja niin edelleen. Kaikissa näissä esityksissä on kyllä huomioitu tämä liikenteen murros ja digitalisoituminen ja uudet ja kehittyvät palvelut. [Puhemies koputtaa] Tältä osin nostan kyllä ministeri Bernerille hattua, että hän on tuonut näitä hyviä esityksiä tässäkin määrin eduskunnan käsiteltäväksi.

17.18 Ari Jalonon sin: Arvoisa puhemies! Ensimmäiseksi minä haluan tosiaan kiittää vielä kerran autoalaa. Ne keskustelut, mitä henkilökohtaisesti olen käynyt, ovat olleet rakentavia, ja kiitos siitä, että autoala lähti tällä 500:lla sitten näihin talkoisiin mukaan. Ja kiitos tosiaan hallitukselle, että tämä tuotiin tänne.

Asiaan liittyy kuitenkin jonkun verran epäselvyyksiä, mitä tuossa debatissa jo sanoin, ja tuon tässä vähän laajemmin niitä nyt esille. Yksi epäselvyys on nimenomaan tähän romutettavaan autoon liittyvä kysymys. Muutamissa piireissä on syntynyt käsitys, että sen tarvitsee olla koko edellisen kalenterivuoden omistuksessa. Se nyt on selvää, että sen pitää olla vuoden verran liikennekäytössä, että se on oikeasti liikenteessä oleva auto, ettei käy niin kuin viime kerralla, jolloin ne olivat niin sanotusti kuusen alta revittyjä romuautoja, mitkä sitten romutettiin lopullisesti. Sehän ei ole tarkoitus, vaan nimenomaan päästöjen vähentäminen ja autokannan uusiutuminen, eli kyse on käytössä olevasta autosta. Mutta tämä on yksi epäselvyys, mikä tulee selventää kunnolla. Tähän liittyy sitten myös seuranta siitä, mikä se romutettava auto oikeasti on. Jos tulkinta olisi niin, että sen tarvitsee olla nimenomaan omistuksessa koko kalenterivuoden, niin silloin näen pienen riskin, että romutettava ajoneuvo voisi olla jopa "liian hyväkuntoinen" auto. Eli tämä vaatii seuranta ja tiedottamista niin autokauppojen kuin auton hankintaa pohtivien suuntaan.

Mutta päästöihin liittyen ja uuteen ajoneuvoon liittyen yksi ongelma sähköautojen hankinnassa on se, että kun täällä puhuttiin näistä tuista ja kun esimerkiksi Norja tukee nyt hyvin voimakkaasti sähköauton hankintaa ja sähköautoilua ylipäänsä, niin on olemassa semmoinen epäily, että autokaupasta et edes välttämättä saa sähköautoa, kun valmistettavat sähköautot menevät Norjaan. Eli tämä on yksi asia, mikä tulee ottaa esille joissakin keskusteluissa, mitä tuonne autoteollisuuden suuntaan voidaan varmasti käydä. Ja miksei se auto olisi sitten myös Uudessakaupungissa valmistettu kenties joskus.

Sitten toinen puoli on tämä kaasupuoli. Olisi minun mielestäni järkevää rakentaa semmoista infraa ja semmoista pohjaa, että tämä kaasu tulisi raskaalle kalustolle jotenkin hyödyllisemmäksi ottaa käyttöön, ja siihen rakennettaisiin myös jotain pikku porkkanaa, koska sähkö ei luultavasti tule sinne, vaan raskaalle puolelle kaasu on varmasti semmoinen pitkäaikainen ratkaisu, joka voi sitten hyödyntää tätä mainittua biokaasua. Siellä päästään sitten myös tämmöiseen huoltovarmuusasiaan, niin että poikkeusoloissakin saadaan omaa tuotantoa ja sitä kautta pysyvyyttä tähän päästöpolitiikkaan, liikennepolitiikkaan.

Toinen asia on sitten tämä konvertointi, millä myös pystytään kaasun käyttöä lisäämään. Siihen voisi vielä pohtia joitain porkkanoita. Esimerkiksi tämä biokaasupuoli: kun nyt kuitenkin maakaasupohjaisesti verotetaan, niin voisiko biokaasun käytölle rakentaa jonkinasteisen palautusjärjestelmän? Biokaasu on hyvinkin pitkälle tämmöinen yhteiskunnan... vaikka sitä palautettaisiin ja kevennettäisiin tältä puolelta, niin se tuottaa tuloja muualla, koska se tuottaa työllisyyttä. Tässä kohtaa voisi kertoa esimerkin: jos esimerkiksi pellolta kerätyistä oljista tuotetaan se biokaasu mädättämällä, niin siitä saadaan se kaasu, ja kun se ensin kerätään sieltä pellolta ja sitten se mädätetty tuote viedään takaisin sinne samalle pellolle, niin siinä tulee työtä ja pelto saa lannoitteensa. Eli tästä päästään sitten myös

Punkt i protokollet PR 114/2017 rd

lannoitepuolella omavaraisuuteen, mahdollisesti. Eli tässä on hyvin paljon positiivisia asioita biokaasua ajatellen. Minun mielestäni tulisi vielä pohtia tätä, miten saadaan lisäporkkanaa tähän konvertointiin ja biokaasun käyttöön.

Vaikka tässä yhteydessä tietysti puhutaan autojen hankinnasta, niin ilmastonäkökannasta tahdon vielä mainita sen, että tietenkin se on parempaa, että pääsisimme enemmän joukkoliikenteen käyttäjiksi ja tämä MaaS-ajattelu, joka on myös suomalaista perua, etenisi tässä. Elikkä mukana on koko aika pidettävä tämä iso kokonaisuus, mikä pitää sisällään monia eri näkökantoja, ja niitten yhteisvaikutus on se, mitä tulee tavoitella.

Tosiaan kiitos siitä, että tämä on tullut. Käsittelystä tulee varmasti mielenkiintoinen.

17.26 Pauli Kiuru kok: Arvoisa herra puhemies! Vielä palaan tähän sähköisen infran edistämiseen. Kun siihen on nyt talousarviossa esitetty se 1,5 miljoonaa euroa, johon myös edustajakollega Adlercreutz viittasi, niin talousarviokäsittelyn tässä vaiheessa on vielä mahdollista tehdä pieniä muutoksia, ja muutama satatuhattakin on prosenteissa iso muutos. Tämä kohta on ympäristöministeriön hallinnonalalla 35.20.52, ja jos ministerin mielestä siinä pienelläkin muutoksella saataisiin vielä hyvää aikaan, niin silloin tietysti kannattanee keskustella ministerikollega Tiilikaisen kanssa ja edelleen hallituspuolueiden ympäristövaliokunnan valiokuntavastaavien ja asunto- ja ympäristöjaoston, vaikkapa sen puheenjohtajan, kanssa, ja sitä ehkä voisi vielä tarkastella. Asia on kuitenkin tärkeä ja semmoinen, jota mielellään olisi edistämässä.

Ja sitten kun tässä aikaisemmin sähköpyöristä on puhuttu — sehän ei tähän nyt suoraan liity, mutta ikään kuin kannustuksen sanoina jatkossa, jos tilanteita tulee — niin sellaiset toimet ja päätökset, jotka edistävät sähköpyöräilyä ja ylipäättään pyöräilyä ovat kannatettavia. Yksi harhaluulo sähköpyöräilyyn liittyen on sellainen, että ajatellaan, että jos ihminen on polkenut ennen työmatkan 5 kilometriä ja jatkossa siirtyy sähköpyörään, niin se liikunnan vaikutus ikään kuin vähenee. Mutta todellisuudessa käy niin, että ne poljettavat matkat pitenevät, jolloin päädytään siihen, että ne terveysvaikutukset itse asiassa eivät katoa, todennäköisesti tulevat vain lisääntymään, ja päälle tulevat sitten erilaiset ilmastovaikutukset ja muut vaikutukset, mitkä näkyvät, ei tarvita parkkipaikkoja niin paljon ja näin pois päin. Että tätä asiaa varmasti kannattaa pitää suurennuslasin alla. Helsingissä on hyviä esimerkkejä tästä [Puhemies koputtaa] kaupunkipyörähankkeesta.

17.28 Mirja Vehkaperä kesk: Arvoisa puhemies! Parlamentaarisisessa väylätyöryhmässä esitettiin myöskin rahoitusta julkisen liikenteen tukiin lisäyksenä ja myös raideliikenteen ostoihin tukisumman lisäämistä — nämä ovat oikeansuuntaisia toimenpiteitä — ja lisäksi tässä keskustelussa esillä ollut sähkö- ja kaasuautojen lataus- ja jakeluinfran rakentamisen tukemista. On selvää, että niitä pitää tukea siis julkisin varoin, mutta niitä syntyy myöskin yksityisten toimesta. Esimerkiksi Gasum kasvattaa noin kymmenkunta tankkausasemaa vuositasolla, ja näitä muita toimijoita tulee koko ajan lisää, ja se on hyvä kehitys. Pohjoisin biokaasutankkausasema sijaitsee tällä hetkellä Oulussa, ja pitää muistaa, että tässä mennään eteenpäin tämän kehityksen suhteen ja näitä tarvitaan lisää, jotta kaasuautoja saadaan lisää tuonne tien päälle. Mutta se ei riitä, että vain henkilöautojen osalta biokaasu- ja sähköautot lisääntyvät, vaan meidän pitäisi saada julkinen liikenne toimimaan ja bussit ja joukkoliikenne kokonaisuudessaan tänne kaasuautoilun puoleen, koska siellä nimenomaan päästöjen vähentämiselle olisi oiiva tilaisuus.

Punkt i protokollet PR 114/2017 rd

Otan esimerkin Pohjois-Pohjanmaalta Iistä, joka sai juuri vastikään tällaisen Euroopan mittakaavassakin merkittävän, hyvän Hinku-kunnan palkinnon. Siellä edistetään hiili-neutraaleja ratkaisuja, jotka tulevat arkisissa asioissa ja kuntalaisten taholla. Siellä on esimerkiksi tämä julkinen liikenne täysin sähköistetty ja kaikki tulevat hankinnat tulevat edistämään vähäpäästöisyyttä [Puhemies koputtaa] myöskin liikenteen puolella.

17.30 Petri Honkonen kesk: Arvoisa puhemies! Aivan kuten tässä on todettu, tässä biokaasutoimialalla on ollut vähän sellainen muna ja kana -ongelma, kun tätä jakeluverkkoa ei ole syntynyt ja sitten myöskään ei näitä autoja ole otettu käyttöön. Vaikkakin tässä nyt puhutaan tämän konversiotuen osalta aika pienistä summista suhteessa, uskon, että tämä on kuitenkin tärkeä päänavaus, joka antaa oikean signaalin sitten kuluttajille ja myöskin näitä investointeja harkitseville. Tiedän, että esimerkiksi Keski-Suomessa, tuolla omassa vaali-piirissäni, on vireillä ja suunnitteilla useita liikennebiokaasuhankkeita, mitkä kaikki eivät ole suinkaan vielä julkisia. Tästä syystä on hyvä, että tällaisia positiivisia signaaleita siihen suuntaan laitetaan.

Nythän olisi mahdollista laskennallisesti jopa 18 prosenttia tieliikenteen energiankäytöstä korvata biokaasulla. Se olisi se laskennallinen potentiaali, tosin reaalinen on sitten kuitenkin huomattavasti pienempi, mutta siinäkin puhutaan todella isosta osasta. Biokaasu kuitenkin on pääosin päästötöntä polttoainetta.

Aivan kuten tässä edustaja Vehkaperä edellä totesi, tänä vuonna on jo avattu 10 uutta biokaasujakeluasemaa tässä maassa, ja senkin takia nyt alkaisi olemaan mahdollisuuksia siihen, että myös raskasta liikennettä siirtyisi enemmän käyttämään biokaasua. Varmaan tässä jatkotyössä on otettava sekin huomioon, miten sitä raskasta liikennettä saataisiin kaasukäyttöiseksi, kun siellä sähköistyminen ei kuitenkaan ole näköpiirissä ja on varsin epätodennäköistä.

Toinen varapuhemies Arto Satonen: Ja ministeri Berner, 3 minuuttia.

17.32 Liikenne- ja viestintäministeri Anne Berner: Arvoisa puhemies! Ensinnäkin haluan kiittää parlamentaarista työryhmää ja sitä parlamentarismia, jonka kautta olemme näitä ratkaisuja valmistelleet, ja sen kanssa työ myöskin vielä jatkuu.

Edustaja Adlercreutz otti esille jakeluinfra ja sen, tarvitaanko sitä tukea vai syntyykö se markkinaehtoisesti. Kyllä pitkällä tähtäimellä jakeluinfra on varmasti osa markkinaehtois-ta rakennetta. Mutta on myöskin totta, että kun TEM on aikaisemmin jo erillisellä päätök-sellä latausinfraa tukenut, niin se on mahdollistanut sen, että me olemme nyt tilanteessa, jossa kuitenkin EU:n vaatimusten mukaisesti meidän latausinfra suhteessa ajoneuvoihin on kunnossa. Tähän emme olisi varmasti ilman tukijärjestelmää kuitenkaan päässeet emmekä olisi saaneet sitä työtä alkuun. Sen takia on tärkeää, että me jatkamme sitä työtä vielä jon-kun verran sekä jakelu- että latausinfra osalta. Meidän summamme ovat aika vaatimatto-mat, mutta niitä on rakennettu niin, että me pystymme nimenomaan hakemusten perusteel-la sitten rakentamaan sillä tavalla, että pääsemme vaikuttamaan siellä, missä markkinat ei-vät tällä hetkellä vielä toimi.

Edustaja Kopra nosti hyvin esille sen, että paljon tässä liikenteen puolella tapahtuu — kiitokset kiitoksista. On ihan selvää, että suurin ja tärkein asia ilmastonmuutoksen osalta ja liikenteen murroksen osalta ovat ne meidän tottumuksemme ja tapamme liikkua. Näiden

Punkt i protokollet PR 114/2017 rd

osalta tehdään valtavasti töitä tällä hetkellä lainsäädännön puolella mutta myöskin sen puolella, että synnytetään uusia palvelukokonaisuuksia.

Edustaja Jalonen nosti esille sen, että kun kyse on romutettavasta autosta, sen on oltava liikennekäytössä sen 10 vuotta ja haltijan on oltava omistaja, joka sitten sen romutuspalkkionkin siitä ajoneuvosta saa, mutta hänen ei ole omistettava sitä koko 10:tä vuotta sitä aikaisemmin.

Verotuskysymyksiin varmasti palataan vielä tässä parlamentaarisen työn jatkotöiden osalta. Siinä on vielä iso kokonaisuus, johon meidän on palattava.

Edustaja Kiuru, tämä on juurikin näin, että sähköpyörät lisäävät sekä kansanterveyttä että meidän ilmastoratkaisujamme ja synnyttävät pidempiä liikkumisen matkoja, ja myöskin mahdollisesti voivat korvata niitä lyhyitä autolla kuljettavia matkoja, jolloin sähköpyörästä on erityisesti hyötyä. Tätä me työstämme nytten liikenne- ja viestintäministeriön niin sanotussa Käpy-strategiassa elikkä kävelyn ja pyöräilyn strategiassa, josta on tulossa periaatepäätös valtioneuvostolta näillä näkymin noin helmikuussa. Toivottavasti siinä yhteydessä voidaan myöskin palata tähän sähköpyörän mahdolliseen tukijärjestelmään.

Edustajat Vehkaperä ja Honkonen, on juuri näin, että me tarvitsemme myöskin bio-kaasuun liittyviä edistämistoimenpiteitä ja ennen kaikkea myös raskaan liikenteen osalta. Toki meillä on sitten tulossa myöskin terminaaleja, joissa on latauskokonaisuuksia. Tältäkin osin vuodessa on tapahtunut todella paljon.

Työ on siis vielä kesken. Me jatkamme, mutta tässä on nyt kuitenkin kaksi lakiesitystä, joilla päästään jo alkuun. — Kiitoksia.

Riksdagen avslutade debatten.

Riksdagen remitterade ärendet till kommunikationsutskottet, som miljöutskottet ska lämna utlåtande till.