

Plenum

Tisdag 6.10.2020 kl. 14.02—20.20

8. Regeringens proposition till riksdagen med förslag till lag om laddningspunkter för elfordon och beredskap för sådana laddningspunkter i anslutning till byggnader samt om system för fastighetsautomation och fastighetsstyrning och lag om ändring av 126 § i markanvändnings- och bygglagen

Regeringens proposition RP 23/2020 rd

Utskottets betänkande MiUB 5/2020 rd

Första behandlingen

Andre vice talman Juho Eerola: Ärende 8 på dagordningen presenteras för första behandling. Till grund för behandlingen ligger miljöutskottets betänkande MiUB 5/2020 rd. Nu ska riksdagen besluta om innehållet i lagförslagen.

Efter presentationen är ett replikskifte möjligt om så önskas.

Debatt

16.31 **Hannu Hoskonen kesk** (esittelypuheenvuoro): Arvoisa puhemies! Hallituksen esityksellä pannaan täytäntöön rakennusten energiatehokkuutta koskeva direktiivi, joka sisältää velvoitteen liittyen sähköautojen latausinfrastruktuuriin. Uudella lainsäädännöllä täytetään direktiivin vähimmäistason vaatimukset. Eräiltä osin vaatimustaso on hieman direktiiviä vaativampi. Esimerkiksi se, että uusien ja laajamittaisesti korjattavien asuinrakennusten osalta säädettävä velvoite koskee taloja, joissa on vähintään viisi pysäköintipaikkaa, kun direktiivin asettama raja on kymmenen pysäköintipaikkaa.

Haluan tässä erityisesti korostaa sitä, että velvoitteet koskevat tältä osin vain uusia ja laajamittaisesti korjattavia rakennuksia. Tällöin on järkevää varautua putkittamalla tuleviin latauspaikkoihin johdotukset valmiiksi, koska se on halvempaa toteuttaa silloin, kun rakentamista tehdään. Valmiuden olemassaolo rakennuksissa myös nostaa kiinteistön arvoa. Aina kannattaa muistaa, että esimerkiksi asfaltoiduilla pihamailla, kun putkitukset ovat valmiina, säästetään valtavia summia, kun ei tarvitse pihamaita aukoa, vaan voidaan vetää pelkät sähköjohdot sinne jo valmiina oleviin putkituksiin.

Valiokunta tarkasteli huolellisesti sitä, mitä on tällainen laajamittainen korjaustyö. Laki ehdotuksen 3 §:n 3 kohdan mukaan laajamittaisella korjauksella tarkoitetaan korjausta, jossa rakennuksen vaippaan tai rakennuksen teknisiin järjestelmiin liittyvien korjausten jälleenrakentamiskustannuksiin perustuvat kokonaiskustannukset ovat yli 25 prosenttia rakennuksen arvosta rakennusmaan arvo pois lukien. Olennaista on, että laajamittaisen korjauksen yhteydessä korjataan myös pysäköintipaikat ja pysäköintipaikkojen tai rakennuksen sähköjärjestelmä. Kysymyksessä ei ole siten mikä tahansa korjaus, vaan sellainen, jonka yhteydessä on yksinkertaisesti järkevää varautua myös tulevaisuudessa rakennettaviin latauspaikkoihin samalla tavoin kuin uutta rakennettaessa. Esimerkkinä valiokuntakeskus-

Punkt i protokollet PR 124/2020 rd

teluista voin mainita sen, että jos taloon tehdään uusi peltikatto taikka vaihdetaan ikkunat ja ovet, niin tämä ei ole sellainen remontti, vaan se on ihan normaalia kodin korjaamista. Tai keittiöremontti: se ei edellytä tällaista sähkölatauspaikkojen tekemistä siinä vaiheessa. Elikkä se koskee sellaisia remontteja, kun kajotaan vahvasti talon runkorakenteisiin ja peruskorjataan.

Ympäristövaliokunta korostaa myös, että tämä sähköautojen latausinfraa koskeva lainsäädäntö ei muuta johdonmukaista teknologianeutraalia ilmastopolitiikkaa, vaan esimerkiksi biopolttoaineiden ja biokaasun käytön lisäämisen tavoitteita toteutetaan osaltaan entiseen tapaan muualla lainsäädännössä. Valiokunta korostaa, että kaikkia toimia liikenteen päästövähennystavoitteiden saavuttamiseksi tarvitaan ja niitä tulee toteuttaa mahdollisimman pian.

Arvoisa puhemies! Uudesta ilmastovuosikertomuksesta ilmenee, että sähköautojen määrä kasvoi vuonna 2019 merkittävästi. Kasvua oli sekä ladattavissa hybrideissä että täyssähköautoissa. Vuonna 2019 Suomen täyssähköautojen määrä lähes kaksinkertaistui verrattuna vuoden 2018 määrää. Täyssähköautojen osuus kaikista sähkökäyttöisistä autoista on viime vuosina ollut noin 20 prosenttia. Keskipitkän aikavälin ilmastopolitiikan suunnitelmassa on asetettu tavoitteeksi, että Suomessa olisi vuonna 2030 yhteensä vähintään 250 000 sähköautoa, joko siis täyssähköautoa tai ladattavaa hybridiä, sekä vähintään 50 000 kaasuautoa. Sähköautojen osalta näyttää siltä, että 250 000:n auton tavoite saavutetaan nykyisillä ohjauskeinoilla helposti. Sähköautoja on vuonna 2030 todennäköisesti jo paljon enemmän.

Arvoisa puhemies! Korostan vielä, että tämä uusi lainsäädäntö ei vaikuta millään tavoin siihen, miten latauspisteen asentamisen kustannukset jaetaan taloyhtiössä. Oikeusministeriössä on aloitettu asunto-osakeyhtiölain muutostarpeiden kartoittaminen. Valiokunta pitää tätä erittäin tärkeänä kiirehtien selvityksiä ja tarpeellisten muutosesitysten valmistelua, jotta epäselvyydet taloyhtiöiden sisäisessä päätöksenteossa eivät muodostu esteeksi sähköautojen hankinnalle.

Tähän mietintöön sisältyy kaksi vastalauseetta.

Toinen varapuhemies Juho Eerola: Kiitokset, edustaja Hoskonen. Nyt oliko halukkuutta käydä debattia aiheeseen liittyen?

16.36 Tiina Elo vihr (vastauspuheenvuoro): Arvoisa puhemies! Suomen tavoitteena on liikenteen päästöjen puolittaminen vuoteen 2030 mennessä ja fossiiliton liikenne vuoteen 2045 mennessä, ja se edellyttää liikenteen mittavaa sähköistämistä, ja se puolestaan edellyttää sähköautojen latausinfraan merkittävää lisäämistä erityisesti kotien yhteyteen ja työpaikoille, joissa ihmiset autojaan lataavat.

Pääosin tämä hallituksen esitys noudattelee latausinfraa ja -pisteiden rakentamisen osalta EU-direktiivin tasoa. Joiltain osin velvoitteet ovat direktiiviä kunnianhimoisempia mutta vain uusien ja laajasti korjattavien rakennusten osalta. Nyt on tärkeää huomata, että tässä siis rakennetaan ennen kaikkea parempia valmiuksia myös tulevaisuuden sähköautoilijoita varten.

Hallituksen esityksessä on huomioitu myös se, etteivät velvoitteet kasva rakennusten omistajille kohtuuttomiksi. Muun muassa mikroyritykset on vapautettu velvoitteista.

Punkt i protokollet PR 124/2020 rd

Arvoisa puhemies! Kuten valiokunnan puheenjohtajakin tuossa kuvasi, tämä hallituksen esitys on huolella harkittu kokonaisuus, jolla saamme parannettua sähköautoilun edellytyksiä Suomessa.

16.37 Johan Kvarnström sd (vastauspuheenvuoro): Ärade talman, arvoisa puhemies! Tämä esitys on kunnianhimoinen, niin kuin pitääkin olla. Saavutamme win-win-tilanteen, kun voimme parantaa rakennusten energiatehokkuutta ja hillitä ilmastonmuutosta.

Opposition vastalauseiden mukaan jotkut näistä velvoitteista ovat liian raskaita, mutta kuten ympäristövaliokunta lausuu, on edullisempaa asentaa latauspistevalmius uusiin ja laajasti korjattaviin asuinrakennuksiin, joissa on yli neljä pysäköintipaikkaa, verrattuna jälkikäteen tehtäviin asennuksiin, ja ennemmin tai myöhemmin tätä valmiutta tarvitaan kaikkialla. Pitää paikkansa, että esitys on vaativampi asuinrakennusten kohdalla kuin sen taustalla oleva direktiivi. Näin on, koska hallituksen ilmastopolitiikka on kunnianhimoinen.

Ärade talman! Det är en viktig proposition med tanke på framtidens byggnader, trafik och våra klimatmål. Ambitionsnivån är hög då direktivet implementeras, och det är bra. Jag hoppas att vi också kan fortsätta utveckla ett konkret nordiskt samarbete i dessa frågor, inte minst av praktiska skäl, särskilt med tanke på laddstationerna. — Tack, kiitos.

16.38 Sari Multala kok (vastauspuheenvuoro): Arvoisa puhemies! On kiitettävä silloin, kun sen aihetta on. Vaikka tämä hallituksen esitys alkuperäisestä aikataulustaan merkittävästi myöhästyi, niin sen myötä tulleet muutokset ovat erittäin hyviä.

Tässähän siis kohtuullistettiin kohtuullisen murskaavan lausuntopalautteen jälkeen tätä hallituksen esitystä lähelle sitä direktiivin minimitasoa kaikilta muilta osin paitsi mitä tulee näihin taloyhtiöihin. Kokoomuksen vastalause liittyy nimenomaan tähän hallituksen esityksen velvoitteeseen, jossa siis vaaditaan nyt tiukempia velvoitteita taloyhtiöille uusissa rakennuksissa tai suurissa remonteissa. Esityksen vaatimus toisi velvoitteiden piiriin 30 000 pientä taloyhtiötä, joilla ei ole välttämättä taloudellisia resursseja muutostyöhön, ja tämä muutostyö toki sitten vaaditaan ympäri Suomen, myös sellaisissa paikoissa, joissa sähköautot todennäköisesti eivät välttämättä ole monenkaan vuoden päästä vielä se todennäköisin tapa liikkua. Tiukempi vaatimus toisi 75 prosentin lisäyksen taloyhtiöiden määrään mutta ainoastaan vain 20 prosenttia [Puhemies koputtaa] lisää autopaikkoja velvoitteiden piiriin. Tähän perustuu vastalauseemme.

16.40 Riikka Purra ps (vastauspuheenvuoro): Arvoisa puhemies! Todella hallituksen tavoite on kunnianhimoinen, ja sitä voi sanoa liian kunnianhimoiseksi erityisesti tässä taloudellisessa tilanteessa. Tämä esitys tosiaan on mennyt parempaan suuntaan murskakritiikkilausuntokierroksen jälkeen, ja siitä on poistettu esimerkiksi näitä mikroyrittäjien velvoitteita, mutta edelleenkin siinä on samoja ongelmia, yleisproblematiikka on sama kuin aieminkin, ja direktiiviä tiukempi tämä tosiaan on asuinrakennusten kohdalla.

Perussuomalaiset ovat sitä mieltä, että erityisesti tällaisessa tilanteessa meidän ei pitäisi tehdä toimia, jotka kurjistavat, oli sitten yrittäjä, kauppa, asukas tai kuka tahansa kansalainen. Päinvastoin meidän pitäisi tehdä semmoisia toimia, jotka parantavat ostovoimaa, parantavat tilannetta työmarkkinoilla ja muuten.

Tässä pääpointti on tietysti se, mitä tulee sitten siihen, että tämä on ilmastopolitiikkaa, että meidän suurin ongelmamme ei ole peruskuluttajalla se, että häneltä puuttuu infra lada-

Punkt i protokollet PR 124/2020 rd

ta sähköautoansa, vaan toistaiseksi suurin ongelma on vielä se, [Puhemies koputtaa] että ihmisillä ei ole varaa ostaa näitä autoja.

16.41 Hanna Kosonen kesk (vastauspuheenvuoro): Arvoisa puhemies! Tämä esitys on hyvä esitys ja tärkeä reitti kohti ilmastopolitiikkaa, jota tämä hallitus haluaa olla tekemässä. Sähköistyminen on ihan varmasti valtavirtaa ja tulee lisääntymään myös liikenteessä ja on välttämätön, kun haluamme tavoitella kunnianhimoisia tavoitteita, mitä meidän hallituksella on. Sähköautoilu tulee lisääntymään, on lisääntynyt jo paljon, kuten ympäristövaliokunnan puheenjohtajan alustuksessa kuultiin. On myös todettava se, että sähköautoilu ei ole vielä kaikkien ulottuvilla, ja toivonkin kovasti, että markkinat tuovat ja yritykset tuovat sellaisia sähköautoja saataville, että sähköautoilu olisi kaikkien ulottuvilla paremmin. Sen takia tämä esitys on tärkeä, että sitten kun on edullisia autoja saatavilla, [Puhemies koputtaa] myös se lataaminen olisi helppoa. Tämä on valmistautumista siihen tilanteeseen.

16.42 Mai Kivelä vas (vastauspuheenvuoro): Arvoisa puhemies! On hyvä aloittaa siitä isosta kuvasta, miksi tämä laki tehdään. Ensinnäkin tässä on tietenkin kyse EU-direktiivin toimeenpanosta, ja tämä direktiivi liittyy EU:n puhtaan energian pakettiin, eli käytännössä tämä on osa sitä EU-kokonaisuutta, jolla on tarkoitus hillitä ilmastonmuutosta Euroopassa. Tässä on käytännössä kyse ilmastokestävän siirtymän edistämisestä, ja niin kuin täällä on hyvin tullut esille, niin meillä tosiaan on merkittävä päästövähennyspotentialiaali liikenteessä.

Sitten erityisesti perussuomalaisille on hyvä todeta, että kyllä hallitus on edelleen sitoutunut meidän ilmastotavoitteeseen, ja siksi näitä kaikkia toimia tarvitaan. Aivan kuten ympäristövaliokunnan puheenjohtaja totesi, niin kaikkia toimia liikenteen päästövähennystavoitteiden saavuttamiseksi tarvitaan ja niitä tulee toteuttaa mahdollisimman pian, aivan kuten ympäristövaliokunnan mietinnössä toteamme. [Puhemies koputtaa] Tämä liikenteen sähköistyminen on erittäin tarpeellinen muutos, ja autokanta tulee muuttumaan joka tapauksessa.

16.43 Mauri Peltokangas ps (vastauspuheenvuoro): Arvoisa puhemies! Tässä ollaan käsittelemässä kuviota eduskunnalle laeiksi sähköajoneuvojen latauspisteistä. Tässä on nyt mainittu, että meillä on sähköautojen kokonaisuus, siis täyssähköautoja, 20 prosenttia, mutta nyt muistuttaisin, että sähköautojen määrä kokonaisesta automäärästä on noin prosentin luokkaa, niin että kansalle tulee se todellinen tieto, mitä tässä nyt ollaan tekemässä. Siis noin prosentti on sähköautoja, ja nyt ollaan lakia tekemässä siitä, että lähestulkoon joka kulmalle kustannuksia lisätään.

Perussuomalaiset vastustavat tällaista ilmastoposeeraamista ja kehitystä varsinkin tässä yhteiskunnallisessa tilanteessa, jossa elämme nyt. Me emme voi emmekä edes halua ryhmänä edesauttaa Euroopan unionin liian kunnianhimoisia ilmastopoliittisia tavoitteita, etenkin kun tällä esityksellä ei pelasteta ilmastoa vaan ainoastaan aiheutetaan kuluja ihmisille sekä heikkenemistä teollisuuden kilpailukykyyn. Näinhän siinä tulee käymään. — Kiitos.

16.45 Markku Eestilä kok (vastauspuheenvuoro): Arvoisa puhemies! Itse minä pidän tätä lakiesitystä pääsääntöisesti hyvänä. Ehkä yksi pikku seikka olisi voinut olla tämä alueellisen näkökulman vahvempi huomioon ottaminen, mutta kun tänä päivänä ainakin tällä

Punkt i protokollet PR 124/2020 rd

talousalueella, ei varmaan tuolla Inarissa mutta tällä talousalueella, joka viides ostettava auto on ladattava hybridi eli plugari tai sähköauto, niin kyllähän tämä on tänä päivänä realismia, että ihmiset, kuluttajat, haluavat pysyä tässä ilmastokeskustelussa mukana omalla ostokäyttäytymisellään. Se on totta, että kaikilla ei tule koskaan olemaan varaa uusiin autoihin, ei sähköautoihin eikä moniin muunkaanlaisiin, ja meidän täytyy ajatella aina koko kansaa.

Mutta kun valiokunta korostaa, että kaikkia toimintoja liikenteen päästövähennystavoitteen saavuttamiseksi tarvitaan ja niitä tulee toteuttaa mahdollisimman pian, niin ottakaa, hyvät hallituspuolueet, vakavasti se, että poistatte autoveron, koska jos sitä ei poisteta, niin kaikki Keski-Euroopan ylijäämä tulee tänne Suomeen ja päästötavoitteet tulevat karkaamaan.

16.46 Ari Torniainen kesk (vastauspuheenvuoro): Arvoisa herra puhemies! Tämä hallituksen esitys on parantunut huomattavasti siitä luonnoksesta, joka lähti lausunnoille. Lausunnonantajien näkemyksiä on siis kuultu. Hallitus on kuullut niitä, ja myöskin ympäristövaliokunnassa on ne pantu merkille ja siellä myöskin vielä parannettu.

Käytännössä tämä tarkoittaa sitä, arvoisa oppositio, että olemassa oleville, nykyisille asuinrakennuksille ei tule velvoitteita pois lukien, jos talossa ollaan tekemässä laajamittaisia remontteja. Velvoitteet koskisivat ainoastaan silloin, kun rakennuksessa on enemmän kuin neljä pysäköintipaikkaa, ja käytännössä tilanteessa pitäisi asentaa se latausvalmius. Ja tärkeää on se, että ympäristövaliokunnassa määriteltiin, mikä on se laajamittainen korjaus, ja se on käytännössä 25 prosenttia siitä rakennuksen nykyarvosta. Se on olennainen asia, mikä tässä on myöskin nyt oikeastaan ensi kertaa määritelty. Myöskin yritys-elämä, etenkin pienet yritykset on huomioitu tässä hallituksen esityksessä, [Puhemies koputtaa] ja heidän toiveensa.

16.47 Raimo Piirainen sd (vastauspuheenvuoro): Arvoisa puhemies! En ole ympäristövaliokunnan jäsen mutta lueskelin tätä ympäristövaliokunnan lausuntoa, ja tämä on todella kestävästi perusteltu ja nimenomaan justiinsa tämä kohta, kun täällä todetaan siis näin: ”Ei latauspistevalmiuksien rakentamista tule ylimitoittaa eikä investoida sellaisiin ratkaisuihin, jotka saattavat nopeasti vanhentua teknisesti.” Elikkä on huomioitu tässä myös se, että ei tehdä turhia investointeja. Ja kun tiedetään, että varsinkin kun tuommoisissakin 22 kilowattiampeerista on kysymys, niin se ei ole mikään ohut kaapeli silloin kysymyksessä, kun täytyy virtaa liikutella sitä pitkin, joten tämmöisten kaapeleitten vetämiset ovat semmoisia, mitkä tulevat merkittävien remonttien yhteydessä tehtäväksi, ja oliko niin, että jos on 25 prosenttia korjausrakentamista, niin silloin voitaisiin velvoittaa, mutta tarkoittaa edelleenkin näitä suuria, laajoja korjauksia. Pidän tätä erittäin hyvänä asiana [Puhemies koputtaa] tulevaisuutta ajatellen. — Kiitos.

16.48 Inka Hopsu vihr (vastauspuheenvuoro): Arvoisa puhemies! Suomi on sitoutunut olemaan hiilineutraali vuoteen 2035 mennessä. Tämä on kunnianhimoinen tavoite, joka ei toteudu pelkillä kauniilla sanoilla, vaan tarvitaan konkreettisia toimia, ja tässä on yksi sellainen.

Teknologian tutkimuskeskus VTT, Motiva ja Suomen Kiinteistöliitto toteuttivat tämän GASELLI-hankkeen. Sen mukaan suurimmat puutteet latausinfraassa ovat nimenomaan taloyhtiöissä asukas-pysäköinnissä ja työpaikkalatauksessa. Hankkeen suosituksina

Punkt i protokollet PR 124/2020 rd

esitetäänkin muun muassa sitä, että panostuksia sähköautojen kotilataamisen edistämiseen erityisesti erilaisissa taloyhtiöissä jatkettaisiin. Suositusten mukaan työpaikkoja tulisi kannustaa ja myös ohjata investoimaan latausmahdollisuuksiin, koska työpaikan latauspisteen puute on usein esteenä sähköautoa työmatka-ajoneuvoksi harkitsevalle ja myös ohjaa hybridautojen käytössä. Juuri tähän tämä vastaa hyvin.

16.49 Merja Kyllönen vas (vastauspuheenvuoro): Arvoisa herra puhemies! Kiitoksia tästä uudesta laista. Latauspisteitä ja -valmiuksia on toivottavasti tulevaisuudessa huomattavan paljon enemmän kuin tänä päivänä. Liikenteen päästövähennysvelvoitteet eivät valitettavasti ihan vain täyty tällä sähköautokuvioilla, vaan meidän täytyy saada kyllä koko potentiaali toimenpiteitä käyttöön: niin kestävästi tuotettuja biopolttoaineita, biokaasua, nestemäisiä polttoaineita kuin myöskin sitten tämä uudenvuodenlainen syntetttinen polttoaine, joka sieltä suljetun hiilidioksidikierron systeemistä pystytään tuottamaan.

Liikenteen verojen maksujärjestelmäuudistus etenee omaa tahtiansa. Toivottavasti sille löytyy sitten joku päivä esityksen taloon tullessa myöskin tukea — vuosikausiahhan sitä on tässä veivattu, eikä kovin suurta intoa ole löytynyt.

Näistä kaasu- ja nestepolttoainekonversioista sanoisin myös sen verran, että kun koko ajoneuvon elinaikaisia päästöjä ja käyttöelinkaarta katsotaan, niin kyllähän kiertotalousnäkökulmasta myöskin nämä olemassa olevien ajoneuvojen konversiot pitää [Puhemies koputtaa] pystyä hyödyntämään täysimittaisesti.

16.51 Hannu Hoskonen kesk (vastauspuheenvuoro): Arvoisa herra puhemies! Tässä yhteydessä kiitän lämpimästi valiokuntaa erinomaisesta, hyvästä yhteistyöstä tämän lakiesityksen käsittelyssä. Mietintö on todella tasapainoinen ja hyvin moneen kertaan pohdittu ja hyväksi havaittu. Asiantuntijakuulemiset olivat toki aika vakuuttavia, ja sieltä tuli meille arvokasta tietoa. Huomasin jo valiokunnan käsittelyn aikana sen, että meidän valiokunnasta löytyy erinomaista asiantuntijuutta muun muassa rakentamisen puolelta, ja tässä en voi olla mainitsematta edustaja Torniaisen vahvaa panosta. Hän on tässä tapauksessa antanut meille paljon viisauttaan tämän mietinnön laatimisessa. Siitä kiitos niin hänelle kuin kaikille muille valiokunnan jäsenille, joilla on erinomaista tietoa ollut koko käsittelyn aikana.

Kahteen asiaan kiinnitän huomiota. Toinen on se, että nyt ei kannata ajatella niin, että me ratkaisemme tällä lailla jonkun ratkaisevan asian. — Ei. Me mahdollistamme vain sen, että sähköautoja voi tulla yhä enemmän. Eikä kannata lähteä autotehtaiden edelle mestaritoimaan. Sieltä tulee kyllä uusia innovaatioita, niin kuin sieltä on tullut katalysaattorit, ABS-jarrut, kaikki mahdolliset turvavyöt [Puhemies koputtaa] ja airbagit, että kyllä auto-tehtaat tekevät tämän eteen työtä joka päivä, ja hyvää tulosta tekevät.

16.52 Kimmo Kiljunen sd (vastauspuheenvuoro): Arvoisa puhemies! On silloin kiitettävä, kun oppositio kiittää hallitusta, viittaa edustaja Multalan puheenvuoroon. Edustaja Purra tuolla aikaisemmin käytti puheenvuoron, jossa piti tätä liian kunnianhimoisena, ja edustaja Peltokangas totesi, että tämä on tarpeeton, koska tässä pannaan täytäntöön EU:sta tulevaa direktiiviä. Kyllä tässä useissa puheenvuoroissa on nyt tullut vahvasti esille se, että silloin, kun me otamme tämän ilmastomuutoksen vakavasti, niin sähköautoistuminen on sitä tietä, mitä me kuljemme. Edustaja Peltokangas muistutti, että vain prosentti autokannasta tällä hetkellä olisi sähköautoja — niin onkin, liian vähäinen, koska nämä latauspisteet puuttuvat, ja siinä mielessä on tärkeitä, että me näemme, että sähköautot ovat aidosti

Punkt i protokollet PR 124/2020 rd

tulevaisuutta, ja kun me tällä tavalla investoimme näihin latauspisteisiin, niin meillä on hetken kuluttua siitä autokannasta tässä suhteessa suurempi, ja sanoisin edustaja Purralle suoraan sen: tässä asiassa ei voi olla liian kunnianhimoinen.

16.53 Sakari Puisto ps (vastauspuheenvuoro): Arvoisa puhemies! Sähköautot varmaan tulevat yleistymään tässä ajan myötä. Onko se sitten ilmaston kannalta nykYTEknologialla ihan järkevä ratkaisu ajatellen näitä elinkaaripäästöjä, niin tällä hetkellä ei välttämättä. Tämä lakiesitys on parantunut, mutta silti tässä kyllä säilyy huoli nimenomaan tästä omaisuudensuojanäkökulmasta, eli varsinkin kun rakennetaan latauspisteitä, varsinaisia sellaisia, niin ne aika etupainotteisia investointeja ovat: siinä teknologia voi muuttua, standardit ja sitten se, mikä se lopullinen kysyntä tulee olemaan. Tietysti näissä asunto-osakeyhtiöissä on vielä tämmöinen kansallinen piirre. Monessa muussa maassahan toimitaan yhteisön perustella tai kiinteistön perusteella, että se ongelma pitää vielä ratkaista. Kyllä tämä oikeasuhtaisuuden ongelma säilyy, ja mikäli pitää valita latauspiste- tai latauspistevalmiuden väliltä, niin suositaan sitten sitä latauspistevalmiutta.

Pari pointtia tässä vielä. Työpaikkojen latauspaikkojen ongelma on sen verotusarvo: se on liian korkea. Ja toinen asia, mihin kiinnittäisin vielä huomiota, on tämä paloturvallisuus: [Puhemies koputtaa] nämähän eivät kovin helpolla sammu, eli kannattaa tähän sijoitteluun kiinnittää huomiota.

16.54 Esko Kiviranta kesk (vastauspuheenvuoro): Arvoisa puhemies! Ympäristövaliokunnan mietinnössään esittämä kohtuullistaminen mikroyritysten osalta on tarpeellinen. Mikroyrityksiä ei siis jatkossakaan velvoitettaisi varustamaan parkkipaikkojaan sähköautojen latauspisteillä edes silloin, kun yrityksellä on yli kymmenen pysäköintipaikkaa. Ehkä on hyvä todeta, että mikroyrityksellä tarkoitetaan yritystä, jolla on alle kymmenen työntekijää ja liikevaihto alle 2 miljoonaa euroa.

Kokonaisuutta tarkastellen on hyvä asia, että sähköajoneuvojen latauspisteiden määrää ja valmiutta rakentaa niitä säädellään. Näin varmistetaan, että uusissa rakennuksissa on mahdollista ladata sähköajoneuvoja. Latausmahdollisuuksien kasvu on luonnollinen edellytys sähköajoneuvojen suosion kasvulle. Sähköajoneuvot eivät voi yleistyä kovin paljon, ellei niiden latausverkko ole kattava. On hyvä yleensäkin rakennusten suunnittelussa varautua siihen, että jatkossa sähköajoneuvojen käyttö tulee nopeassa tahdissa lisääntymään.

16.55 Pia Kauma kok (vastauspuheenvuoro): Arvoisa puhemies! Kokoomushan jätti vastalauseen ympäristövaliokunnassa tähän esitykseen, ja se johtuu siitä, että nähdäksemme siinä on edelleen liian raskaita velvoitteita latauspisteiden rakentamiseen, ja tässä Suomi on taas toimeenpanemassa direktiiviä, joka on kunnianhimoisempi kuin mitä perustaso edellyttää.

Arvoisa puhemies! Käsittelimme tätä myös talousvaliokunnassa, ja siellä kiinnitimme huomiota erityisesti siihen, että näissä esityksissä kannattaisi olla teknologianeutraali eikä promovoida pelkästään yhtä käyttövoimaa. Pelkät sähköautot eivät välttämättä ole se ratkaisu Suomelle, vaan autoteknologiahän kehittyy koko ajan. Autoista ylipäättään tulee vähemmän päästöjä ilmaan lähettäviä, ja pitäisi keskittyä siihen, että päästöjen mukaan näitä sitten myöskin verotettaisiin ja kohdeltaisiin.

Edustaja Eestilä nosti esiin myöskin sen, että tässä samat säännökset koskevat sitten esimerkiksi Espoota ja Inaria, jotka toimivat aivan eri olosuhteissa, ja sen lisäksi [Puhemies

Punkt i protokollet PR 124/2020 rd

koputtaa] on huomioitava myöskin se, että autottomat ihmisethän tässä sitten myöskin maksavat niistä infran rakentamisista.

16.57 Leena Meri ps (vastauspuheenvuoro): Arvoisa puhemies! Tuossa muun muassa edustaja Puisto pääsi tähän asian ytimeen elikkä kokonaiselinkaarivaikutuksiin. Me puhumme täällä ilmaston pelastamisesta, me puhumme nyt sähköautoista ja sähkötolpista. Tämä on kokonaisvaikutusta. Esimerkiksi VTT:n johtava tutkija Laurikko on todennut, että juuri tämä, miten akku valmistetaan, on äärettömän tärkeää, ja hän käyttää esimerkkinä, että esimerkiksi Etelä-Koreassa sähkö on yli 90-prosenttisesti fossiilisella energialla tuotettua, mikä nostaa sähköauton valmistuksen hiilipäästöjä. Ja oikeastaan peräänkuulutan tässä ja kysynkin puheenjohtaja Hoskoselta sitä, onko tässä edes pohdittu näitä kokonaisvaikutuksia, mukaan lukien sähköautojen valmistus, akut, juuri tätä, miten tämä yksi sähköautotolppa nyt ratkaisee tämän kokonaisongelman. Ja nyt kun me esitämme täällä yli EU-direktiivin, niin emme voi ainakaan syyttää EU:ta vaan sitten tätä salia, jos me teemme kerrankin sen. Me aina puhumme, että missä EU, siellä ongelma, mutta nythän me itse teemme lisää ongelmia, ja haluaisin tähän valiokunnan puheenjohtajan kannanottoa. [Puhemies koputtaa] Näistä kokonaisvaikutuksista ei ole mitään, en löydä.

16.58 Hannu Hoskonen kesk (vastauspuheenvuoro): Arvoisa herra puhemies! Todellakin on niin, että tätä asiaa on pohdittu huolella, ja pitää muistaa, että autotekniikkahan kehittyy, niin kuin autotehtaat täälläkin ovat vieneet sähköautoja eteenpäin. Tiedetään jo, minnepäin se on kehittymässä, ja pitää muistaa, että esimerkiksi sähköauton omistajat, olkoon se sitten ihan puhdas sähköauto tai hybridi, missä on vielä polttomoottori ja nämä lataussysteemit mukana — ystävilläni on näitä sähköautoja muutamia — kyllä sanovat sen suoraan, että kun sen tulpan pistää illalla, kun tulee kotiin, 16 ampeerin pistorasiaan ja latauspiuhan auton puoleiseen päähän, niin kyllä se yön aikana latautuu sen, minkä sitä virtaa tarvitsee, niin että ongelmaa siinä sinänsä ei ole. Tärkeätä on, aivan niin kuin valiokunta totesi siitä mietinnössään, että meidän ei pidä nyt tässä vaiheessa mihinkään tiettyyn tekniikkaan sitoutua, kun auton tekniikka kehittyy hurjaa vauhtia, sinne investoidaan valtavia rahoja tutkimukseen, tuotekehitykseen. Sillä, mitä meillä on sähköautotekniikka tänä päivänä, ja sillä, mitä se on 20 vuoden päästä, ei välttämättä ole mitään tekemistä toistensa kanssa. Tekniikka kehittyy niin hurjaa vauhtia.

16.59 Mirka Soinikoski vihr (vastauspuheenvuoro): Arvoisa puhemies! Käsittelyssä oleva lakiesitys tuo EU-direktiivin Suomen lainsäädäntöön ja tähtää rakennusten energiatehokkuuden parantamiseen ja ilmastomuutoksen hillintään. Hallitus otti hyvin huomioon lausuntokierroksella saadun palautteen — kiitos siitä.

Liikenne tuottaa noin 20 prosenttia Suomen kasvihuonekaasupäästöistä. Siksi täyssähköautojen ja lataushybridien osuutta liikenteessä pitää lisätä, jotta saamme liikenteen päästöt kuriin. Latauspisteitä tarvitaan lisää, jotta yhä useammalla on mahdollisuus vaihtaa fossiililla kulkeva autonsa vähäpäästöisempään. Autoilijalla on oltava varmuus siitä, että sähköauton pystyy lataamaan kotona, työpaikalla ja tien päällä.

Arvoisa puhemies! Moni kertoo, että olisi jo aiemmin vaihtanut sähköautoon tai lataushybridiin, jos olisi ollut varmuus siitä, että omalle autopaikalle saa asentaa edes hidastausmahdollisuuden. Taloyhtiöt on saatava nykyistä paremmin mukaan latausverkoston ra-

Punkt i protokollet PR 124/2020 rd

kentamiseen. Kansalaispalautteen mukaan tällä hetkellä haasteita on nimenomaan taloyhtiöissä ja isännöitsijöiden kanssa.

Kuten monessa aiemmassa puheenvuorossa on todettu, tarvitsemme kaikki käytettävissä olevat keinot liikenteen päästöjen leikkaamiseen, ja samaan aikaan sähköautoista puhuttaessa [Puhemies koputtaa] on muistettava kiertotalouden mahdollisuudet biokaasun tuotannossa ja sen tarjoamat [Puhemies: Aika!] näkymät työllisyyden puolella.

17.00 Matias Mäkynen sd (vastauspuheenvuoro): Arvoisa puhemies! Hallituksen esityksen myötä uusien ja laajasti korjattavien asuinrakennusten tulee asentaa latauspistevalmius kaikille pysäköintipaikoilleen. Vanhojen rakennusten osalta on kysymys nimenomaan laajasti korjattavista asuinrakennuksista. Jotta ihmiset voivat hankkia pienipäästöisiä autoja, on tärkeää, että infra on kunnossa. Ensin on rakennettava sitä infraa ja luotava edellytyksiä, jotta ihmisillä on oikeasti mahdollisuus ja kannuste hankkia uusia autoja.

Toisaalta on tärkeää, että käytettyjen autojen markkinoille saadaan pienipäästöisiä autoja, ja siihen liittyen hallituksella on omat toimensa ja esityksensä, joita myös eduskunta pääsee käsittelemään. Emme voi olettaa, että kaikki ihmiset ostavat uuden ladattavan hybridin tai täyssähköauton, vaan on tärkeää, että myös käytettyjen autojen markkina toimii. Sähköautojen edistäminen on vain yksi osa pienipäästöisen liikenteen edistämistä, joka taas on merkittävä osa sitä työtä, jonka avulla teemme Suomesta hiilineutraalin 2035 mennessä.

17.02 Lulu Ranne ps (vastauspuheenvuoro): Arvoisa puhemies! Hallituksen ilmastotavoitteet ovat teknistaloudellisesti mahdottomia saavuttaa edes diktatuurissa, saati demokratiassa. Nyt ehdotettu laki pohjustaa hirvittävän kallista sotkua vanhoissa asunto-osakeyhtiöissä sekä sähköyhtiöiden pienjänniteverkostoissa. Näitä latauspisteitä eivät kestä rakennusten sähkökeskukset, eivät myöskään sähköyhtiöiden pienjänniteverkot muuntajineen, joiden uusiminen kasvattaa taas asumisen kustannuksia, ja ihmisten hyvinvointi heikkenee. Ehdotus liittyy niiden hallituksen lukuisten ideologisten älynväläysten joukkoon, jotka aiheuttavat uhreilleen ja yhteiskunnalle valtavasti byrokratiaa ja kustannuksia. [Kimmo Kiljunen: Se on EU-direktiivi!] Suomella ei kerta kaikkiaan ole varaa tällaiseen kuluttajien kyykyttämiseen ja ostovoiman syömiseen kansantalouden kannalta vahingollisiin tarkoituksiin.

Toinen varapuhemies Juho Eerola: Myönnän vielä debattipuheenvuorot edustajille Kivisaari, Kivelä, Kinnunen ja Purra, ja sen jälkeen menemme puhujalistaan. — Edustaja Kivisaari.

17.03 Pasi Kivisaari kesk (vastauspuheenvuoro): Arvoisa puhemies! Todella suurella todennäköisyydellä sähköautot ovat tulevaisuutta ja osa ratkaisua myöskin liikenteen päästöjen vähentämiseksi, ja latauspisteiden määrän merkittävä lisääminen tietysti vauhdittaa tätä kehitystä. Tässä esityksessä hieman yksinkertaistaen yritykset siis velvoitetaan rakentamaan latauspisteitä ja taloyhtiöt velvoitetaan rakentamaan latausvalmiutta, eli käytännössä putkittamaan autopaikat valmiiksi. Tämä on järkevää, koska suuri osa latauksesta tietysti tapahtuu kotona ja työpaikoilla eli siellä, missä autot seisovat muutenkin pitkiä aikoja.

Punkt i protokollet PR 124/2020 rd

Tämä esitys on todella järkevöitynyt — kiitos siitä valiokunnalle. Nämä velvoitteet laatusvalmiudesta eivät siis koske jo olemassa olevia asuinrakennuksia, ellei rakennukseen olla tekemässä laajamittaista remonttia. Myöskin edustaja Kiviranta sanoi hyvän huomion näistä mikroyrityksistä. Erittäin hyvä ja järkevöitynyt esitys.

17.04 Mai Kivelä vas (vastauspuheenvuoro): Arvoisa puhemies! Oleellinen asia tässä on nyt tosiaan se, että autokanta tulee muuttumaan joka tapauksessa, ja nyt ongelma on se, että näitä sähköautoja on liian vähän. No, en usko, että kukaan hankkii sähköautoa, jos sitä ei pysty kätevästi lataamaan, eli tällä hetkellä on ihan selvää, että latausinfraan puute on pulonkaula tässä liikenteen sähköistymisessä.

No, markkinaehtoinen sähköautojen yleistyminen ei ole toiminut tähän mennessä tarpeeksi nopeasti ilmastotavoitteisiin nähden, eikä ole syytä olettaa, että se toimisi jatkossakaan. Jos yhteiskunta ei tätä muutosta tue, niin sitten se tapahtuu vain hitaammin. Ja juuri sen takia tällaisessa murrosvaiheessa tarvitaan näitä valtion toimia, ja siinä niistä on myös eniten hyötyä.

Sen lisäksi on myös hyvä todeta, että näihin latauspisteisiin valmistautuminen on myös järkevämpää ja edullisempaa kuin niiden asentaminen sitten jälkikäteen. Joten tämä on ihan kaikkien etu, että näihin latauspisteisiin nyt varaudutaan [Puhemies koputtaa] valmiuksia rakentamalla.

17.05 Mikko Kinnunen kesk (vastauspuheenvuoro): Arvoisa herra puhemies! Hallituksen esitys on EU-direktiivin toimeenpanoa. Lausuntokierros paransi esitystä merkittävästi, ollaan lähellä direktiivin minimitasoa. [Leena Meri: Yli sen!] Uusia rakennuksia tehtäessä katsotaan näin pitemmälle tulevaisuuteen, kun sähköistäminen tulee lisääntymään autoilussa. Samalla myös vanhojen autojen muuttaminen esimerkiksi biokaasulla toimiviksi on tukemisen arvoinen asia. Autoja tarvitaan edelleen harvaan asutulla seudulla.

Vaikka sähköautoja ei ole juuri nyt kovin paljon eikä kaikilla ole niihin varaa, ne tulevat kuitenkin lisääntymään.

Pidän hyvänä sitä, että joustetaan pienten mikroyritysten kohdalla, sillä juuri mikroyrityksissä on Suomen elinvoiman tulevaisuus.

Tämä ei poista sitä, että meidän tulee myös kehittää biopolttoaineiden käyttöä autoilussa.

Toinen varapuhemies Juho Eerola: Ja vielä edustaja Purra, ja sen jälkeen puhujalistaan.

17.06 Riikka Purra ps (vastauspuheenvuoro): Arvoisa puhemies! Kuulin täällä, että ilmastopolitiikka ei voi olla liian kunnianhimoista. No, on olemassa sellainen kansalaistojen miina kuin Elokapina, joka juuri kävi istumassa asfaltilla ja esti autoja ajamasta. Sen mielestä hallituksen ilmastopolitiikka ei ole riittävän kunnianhimoista. Voisin kertoa, että mikäli haluatte kieltää kokonaan autot, niin kyllä se on kunnianhimoisempaa.

No, niin kuin me kaikki tiedämme, me emme elä tällaisessa maailmassa, vaan tätä politiikkaa monesti rajoittavat esimerkiksi rajalliset resurssit, ja hirvittävän usein nämä kohdistuvat pieni- ja keskituloisiin — uskon, että edustaja Kiljunenkin sen tietää. Asia ei varsinaisesti muutu, vaikka sanotaan, että tehdään oikeudenmukaisempaa politiikkaa, nimittäin se tarkoittaa vain sitä, että maksurasitus siirtyy. Jotkut yleensä aina maksavat, oli kysymys sitten taloyhtiöihin laitettavista sähkölatauspaikoista, ruuhkamaksuista tai mistä ikinä.

Punkt i protokollet PR 124/2020 rd

Jostain syystä tästä tulee mieleen se, että tiedetään, että markkinat joka tapauksessa sähköistyvät — tämä on meidän luonnollinen suunta — mutta joillakin ilmastofanaatikoilla on se pelko, että sitä ei ehditä kieltää, kuten vaikka turvetta, [Puhemies koputtaa] sitä ennen, kun se automaattisesti loppuu ja siirtyy.

Toinen varapuhemies Juho Eerola: Siellä edustaja Kiljusen nimi nyt kuitenkin mainittiin, joten annan vielä yhden debattipuheenvuoron. Kiljunen, sitten ette mainitse enää kenenkään nimeä.

17.08 Kimmo Kiljunen sd (vastauspuheenvuoro): Joo, en mainitse nimeä. — Edellisessä puheenvuorossa, joka tässä käytettiin, mainittiin nimeni siinä suhteessa, että olisin ilmastomuutoksen osalta puhunut liian pienestä kunnianhimosta tai liian suuresta kunnianhimosta. Sitä en tehnyt itse asiassa. Minä tein viittauksen suhteessa sähköautoihin, jotka ovat tulossa aidosti, me kaikki sen näemme, että se on voimakkaasti kasvava teollisuudenala. Se on myöskin kilpailukyvyystämme kiinni, että me luomme sille edellytykset, että Suomi sähköautoistuu. Tämä on pieni toimi, joka nyt tässä tehdään, joka tulee EU-direktiivin pohjalta. Taloyhtiöt myöskin tulevat huomioimaan.

Tässä suhteessa viittasin, että tässä asiassa ei voi olla liian kunnianhimoinen. Tämä yksinkertaisesti on nyt tulevaisuutta, ja me vahvistamme sekä ympäristöystävällistä kehitystämme, yleistä hyvinvointia että myöskin kansantalouden kilpailukykyä. Eli siinä suhteessa ei muuta kuin kunnianhimo mahdollisimman korkealle.

Toinen varapuhemies Juho Eerola: Ja puhujalistaan.

17.09 Mauri Peltokangas ps: Arvoisa puhemies! Hallituksen esitys eduskunnalle laeiksi sähköajoneuvojen latauspisteistä ja latauspistevalmiuksista rakennuksissa sekä rakennusten automaatio- ja ohjausjärjestelmistä ja maankäyttö- ja rakennuslain 126 §:n muuttamisesta on osa hallituksen kiilusilmäistä ilmastopolitiikkaa.

On todettava, että sähkölatauspisteiden kustannusvaikutuksiksi on monissa asiantuntijalausunnoissa arvioitu 50—100 miljoonaa euroa vuosina 2020—2030, tosin todeten lähtötietojen puutteellisuuden vaikeuttavan tätä arviota. Asiantuntijat, jotka antoivat lausunnon esityksestä, mainitsivat, että olemassa olevaan rakennuskantaan tehtävien latauspisteiden kustannukset voivat isossa kiinteistössä olla pahimmillaan moninkertaisia verrattuna vaikutusten arvioinnissa esitettyihin kustannuksiin. Näiden rahojen arvioitiin olevan suoraan poissa kiinteistöjen muusta kehittämisestä vastuullisempaan suuntaan, energiatehokkuudesta, uusiutuvan energian käytöstä ynnä muusta. Se on myös kova taloudellinen rasite asukkaille.

Marinin punamultahallituksen ydintavoite on, että Suomi on hiilineutraali. Tuota ajatusta me perussuomalaiset emme voi kannattaa, sillä se on muun muassa liian kunnianhimoinen. Täten näemme, että se ei myöskään tule toteutumaan. Punamultahallitus esittelee itsensä mielellään sekä planeetan pelastajaksi että eriarvoisuuden torjujaksi. Totuus on kuitenkin toisenlainen. Hiilidioksidin vastainen politiikka kohdistuu rankimmin keskiluokkaan ja työväenluokkaan, toisin sanoen ihmisiin, joilla ei ole varaa maksaa tähtitieteellisiä energiahintoja. Emme siis voi hyväksyä tällaista esitystä.

Punkt i protokollet PR 124/2020 rd

Monet ihmiset saattavat lisäksi olla vaarassa menettää työpaikkansa toimialoilla, joiden toiminnan punamultahallitus pakottaa alasajamaan. Näin on etenkin nyt, kun koronapandemia on valloillaan.

Hallitus on päättänyt kieltää — tätä en muuten itse asiassa voi olla sanomatta, koska tämäkin liittyy tähän samaan kiilusilmäiseen ilmastopolitiikkaan — lämmitysöljyn asteittain 2030-luvun alkuun mennessä. Valtion ja kuntien kiinteistöissä lämmitysöljystä pakotetaan luopumaan vuoteen 24 mennessä. Tämä tulee ajamaan kuntia ja kuntien kiinteistöissä asuvia taloudelliseen ahdinkoon. Se pakottaa sulkemaan useita lasten ja nuorten harjoittelu- ja harrastehalleja — tätäkö on nuorisoystävällinen hallituspolitiikka, kysynpähän vain.

Uuden punamultahallituksen vuoden 21 budjetti tulee nostamaan fossiilisen polttoaineen hintaa 30 senttiä litralta. Näihin on lisättävä jo päätetty 6,7 sentin korotus vuoden 2020 kesällä sekä RED kakkonen, eli jakelu- ja sekoitevelvoitteen suuruudenhullu kansallinen tulkinta, korotus noin 7 senttiä. Kun kaikki lasketaan yhteen, lisäten arvonlisäveron ja huoltovarmuusmaksun, niin bensapumpulla hinta nousee käytännössä lähes 50 senttiä, ja kansa kiittää, hallitus! Kaikki tämä ainoastaan siksi, että nykyinen hallitus haluaa Suomen olevan kokoaan suurempi globaalissa ilmastotorjunnassa. [Kimmo Kiljunen: Kyllä, niin haluaa!]

Tämä kaikki on siis kiilusilmäistä ilmastopolitiikkaa, joka on saanut aikaan sen, että nuorisomme liikehtii kaduilla. Arvoisa puhemies, Elokapinaksi nimetty liikenteen estämiskampanja nähtiin tässä juuri. Siellä estettiin myöskin sähköautojen liikkumista. [Naurua] Elokapinan perustaja yllyttää länsimaiden teinejä kapinaan, eli Suomessa mellastavan Elokapinan liike on osa kansainvälistä Extinction Rebellion -kapinaa. Sen perustaja Roger Hallam kehottaa ampumaan päättäjiä ja yritysjohtajia, ja samaan aikaan Suomessa sisäministeri lausuu hyvinkin maltillisia kommentteja Elokapinan aikaansaamasta, yhteiskunnalle aiheuttamasta häiriöstä mutta sen sijaan vaatii poliisia selvittämään päivätyönsä tekemisiä. [Leena Meri: Näinpä!] Käsittämätöntä. Onko tämä vihreän hallituksen ideologia? [Välihuuto sosiaalidemokraattien ryhmästä] Nyt on hallituksen arvopohja todellisesa testissä. Hallitusohjelma on laitettava uusiksi. Hiilineutraalisuustavoitteen toteuttamisen säädösvalmistelu on keskeytettävä välittömästi.

Perussuomalainen ryhmä jätti vastalauseen tästä käsiteltävänä olevasta hallituksen esityksestä. Emme voi hyväksyä tällaista ilmastokiimaa joka ikisessä hallituksen esityksessä. — Kiitos.

17.14 Mai Kivelä vas: Arvoisa puhemies! Keskeiset asiat tulivatkin jo tuossa debatissa, mutta ajattelin, että kommentoin vielä näitä vastalauseita.

Ensin perussuomalaiset, jotka keskittyvät tällaiseen, minusta hieman todellisuudesta irrallaan olevaan, maalailuun ja vastustavat ylipäättään ilmastopolitiikkaa ja näitä toimia ja keskittyvät tähän retoriikkaan.

On ihan hyvä muistaa, että suomalaiset hyvin laajasti kannattavat ilmastotoimia. Hallituksen ilmastopolitiikka perustuu ilmastotieteeseen, ja ilmastotoimia tehdään, jotta me välttyisimme vielä huonommalta tilanteelta kuin missä olemme ilman näitä toimia. Eli me haluamme suojella myös suomalaisia, ja me haluamme tehdä osamme ja vastata omista päästöistämme. Ei kyse ole yhtään sen ihmeellisemmästä asiasta.

No, sitten tästä itse esityksestä. Aloitetaan siitä, että minä itse olisin ollut valmis vielä tavoitteellisempaankin sähköautojen latausinfra edistämiseen, eli oman näkemykseni mu-

Punkt i protokollet PR 124/2020 rd

kaan tämä on nyt kompromissi. Tämän alemmas ei tietenkään pidä mennä, kuten näissä vastalauseissa esitetään.

Ensinnäkin jos näitä päästötavoitteita katsotaan, niin latausinfraa pitäisi lisätä vielä voimakkaammin. Esimerkiksi ilmastopaneelin mukaan ilmastotavoitteiden toteutuminen edellyttää vajaan 800 000 täyssähköauton saamista Suomeen vuonna 2030, mikä olisi 27 prosenttia meidän autokannastamme, ja tästä eteenpäin vuosittaisen lisäyksen pitäisi aina olla 100 000 autoa vuodessa. No, nyt tiedämme, että emme ole ihan näissä luvuissa.

Koska olisin itse halunnut, että me teemme vielä enemmän, niin toivon, että tämä laki nyt näiden määräysten lisäksi antaa sitten tällaista vahvaa signaalia, että tämä on se suunta, johon yhteiskunnassa ollaan menossa, ja näihin latauspisteisiinhan voi toki varautua enemmänkin kuin laissa vaaditaan. Hyvä esimerkki tästä on oma asuinalueeni Arabianranta Helsingissä, jossa päätettiin laittaa kaikkiin autopaikkojen lämmitystolppiin tämä latausmahdollisuus jo viime vuonna. Eli aivan toteutettavissa, jos halua on. Niin että minun mielestäni lähtökohta ei voi olla pelkästään kustannusten pelkääminen. [Leena Meren välihuuto]

Eli nämä velvoitteet [Puhemies koputtaa] myös tuovat lisää työtä sähköasennusyrityksille, ja todennäköisesti ne myös lisäävät kiinteistöjen jälleenmyyntiarvoa.

17.18 Lulu Ranne ps: Arvoisa puhemies! On erittäin surullista, että hallituksen edustajien puheenvuoroista loistaa sellainen ylimielisyys [Leena Meri: Kyllä!] ja se, että te ette tiedä, mitä suomalaisten arkeen kuuluu. [Sosiaalidemokraattien ryhmästä: Kuuntelitko Peltokankaan puheenvuoron?] Suomen pitää hallituksen mielestä olla ilmastotavoitteissa parempi kuin muut, varsinainen edelläkävijä kansalaisten kyykyttämisessä ja ostovoiman nitistämässä. Ymmärrätkö te tämän? [Välihuuto sosiaalidemokraattien ryhmästä] Hallituksen tavoitteet edellyttäisivät [Hälinää — Puhemies koputtaa] — kuunnelkaa tarkkaan — useiden satojentuhansien ladattavien hybridien ja täyssähköautojen lisäystä vuoteen 2030 mennessä. Autokannan nykyiseen uudistumisvauhtiin ja keskihintaan verrattuna tämä vaatisi suomalaisilta useiden miljardien investoinnit, ylimääräiset investoinnit, rahaa, joka olisi poissa muusta kulutuksesta, rahaa, jota valtaosalla suomalaisista ei kerta kaikkiaan ole. Nyt ehdotettu laki sähköajoneuvojen latauspisteistä ja latauspistevalmiuksista vanhoissa rakennuksissa jokaiselle autopaikalle pohjustaa hirvittävää ja kallista sotkua vanhoissa asunto-osakeyhtiöissä sekä sähköyhtiöiden pienjänniteverkostoissa. Varsinainen sotku alkaa, kun niitä latauspisteitä todella ryhdytään rakentamaan.

Arvoisa puhemies! Kansalaisia johdetaan tietoisesti harhaan siinä, mikä satojentuhansien latauspisteiden vaikutus sähköverkkoon on. Kyse ei ole niinkään siitä, paljonko autot kuluttavat sähköä, vaan siitä, kuinka suuren yhtäaikaisen lataustehon ne tarvitsevat. Näitä latauspisteitä eivät kestä rakennusten nousujohdot eivätkä pääsulakkeet mutta eivät myöskään rakennuksille sähköön toimittavat sähköyhtiöiden pienjänniteverkot muuntajineen. Käytännössä vanhojen rakennusten nykyiset pääsulakkeet sallivat vain erittäin rajallisen määrän latauspisteitä: yksi tai maks. kaksi 11 kilowatin pistettä per kymmenen autopaikkaa. Fiksukaan kuormanhallinta ei kauaa auta. Pian ollaan tilanteessa, jossa yö ei riitä autojen lataamiseen. Sen jälkeen pitää pääsulakkeita kasvattaa, usein koko keskus ja nousujohto menevät samalla uusiksi. Rahaa palaa ja tuhdisti, rahaa, jonka maksamisesta asunto-osakeyhtiöissä tullaan riitelemään oikein kunnolla. Ja tämäkään ei riitä. Varsin kohtuullinenkin määrä latauspisteitä pienellä alueella aiheuttaa sen, ettei sähköyhtiön pienjänniteverkko johtoineen ja muuntajineen enää riitä. Uusimisen kustannukset lankeavat jälleen kerran tavalla tai toisella joko suoraan taloyhtiöille tai ainakin sähkönkäyttäjien maksetta-

Punkt i protokollet PR 124/2020 rd

vaksi nousevina liittymis- ja perusmaksuina, ja taas asumisen kustannukset kasvavat ja ihmisten hyvinvointi heikkenee. Oletteko te hallituksessa miettineet tätä? [Leena Meri: Ei ole!]

Arvoisa puhemies! Tämän lakiehdotuksen suhde asunto-osakeyhtiölakiin on myös erittäin ongelmallinen. Käytännössä laki ajaa asuntoyhtiöt muuttamaan autopaikkansa osakkeiksi, jotta latauspisteiden vaikeasti ennakoitavat kustannukset saadaan kohdistettua oikein sähköautoilijoille. Tämä yksistään on hirvittävä sotku ja aiheuttaa valtavasti ylimääräistä riitaa, työtä ja kustannuksia asuntoyhtiöissä. Sen lisäksi ehdotus aiheuttaa kuluttajille ja yhteiskunnalle paljon suuremman laskun kuin mitä pelkkien kaapelivarustusten tai latauspisteiden rakentamisesta kertyy. Ehdotus liittyy niiden lukuisten hallituksen ideologisten äyläilyjen joukkoon, jotka eivät käytännössä toimi mutta aiheuttavat uhreilleen ja yhteiskunnalle valtavasti byrokratiaa ja kustannuksia, joihin ei ole varaa. Suomella ei tässä tilanteessa ole varaa tällaiseen kuluttajien kyykyttämiseen, ostovoiman syömiseen kansantalouden kannalta vahingollisiin tarkoituksiin.

17.23 Pia Kauma kok: Arvoisa puhemies! Liikenteen päästöt muodostavat noin viidenneksen Suomen kokonaispäästöistä, ja niistä yli 90 prosenttia on tieliikenteen päästöistä, joten siinä mielessä tämä esitys on tärkeä ja tervetullut. Mutta kuitenkin on muistettava se, että fossiilisista polttoaineista luopuminen noin ylipäättään on se kaikkein tärkein asia, ja tässä mielessä kokoomus kannattaa sitä, että nimenomaan sähköä, mutta myöskin biokaasua, käyttävä ajoneuvo olisi aina houkuttelevampi vaihtoehto kuin fossiilista polttoainetta käyttävä. Tosin tekniikat kehittyvät, kuten täällä on useaan kertaan todettu, eli se tietenkin vaikuttaa tähän koko ajattelutapaan.

Nyt jos ajatellaan tätä esitystä, niin meidän mielestämme tässä esityksessä on liian rasakat velvoitteet taloyhtiöille. Nyt sinne tulee noin 30 000 pientä taloyhtiötä tämän velvoitteen piiriin, joilla ei ole taloudellisia resursseja hoitaa näitä asioita, ja siinä on vielä sitten sellainenkin ongelma, että monet taloyhtiöt ovat suunnitelleet erilaisia energiatehokkuustoimenpiteitä ja investointeja, ja nyt, jos niillä menee rahat näihin latauspisteisiin silloinkin, kun niitä ei tarvita, niin se on sitten pois muista investoinneista, ja päästöjähän niistä lämmitysvaihtoehtoistakin tulee.

Arvoisa puhemies! Kokoomuksen mielestä — tai me olemme sitä mieltä, että kaikkein tärkeintä olisi saada Suomen autokanta uusiutumaan, koska se on valitettavasti edelleen huonoimmassa päässä, vanhimmassa päässä koko Euroopassa, ja olemmekin esittäneet, että auton hankinnan verotuksesta tulisi siirtyä autoilun päästöjen verotukseen. Toivon, että tästä asiasta pääsemme keskustelemaan seuraavien hallitusten esitysten yhteydessä.

17.25 Inka Hopsu vihr: Arvoisa puhemies! Liikenne on tosiaan yksi merkittävimmistä päästöjen aiheuttajista Suomessa. Uusin ilmastovuosikertomus osoittaa, että liikenteen päästöt vuonna 2018 olivat lähes 40 prosenttia kaikista taakanjakosektorille kuuluvista päästöistä. Liikenne vastaakin noin viidennestä kaikista kasvihuonepäästöistämme. Kokonaispäästöjen kannalta on ratkaisevaa, että jokaiselta sektorilta, mutta ennen kaikkea liikennesektorilta, saadaan päästövähennyksiä, ja yksi merkittävä tapa vähentää päästöjä on lisätä vähäpäästöisten tai päästöttömien kulkuvälineiden osuutta esimerkiksi sähköistämällä liikennettä. Tässä pitää perussuomalaisille todeta, että ilmastotoimilla myös ehkäistään tällä hetkellä olevia kriisejä ja tulevia kriisejä sekä täällä meillä että muualla maailmassa.

Punkt i protokollet PR 124/2020 rd

Tässä esityksessä tuodaan EU-direktiivi Suomen lainsäädäntöön. Esityksen mukaisesti olemassa olevien rakennusten kohdalla mennään EU:n minimillä, mutta uusien ja peruskorjattavien osalta esitys asettaa EU-minimiä kunnianhimoisemmat vaatimukset. Myös meidän ilmastotavoitteet ovat kunnianhimoiset, ja toimien pitää olla niiden kanssa johdonmukaisia. Ehdotetulla lailla arvioidaan syntyvän vuoteen 2030 mennessä noin 73 000—97 000 latauspistettä ja 560 000—620 000 latauspistevalmiutta. Tavoitteena on, että pisteitä syntyy laajalti joka puolelle Suomeen.

Ja kuten jo debatissa mainitsin, niin muutamia tätä työpaikan latausinfraan puutetta edistäviä toimia. Näistä hallitus budjettiriihen päätöksessä päätti asettaa sähköauton latausdun työpaikalla ja julkisissa tiloissa verovapaaksi vuoteen 2025 asti. Hallitus päätti myös, että työsuhteautona käytettävien täyssähköautojen verotusarvoa alennetaan, jotta täyssähköautojen hankkiminen tulisi yrityksille houkuttelevammaksi ja tämä sähköautokanta myös tätä kautta lisääntyisi. Ja kuten debatissa usea edustaja jo totesi, tämä on se suunta, johon mennään, ja sitä ei kannata jarrutella vaan etsiä siihen toimivat tukimuodot.

17.27 Markku Eestilä kok: Arvoisa puhemies! Kuten äsken totesin debatissa, niin minun mielestäni tämä hallituksen esitys on pääsääntöisesti hyvä. Jos siihen jotakin lisäystä olisi valiokunnassa halunnut toivoa, niin se olisi saattanut olla alueellisen näkökulman hie-man vahvempi huomioon ottaminen. Mutta näitä lakejahan säädetään tulevaisuutta varten eikä menneisyyttä varten, ja minun mielestäni tämä liikenteen päästokeskustelu, mihin Suomikin on sitoutunut, siis puolittamaan liikenteen päästöt 2030:een mennessä, vaatii monenlaisia toimenpiteitä ja kohtalaisen pikaisesti käyttöön otettuja toimenpiteitä, mitä valiokuntakin täällä aivan oikein vaatii. Minun mielestäni täytyy kuitenkin keskustelussa todeta tosiasioita, ja itse en tiedä, mitä keskimääräinen sähköauto päästöjä päästää silloin, kun se on siellä nolla kilometriä ajettuna myymälän eteisessä tai lattialla. Kyllähän näillä kaivoksilla ja akkuteollisuuden käyttämillä mineraaleilla joku päästömerkitys on, kyllähän sekin pitää keskustelussa ottaa huomioon. Tämmöisellä liian yhtä asiaa tuijottavalla ikään kuin maailman pelastamisella sillä, että latausinfraa pannaan johonkin taloon jonkun verran, ei kyllä hirveän suurta matemaattista merkitystä ole Suomessa eikä sillä ole edes Euroopassa puhumattakaan globaalisti.

Ehkä enemmänkin ja ilman intohimoja kannattaa arvioida tämä nykytilanne, mikä Suomen kannalta ei välttämättä ole kovinkaan mairitteleva, kun puhumme liikenteen päästöistä, sillä tämä on pahentunut koko ajan, nimittäin tuontiautojen Suomeen virtaaminen. Eli käytännössä on Euroopassa olemassa maita, jotka myyvät autoja ulos ja ostavat sisään, ja nyt puhun käytettyjen autojen kaupasta. Viime vuonna Suomeen tuotiin 45 000 käytettyä henkilöautoa, ja se kyllä kertoo jostakin, että ihmiset ostavat mieluummin Euroopasta tai Ruotsista — siis Eurooppaahan sekin on — tavaraa, jossa on lisävarusteita, jotka ovat ikään kuin sellaisia, mitä kuluttajat haluavat. Kyllähän kansanedustuslaitoksenkin pitäisi jollakin tavalla tunnistaa, kun markkinat ovat aina oikeassa, että meidän täytyy toimia niin, miten kuluttajat haluavat. He haluavat parempia autoja, ja tämä Suomen autovero oikeasti tekee nyt meille pahan tepposen. Se tekee sen kahdesta syystä: ensinnäkin ihmisillä ei usein ole varaa ostaa sellaisia autoja kuin he haluavat, ja sitten he lähtevät hakemaan niitä Ruotsista ja Saksasta — Ruotsista kurssin takia ja muutenkin. He haluavat juuri niitä vähän isompia autoja, mutta ne näin yleisesti ottaen ovat vanhempia ja enemmän päästäviä, se on minun mielestäni selvä totuus. Ja jos me ajattelempa rahavirtoja, niin en itse ole niistä täysin selvillä, mutta luulisin, että aika monta sataa miljoonaa liikkuu Suomesta ulos-

Punkt i protokollet PR 124/2020 rd

päin. Ruotsissa tilanne on toinen, koska he ovat aikanaan luopuneet autoverosta, niin Ruotsiin tulee 10 000 autoa vuodessa, mutta Ruotsi vie 110 000 autoa.

Eli Eurooppa on jakautunut käytettyjen autojen suhteen imeviin maihin ja työntäviin maihin, ja Suomi on imevä maa, ja siihen on vain yksi syy: autovero. Tämä autovero pitäisi kyllä mahdollisimman pian poistaa, jos me oikeasti haluamme pitää kiinni näistä ilmasto-päästötavoitteista ja puolittaa päästöt, koska jos autovero poistetaan, niin silloin ihmisillä on paremmin varaa ostaa sellaisia autoja kuin he haluavat, ja tämä tuonti — eli kun Suomi on käytettyjen autojen hautausmaa — heti vähenee radikaalisti. Me pelastamme suomalaisia työpaikkoja ja pidämme rahan Suomessa pyörimässä, eli dynaamiset vaikutukset ovat merkittäviä. En toki voi sanoa, montako sataa miljoonaa nämä dynaamiset vaikutukset tulevat olemaan, mutta ne tulevat olemaan merkittäviä.

Olen nähnyt monen kansanedustajan vähän populistisestikin julkisuudessa kritisoivan kokoomuksen autoveronpoistohalukkuutta sillä, että rikkaat saavat sitten ostaa halvalla isoja autoja. Itse asiassa tämä lausuma on itsepetosta, koska juuri nythän tilanne on sellainen. Ladattavat isot hybridit — jos te katsotte, paljonko niissä on autoveroja, ne ovat ko-meita hienoja autoja, ja niitä saavat nyt ostaa ne ihmiset, joita joku kutsuu rikkaiksi, koh-talaisen halvalla. Mutta kun ne eivät ole kaikkien ostettavissa, niin siitä tulee juuri tämä, että nyt kun esimerkiksi Saksa on alentanut arvonlisäveron 16:een, niin se suojelee omaa teollisuuttaan ja omaa autokauppaansa ja omaa työllisyyttään. Sen lisäksi kun he muistaakseni 8 000 euroa maksavat sähköauton ostajalle tukea, niin hehän tarkoittavat juuri sitä, että siellä autokanta uusiutuu, teollisuus pyörii, työpaikat säilyvät ja kääntöpuolena on se, että tänne työnnetään halvalla ne vanhat autot, jotka Suomi imee sen takia, kun meillä on väärä verorakenne. Eli me olemme itse omalla lainsäädännöllämme toimimassa päinvas-toin kuin tämä sali tänä iltana keskustelee, että meidän pitää päästöjä vähentää, ja me käy-tännössä pidämme niitä yllä ja lisäämme niitä.

Jos me tämän transaktion tekisimme ja vaikka puolet siitä autoverosta, jonka nyt tänä vuonna arvioidaan olevan 751 miljoonaa, panisimme sitten ajoneuvoveroon, niin minä luulen, että dynaamiset vaikutukset pitäisivät työllisyyttä yllä ja me pääsisimme pikkuhil-jaa 150 000:n vuosittaisen ensirekisteröinnin määrään, jolloin tämä käytettyjen autojen ikään kuin ikärakenteen työntyminen kauemmas ja vanhemmaksi saadaan pysäytettyä. Eli tämä ei ole mikään tämmöinen, että meidän pitäisi jollekin ihmisryhmälle saada halvem-malla autoja, vaan tämä on ihan puhtaasti rakenteellinen ongelma, ja minä luulen, kun nämä ladattavat hybridit, niin kuin äsken sanoin, ja sähköautot alkavat yleistyä ja nimen-omaan Keski-Euroopassa, niin kun ne sieltä — Saksassa on muistaakseni 48 miljoonaa au-toa — alkavat tänne vyörymään, niitä tulee halvalla ja ne ovat juuri näitä isopäästöisiä, niin minä kysyn teiltä, kansanedustajat, että oikeastiko me sitä haluamme, eli me haluamme tu-kea saksalaisen autoteollisuuden työpaikkoja ja saksalaisen autokaupan työpaikkoja, mut-ta me emme halua tukea niitä työpaikkoja kotimaassa. Eli kyllä minun mielestäni tämä au-tovero oikeasti pitäisi lakkauttaa, koska en näe, että sillä on mitään hyvää tulevaisuutta, päinvastoin se saattaa sotkea markkinat ja Suomen päästötavoitteet lähivuosina täysin.

17.34 Raimo Piirainen sd: Arvoisa puhemies! Tulin tänne puhujakorokkeelle puhu-maan. On vähän helpompi puhua, kun ei tarvitse tuon läpän läpi huutaa ja saa happeakin. Ei happikaan riitä. Ja puhua ajattelin.

On oikeastaan hyvä jatkaa tuosta edustaja Eestilän autoverokeskustelusta. En puhu au-toverosta, mutta kävin ihan varta vasten perehtymässä nyt siihen, millä mallilla esimerkik-

Punkt i protokollet PR 124/2020 rd

si meillä Kainuussa Kajaanissa on sähköautojen saatavuus. En sano automerkkiä, mutta siellä oli jo auto myytävänä. Yhdellä latauksella 500 kilometriä oli lupaus, ja alle 50 000 oli hinta, niin että ei ollut enää kovin kallis. Nimenomaan veronalennushan siinä näyttelee oman osansa.

Mutta mennään nyt tähän lakiesitykseen ja tähän valiokunnan lausuntoon, mitä minä täällä olen tarkastellut. Ja niin kuin täällä on aikaisemminkin todettu, liikenteen päästöjä — meidän täytyy saada alas, koska ne ovat niin merkittävät, ja tämä on tietysti yksi keino. Mutta hallituksen esityskin lähtee siitä, että se ei muuta johdonmukaista, teknologianeutraalia ilmastopolitiikkaa, vaan esimerkiksi biopolttoaineiden ja biokaasujen käytön lisäämisen tavoitteita toteutetaan osaltaan entiseen tapaan muulla lainsäädännöllä. Elikkä nimenomaan raskaassa liikenteessä biokaasu on varmasti yksi tulevaisuuden asia — puhumattakaan sitten vedystä. Vetyhän näyttää nyt olevan... Muistaakseni Italiassa on vetykäyttöisiä busseja kokeilussa. Elikkä ei se sähkö ole yksi ja ainut autuaaksi tekevä tässä tilanteessa.

Vielä tähän rakentamiseen: Uudisrakentamiseenhan on jo aikaisempia lainsäädäntövelvoitteita tullut, esimerkiksi laajakaistakaapeleitten vetämiseen liittyviä, ja tämä sähkökaapeli on nyt yksi niistä. Ja kun ajatellaan, että se pannaan rakenteisiin, niin se on varmaan siinä uudisrakentamisen vaiheessa yksinkertaisin ja helpoin tehdä. Sitä minä kyllä mietin kanssa, kannattaako välttämättä varustella loppuun saakka latauspisteitä. Elikkä se kaapelointi olisi siellä. On sen jälkeen helppo sitten jatkaa niitä toimenpiteitä, kun näyttää siltä, että latauspisteitä tarvitaan.

Ja kun täällä on vielä näistä pienistä yksinyrittäjistä puhuttu, että sitä velvoitetta ei heille olisi, niin tähänkin on ratkaisu olemassa tällä hetkellä, että sitä voidaan ihan tuolla normaalilla 220:n vaihtovirrallakin ladata. Tosin ajat ovat huomattavasti pidempiä sitten.

Mutta yksi vaihtoehto näihin liikenteen päästöihin on tässä. — Kiitos.

17.37 Tiina Elo vihr: Arvoisa puhemies! Debattipuheenvuoron lisäksi vielä muutama huomio.

Liikenne tosiaan tuottaa noin viidenneksen Suomen kasvihuonekaasupäästöistä, ja noin puolet näistä päästöistä syntyy henkilöautoilusta. Näiden päästöjen vähentäminen edellyttää laajaa kirjoa erilaisia toimia, niin kuin täällä useassa puheenvuorossa on todettu, ja niistä yksi on sähköautoilun lisääminen, johon tätä latausinfraa tarvitaan. Kuten täällä on todettu mutta aina välillä keskustelussa meinaa unohtua, niin kyse on tosiaan EU-direktiivin toimeenpanosta ja EU:n yhteisestä ilmastopolitiikasta.

Ympäristövaliokunta tosiaan käsitteli tämän hallituksen esityksen perusteellisesti ja nosti mietintöön tärkeitä huomioita, joista nyt tässä vielä itsekkin nostan muutaman.

Kuten täällä on todettu, niin latausteknologian nopea kehittyminen on huomioitava latausvalmiuksia ja -pisteitä rakennettaessa, ettei vain käy niin, että päädyttäisiin investoimaan vanhentuvaan teknologiaan. Myös teknologiayhteensopivuus oli asia, josta keskusteltiin valiokunnassa.

Valiokunta kiinnitti huomiota myös latausinfraa koskevaan päätöksentekoon ja kustannustenjakoon asunto-osakeyhtiöissä. Tosiaan tähän asunto-osakeyhtiölakiin tarvitaan tältä osin muutoksia, ja sitä on kiirehdittävä. Se on käynnissä, mutta on tärkeä kiirehtiä, jotta epäselvyydet taloyhtiöiden sisäisessä päätöksenteossa eivät estäisi sähköautojen hankintaa.

Punkt i protokollet PR 124/2020 rd

Nostan myös sen huomion, joka löytyy niin talousvaliokunnan lausunnosta kuin ympäristövaliokunnan mietinnöstä, että myös sähköpyörien latausinfraan on tärkeä jatkossa kiinnittää huomiota, vaikkei se nyt suoranaisesti tämän lain piiriin kuulukaan, tulevaisuuden liikkumismuodoissa.

Arvoisa puhemies! Hallituksen esityksessä on kunnianhimon tasoa tosiaan nostettu suhteessa direktiiviin varsin maltillisesti mutta kuitenkin sen takia, jotta uusi laki tukisi mahdollisimman hyvin liikenteen sähköistämistä ja sitä kautta ilmastopäästöjen vähentämistä. Kuten täällä on todettu, niin hallituksen esityksen velvoitteet ovat direktiiviä kunnianhimoisempia uusien ja laajasti korjattavien rakennusten osalta, eli tässä on todella haettu nyt sellaista ratkaisua, jolla hyvin päästäisiin eteenpäin, ja siihen nähden on aika mielenkiintoista, että keskustelu on varsin kärjekästä paikoin.

Arvoisa puhemies! Edustaja Kauma nosti esiin taloyhtiöiden energiatehokkuusremontit ja huolen niiden kustannuksista. Nostan tässä esiin sen, että hallitushan jakaa energia-avustuksia asuinrakennusten energiatehokkuutta parantaviin korjaushankkeisiin, ja myös tällä tavalla halutaan tukea ja kannustaa energiatehokkuusinvestointien tekemiseen.

Vielä lopuksi totean, että yritykset ja kunnat voivat vielä ensi vuoden ajan hakea työ- ja elinkeinoministeriön kautta tukea sähköautojen latauspisteiden rakentamiseen tarjouskilpailun kautta. Tässä etusija on hankkeilla, jotka sijoittuvat sellaisen kunnan alueelle, jossa tarjouskilpailun alkaessa ei vielä ole suuritehoista latauspistettä. Eli näinkin edistetään kattavan latausverkoston [Puhemies koputtaa] nopeaa kehittymistä.

17.40 Kimmo Kiljunen sd: Arvoisa puhemies! Debattivaihe on ohitse, mutta tästä pöytästä käytettiin perussuomalaisten puolelta kaksikin puheenvuoroa, joita mielelläni kommentoisin.

Edustaja Ranne totesi omassa puheenvuorossaan, että hallituspuolueiden edustajilta puheenvuorot ovat olleet luonteeltaan ylimielisiä. Minä omalta puoleltani haluan valittaa, jos tällainen väärinkäsitys on tullut. Nyt en ole ihan varma, mitä tällä ylimielisyydellä tarkoitetaan. Jos sillä tarkoitetaan sitä, että hallituspuolueiden edustajat ovat esittäneet kantoja, perusteltuja kantoja, jotka ovat yli mielihyvän, yli mututuntuman, niin silloin se voi vaikuttaa siltä. Minä olen nähnyt monia arvokkaita puheenvuoroja, joita täältä hallituspuolueiden riveistä on nyt tullut, joissa keskeisin argumentti on silloin, kun viitataan liikenteeseen, että 20 prosenttia kasvihuonepäästöistä, hiilidioksidipäästöistä, tulee liikenteestä ja autokanta on siinä aivan keskeinen.

Edustaja Ranne totesi kuitenkin, että meillä hallituspuolueiden edustajilla on ikään kuin tavoitteena se, että Suomen pitää olla parempi kuin muut, ja edustaja Peltokangas totesi, että tässä on semmoinen kiilusilmäinen planeetan pelastamisoperaatio käynnissä. Näihin puheenvuoroihin haluan sanoa, että juuri näin on, juuri näin on. Ainakin itse syyllistyn siihen, että minä toivon, että Suomi on tässä suhteessa parempi kuin muut, ja voi olla, että on kiilusilmäistä myöskin tämä planeetan pelastaminen, jos me katsomme, mistä on kysymys.

Arvoisa puhemies! Antaisin faktan: Viimeinen jääkausi, joka satatuhatta vuotta koetteli tätä pohjoista pallonpuoliskoa. Jääkausi suli, poistui tältä alueelta kymmenentuhatta vuotta sitten, sulamisvaihe oli viisentuhatta vuotta. Maailman ilmaston keskilämpötila lämpeni tuon viidentuhannen vuoden aikana viisi astetta, eli yksi aste tuhannessa vuodessa. Mitä on tapahtumassa juuri nyt, jos katsotaan ilmastomuutosta? Toisen maailmansodan jälkeen Suomessa on keskilämpötila noussut jo yhden asteen ja koko maailmassa puoli astetta, ja teollisella kaudella hieman toistasataa vuotta on käynyt niin, että maailman keskilämpötila

Punkt i protokollet PR 124/2020 rd

on noussut asteella, Suomessa jo kaksi astetta. Nyt me olemme itse tekemässä prosessia, joka on kymmenen kertaa nopeampi kuin jäiden sulaminen tällä pohjoisella pallonpuoliskolla jääkauden jälkeen.

Kyllä, arvoisa puhemies, kysymys on planeetan pelastamisesta. Me olemme isossa asiassa kiinni, poikkeuksellisen isossa asiassa kiinni, ja siinä mielessä tämä hallituksen kunnianhimo ei edes näissä ilmastotavoitteissa voi olla liian kunnianhimoinen, kuten täällä todettiin. Meidän on yhdessä tehtävä tämän asian eteen, jotta tavallaan pelastamme tässä suhteessa planeettaamme.

17.43 Hannu Hoskonen kesk: Arvoisa herra puhemies! Edustaja Meri ennätti jo poistua, mutta sain tuossa äsken lisää tietoa koskien hänen esittämänsä kysymystä kokonaisilmastopäästöistä, mitä autojen valmistus, varsinkin akkuteollisuus ja yleensä sähköautot, maailman ilmakehään tekevät. Suomen ilmastopaneeli on kehittänyt laskurin, jonka avulla kuka tahansa voi laskea ja vertailla eri käyttövoimien autojen päästöjä ja kustannuksia, eliikkä ilmastopaneelin nettisivuilta löytyy tämä laskuri.

Aina kannattaa muistaa, että jokainen autoilija valitsee autonsa omalla tavallaan ja käyttää sitä autoaan omalla tavallaan. Täydellistä totuutta ei ole tässä asiassa olemassa. Älköön kukaan ihminen menkö toiselle sanomaan, että sinä ilmastoa saastutat sillä vanhalla Corollalla. Tämähän ei pidä paikkaansa. Vaikka 15 vuotta vanha Toyota Corolla, jossa on katalysaattorit, siinä on polttoaineruiskutukset, happitunnistimet — kaikki mahdolliset inkkeet, mitä nykyautoissa on — on varmasti ilmastoystävällisin auto, mitä sillä ihmisellä ikänä on ollut. Hän ajakoon sen autonsa loppuun, pitääköön sen kunnossa, sehän katsastetaan tiheästi, mitataan päästöt, ja hän ajaa turvallisella autolla, joka on myös hyvä auto. En mainosta mitään autoa, näitä tämmöisiä esimerkkejä löytyy joka autotehtaalta, niillä on kaikki vaadittavat katsastusvarusteet, ja niiden päästöt mitataan aina katsastuksessa. Eliikkä puheet siitä, että jonkun auto olisi mennyt näiden sähköpuheiden takia arvottomaksi, eivät pidä paikkaansa.

Pahoittelen sitä, että tässä sähköautohuumassa on ikään kuin syyllistetty niitä ihmisiä, joilla on se vanha bensa-auto. Itselläni on seitsemän vuotta vanha diesel, ja kysynpähän, että jos se neljällä ja puolella litralla kulkee satasten ja on nykyaikaisilla varusteilla varustettu, niin on varmasti erittäin ympäristöystävällinen auto.

Sellaista toivon tässä meidän keskustelussamme, että huomaamme lähimmäisen tarpeet, että emme lähde syyllistämään, kun hänellä ei sitä uutta Teslaa nyt sattumoisin ole olemassa.

Otetaan kaksi esimerkkiä, jotka tukevat vielä, arvoisa puhemies, tätä puheenvuoroni sisältöä:

Toinen on se, miten sähkö tuotetaan. Tällä hetkellä tässäkin kaupungissa työnnetään ilmakehään valtava määrä hiilidioksidia, joka lähtee kivihiilestä. Se tuottaa siinä sivutuotteena CHP:llä sähköä. Ja nyt jos sitten turpeen päätöksen jälkeen riemuitaan, että on tehty valtava ilmastoteko, sehän ei pidä paikkaansa. Tehtiin päätös, jossa ilmastoon tulee yhä enemmän päästöjä. Kun joku polttoaine lopetetaan, niin jotain tulee tilalle. Eivät ne kattilat kylmänä talvella pysy, tai niistä ei ole kenellekään iloa, ja tarkoitushan on pitää asunnot lämpiminä ja siinä sivussa tuottaa CHP:llä sähköä. Yhteinen lämmön ja sähkön tuotanto on erittäin suuri vahvuus tälle maalle, ja sinä päivänä, kun tämä CHP Suomesta loppuu — sitä ollaan lopettamassa, kun turve loppuu, ei pelkällä puulla CHP-voimaa ajeta, tai jos ajetaan, niin hyvin vähän, koska se on niin kallista — se tulee niin valtavan kalliiksi. Se tar-

Punkt i protokollet PR 124/2020 rd

koittaa suomeksi sanottuna sitä, että sitten me ostamme Norjan Nord Poolista. Kovina pakaspäivinä meidän sähköntuotannostamme 40 prosenttia tarvittavasta lisäpanoksesta tulee CHP-voimasta. Se ostetaan sitten Norjasta Nord Poolista valtavalla hinnalla, ja silloin, kun on kova pakkanen, se leimaa sen sähkönhinnan koko ajalle, ei vain se ylimenevä osa vaan koko se sähköpaketti, minkä ostat silloin, ja se on niin valtava kallis sähköä, että älköön kukaan kuvitelko, että siitä Suomi hyötyy. Sitten poltetaan naapurimaissa turvetta, niin kuin nyt Baltian maissa lisätään turpeen käyttöä, että saadaan Suomeen myytyä hake, kun siellä on hyvä bisnes tulossa. Kuka sanoi, että ilmastopolitiikka on globaalia? Kun puhutaan sähköautoista, niin kannattaa muistaa se kokonaisuus. Jos me lähdemme syyttämään jotakuta, että sinun vanha Corollasi on saastuttava, se on mielestäni erittäin väärin.

Toinen koskee tietenkin sähköautojen valmistusta ja niitä metalleja, mitä me siihen autoon käytämme. Siihen vanhaan autoon, mikä on 10 vuotta tai 15 vuotta vanha, on se investointi tehty, materia laitettu ja auto toimii, se on ympäristöteko sinällään, kun sitä pitää hyvässä kunnossa.

Entäs sitten tämä kaivosteollisuuden mollaaminen tässä maassa? Nyt kun kaivoslakivalmistelu on etenemässä — tänäänkin tässä kohta siitä keskustellaan ja lähiaikoina — niin se tarkoittaa sitä, että kun nyt tuntuu, että kaikki kaivokset pitäisi saada kiinni, siirrämme sitten sen koboltin tuotannon kokonaan Kongoon, missä käytetään jopa lapsityövoimaa? Entäs Terrafame? Se aikanaan piti panna suurella metelillä kiinni, moni oli sitä mieltä, että pannaan se heti kiinni. Nyt se tuottaa nikkelisulfaattia ja koboltisulfaattia kohta markkinoille — akkujen kannalta erittäin tarvittava materiaali, raaka-aine, joka on aivan välttämätön. Sama koskee litiumia. Haluammeko me tässä maassa, että teemme akkuja, vai annammeko me sen suosiolla ulkomaille, jossa ei ole mitään sääntöjä ympäristöasioissa eikä välttämättä ilmastopolitiikassakaan? Silti me soo soo, sormella osoitamme kaveria, että sinulla on vanha auto, pitäisikö se uusia sähköautoksi. Kannattaa aina muistaa se lähimmäisen tilanne, koska se on äärimmäisen tärkeää, että se ihminen, joka sillä autolla ajaa, pitää sen kunnossa, ajaa sillä säästeliäästi, ja lopettaa jonninjoutava toisten ihmisten mollaaminen, koska tämä sähköautokeskustelu osaltaan on mennyt siihen.

Se, että me sähkölatauspisteitä kehitämme tähän maahan pikkuhiljaa, on viisautta. Kuka teistä, arvoisat kansanedustajakollegat, pystyy tänä päivänä sanomaan, mikä se tekniikka on 20 vuoden kuluttua? Ei yksikään pysty sanomaan. Mihin olemme menossa, tuleeeko sieltä vetytekniikkaa, mitä muuta sieltä tulee? Se on ainakin varmaa, että tekniikka kehittyy paljon, paljon nopeammin kuin viimeisen 20 vuoden aikana. Toivon teiltä, arvoisat kollegat, kun näistä ilmastoasioista puhutte, vähän syvempää perspektiiviä. Otin vain tuon turpeen tahallani esimerkiksi siitä, että kun luulimme tekevämme ilmastopäästöjen kannalta hyvän päätöksen, niin teimme suuren typeryyden. Nyt rahdataan ympäri maailmaa tavaraa tänne, Venäjän Vorkutasta asti ja Baltian maista ajetaan kohta haketta, ja sitten ruvetaan Keski-Euroopan tuhohyönteisalueilta tuomaan tänne laivalasteittain tuonne metsään erilaisia mönkiäisiä, jotka tuhoavat Suomen metsät. Kyllä ihmettelen joidenkin puolueiden intoa näissä asioissa, että minkä tautta pitää tehdä semmoisia pöljyyksiä, joista ei ole mitään muuta kuin vahinkoa.

17.50 Jenni Pitko vihr: Arvoisa puhemies! Tässä keskustelussa on tullut mielenkiintoisia pointteja esille. Ehkä äskeiseen puheenvuoroon sanon sen verran, että onneksi meillä on lämmitysteknologia edennyt viime vuosina jo niin pitkälle, että polttoon perustuvat lämmitystuotannot eivät ole niitä ainoita, vaan meillä on hienoja esimerkkejä: täällä Helsingis-

Punkt i protokollet PR 124/2020 rd

sä lämmitetään Katri Valan puiston lämpöpumpulla, jätevedestä otetaan lämpöä Lappeenrannassa, datakeskuksesta, ja Espoossa muun muassa geotermistä lämpöä.

Mutta tähän itse aiheeseen, sähköautojen latausinfrastruktuurin rakentamiseen. Keskustelu sähköautojen kokonaispäästöistä on mielestäni todella tarpeellinen. Materiaalien kiertämisessä meillä on paljon tekemistä, jotta voimme vielä parantaa sähköautoilun ympäristövaikutusta, ja sillä hetkellä, kun sieltä autokaupan aulasta auto on lähdössä, on selvää, että sähköautossa on vielä suuremmat päästöt, mutta kokonaispäästöissä, kun otetaan huomioon ne ajot, sähköauto on kuitenkin se merkittävästi ilmastoystävällisempi vaihtoehto. Mutta ihan yksinkertaisesta asiasta ei ole kyse, ja tämä on mielenkiintoinen keskustelu.

Haluaisin ottaa ensiksikin kantaa tähän alueelliseen näkökulmaan, mikä täällä salissa on noussut. Itse näen tärkeänä, että kaikilla suomalaisilla, joka puolella Suomea, on mahdollisuus tehdä vähäpäästöisiä valintoja, ei pelkästään kaupungeissa tai kaupunkiseudulla. Itse asiassa näen, että nimenomaan maaseudulla ja kaupunkien ulkopuolella sähköautoilu on varsin hyvä vaihtoehto vähentää liikenteen päästöjä, sillä näissä paikoissa ei niitä muita vaihtoehtoja niin paljon ole, kuten esimerkiksi joukkoliikenteellä asiointi voi olla vaikeaa. Harvoin maaseudullakaan asiointimatkat ovat päivittäin satoja kilometrejä, niin etteikö sähköauton säde siihen riittäisi. Koko maan kattavaa verkostoa puoltaa näissä latauspisteissä myös se, että matkustaessa pitää olla mahdollista ladata sähköautoa, ja ilman tätä mahdollisuutta harva tekee sen hankinnan.

Tässä esityksessä tosiaan varaudutaan liikenteen voimakkaaseen sähköistämiseen, ja on järkevää varautua näiden latauspisteiden rakentamiseen jo rakentamisvaiheessa, sillä rakennusten elinikä on kymmeniä vuosia. Mutta haluan nostaa myös sen, että liikenteen sähköistämisen ei ole ainoa asia, kun puolitamme päästöjä vuoteen 2030 mennessä, vaan me tarvitsemme myös rakenteellisen muutoksen, missä ajosuoritteita on vähennettävä. Tarvitaan parempaa joukkoliikennettä, parempia pyöräbaanoja ja viihtyisämpiä kävely-ympäristöjä. [Puhemies koputtaa] — Kiitos.

17.53 Sheikki Laakso ps: Arvoisa puhemies! Edustaja Kiljunen tuossa sanoi, että tällä hetkellä pelastetaan planeetta näillä teoilla, mutta pahaa pelkään, että käy aika helposti juuri toistepäin, koska ongelmahan on siinä, että me nostamme meidän kustannuksia, mikä tarkoittaa sitä, että meidän on nostettava jatkossa myös meidän palkkoja. Se tarkoittaa sitä, että meidän kilpailukyky rupeaa häviämään, ja tarkoittaa sitä, että meiltä teollisuus siirtyy muualle, missä saastutetaan enemmän. Se, että nyt puhutaan käytännössä katsoen ainoastaan polttoaineesta tulevien päästöjen mukaan, niin siinä kun lasketaan, että vaikka pitkässä juoksussa se sähköauto olisikin ympäristöystävällinen, niin se ei ole kuitenkaan niitä määriä, mitä pitäisi olla, kun yritetään puolittaa jotain liikenteen päästöjä. Me emme saa kuitenkaan missään nimessä sitä kokonaisuutta niin hyväksi, koska ihmisillä ei ole rahaa ostaa niitä sähköautoja.

Kun olen käynyt tästä asiasta keskusteluja tässä salissa ja ympäristövaliokunnassa ja liikennevaliokunnassa, niin minä huomaan ihan selkeästi, että porukka olettaa, että ihmisillä olisi joku asennevamma sähköautoilua kohtaan. Totuudessa meillä ei ole mitään asennevammaa, vaan meillä on se ongelma, että ihmisillä ei ole rahaa ostaa niitä autoja, että voitaisiin oikeasti saada niitä sähköautoja riittävästi liikenteeseen. Ja tämä nykyinen juttu, mitä tässä nyt yritetään vielä tehdä, johtaa siihen, että me sitten siirrämme monenkin rakennuksen peruskorjauksia, elikkä vähennetään työtä siellä puolella, koska useammatkin varmasti jättävät peruskorjaukset tekemättä juuri sen takia, että joutuu satsaamaan tähän

Punkt i protokollet PR 124/2020 rd

niitten kannalta turhaan panostukseen näitten autojen sähkölatauspisteiden mukaan. To-
tuudessahan tästä tulee todella kallis paukku yhteiskunnalle sitä kautta, että niin asunto-
osakeyhtiöt kuin yksityiset ja kaikki muutkin joutuvat sitten tämän maksumieheksi, mikä
tarkoittaa sitä, että meillä on vielä vähemmän mahdollisuus ostaa niitä vähäpäästöisiä au-
toja jatkossa.

Hallituksen esityksessä tämä työsuhdeautoilu on äärettömän hyvä idea, koska se on se,
millä saadaan luontevasti sitä asiaa menemään eteenpäin. Kyllä kuitenkin pitkässä juok-
sussa sähköautoa parempi vaihtoehto on oikeasti biokaasu ja tämmöiset autot, koska ne
ovat hankintahinnoiltaan tällä hetkellä huomattavasti edullisempia.

Autoilu menee sähköistykseen, mutta ei sitä ole mitään järkeä pakolla mättää niin, että
me tuhlaamme ihmisten rahat ensin tähän kaikkeen infraan, ettei heillä ole varaa ostaa nii-
tä autoja.

17.56 Ari Torniainen kesk: Arvoisa herra puhemies! Olen mielenkiinnolla kuunnellut
tätä keskustelua tästä sähköautojen latausverkoston kehittämisestä. Ymmärrän, että se ai-
heuttaa mielipiteitä puolesta ja vastaan, mutta itse uskon kylläkin, että myöskin tulevaisuu-
dessa me vielä pitkään ajamme polttomootoriautoilla, se on tosiasia. Erilaisia polttoainei-
ta kehitetään jatkuvasti ja niitä voidaan erilaisista materiaaleista kehittää.

Se, halutaanko olla kehityksessä mukana täällä Suomessa, on omasta mielestäni se ydin-
kysymys, ja autoteollisuus on tässäkin asiassa avainasemassa, se, miten autoteollisuus itse
lähtee kehittämään ja rakentamaan sellaisia sähköautoja ja hybridautoja, jotka todella ovat
edullisia hankkia ja jollaisia meistä jokainen voi myöskin hankkia. Sitä kautta saadaan
myöskin autokantaamme uudistettua.

Tässä on myöskin se kysymys, miten sähköautoihin käytettävien akkujen teollisuus ke-
hittyy, mistä saadaan materiaaleja myöskin tulevaisuudessa. Itse toivon, että tähän kiinni-
tetään huomiota. Tekniikka kehittyy hyvinkin nopeaa tahtia monessa asiassa, ja jos katsoo
itse vaikkapa 10—15 vuotta taaksepäin, miten autoteollisuus on kehittynyt niistä ajoista,
miten päästöt ovat vähentyneet silloisista autoista nykypäivään, niin se on iso hyppäys jo
nyttin.

Itse toivon, että kun tämä laki tulee voimaan, niin se myöskin aikaansaa sen, että kiin-
teistöissä, asuinkerrostaloissa, taloyhtiöissä on selkeät säännöt, selkeät lain kirjaimet, mil-
loin pitää rakentaa minkäkinlaista latausverkostoa, latausvalmiuksia tai latauspisteitä. Us-
kon, että tämä myöskin saa yhteisymmärrystä siellä taloyhtiöissä. Tällä hetkellä useissa ta-
loyhtiöissä on ongelma siitä, että kun asukas hankkii esimerkiksi täyssähköauton tai hybri-
diauton, niin miten se mahdollistetaan, että asukas saa ladata sitä autoaan. Kaikki tutki-
mukset ovat osoittaneet, että täyssähköautoa tai hybridautoa ladataan pääasiassa kuiten-
kin kotona tai työpaikalla, ja se on avainasemassa, että meillä on myöskin
latausmahdollisuudet tulevaisuudessa.

Itse kiinnittäisin yhteen asiaan vielä huomiota, eli tämän lain valvontatehtävät jakautu-
vat Liikenne- ja viestintäviraston ja kunnan rakennusvalvontaviraston kesken. Tämä on
kysymys: [Puhemies koputtaa] tulisiko niiden valvontatehtävien olla yhdessä paikassa?

17.59 Jari Ronkainen ps: Arvoisa puhemies! Erittäin mielenkiintoinen keskustelu on
käyty kyllä. Tässä olen kuunnellut sitä mielenkiinnolla. On monia avainsanoja nostettu,
muun muassa ”maailman pelastaminen” ja ”kunnianhimon taso”.

Punkt i protokollet PR 124/2020 rd

Tässä edustaja Torniainen edellä sanoi, että pitkään ajamme polttomoottoriautoilla. Todellakin toivon, että näin tulee tapahtumaan. Itse nimittäin ole huolissani tästä Suomen huoltovarmuudesta. Oletteko miettineet, mitä tapahtuu, kun yöaikaan kaikki nämä sähkö-autot ovat latauksessa, ulkona on vaikka 25 astetta pakkasta? Sähköä, meinaan, kuluu jonkun verran. Samaan aikaan myös meidän teollisuus ja kotitaloudet tarvitsevat sähköä. Siinä, meinaan, mittareissa ovat laakerit aika kovilla.

Oikeastaan haluaisin kysyä tässä kohtaa, millä se sähkö tuotetaan. Se on minun mielestäni niin kuin se tärkein kysymys tässä, millä tämä sähkö tuotetaan, mitä sillä pelastetaan. Ovatko vihreät todella valmiit siihen, että Suomeen rakennetaan pari ydinvoimalaa lisää, että saadaan huoltovarmuus säilytettyä? Vai ostetaanko sähkö sitten sieltä Venäjältä, missä se ehkä tuotetaan kivihiilellä? Ei se oikein kuulosta kovin järkevältä ympäristöpolitiikalta.

Tosiasia kuitenkin on se, että tämän latausinfraan rakentamisen, mitä tässä nyt esitetään, tulevat maksamaan myös kaikki ne, joilla ei ole sähköautoa eikä välttämättä koskaan tule olemaan varaa sitä ostaakaan. Tämä on tosiasia, että tämä iskee ihan joka ainoaan. Tässä ovat perussuomalaiset antaneet kyllä aika hyviä perusteita siihen, minkä takia kustannukset tulevat nousemaan, ja sen takia minä en näe tätä hyvänä ratkaisuna. — Kiitos.

Riksdagen avslutade den allmänna debatten och avbröt behandlingen av ärendet.