

Plenum

Tisdag 29.11.2022 kl. 13.59—20.30

14. Regeringens proposition till riksdagen med förslag till lag om ändring av fordonslagen och till lagar som har samband med den

Regeringens proposition RP 291/2022 rd

Remissdebatt

Andre vice talman Juho Eerola: Ärende 14 på dagordningen presenteras för remissdebatt. Talmanskonferensen föreslår att ärendet remitteras till kommunikationsutskottet.

För remissdebatten reserveras här till en början högst 30 minuter. Vid behandlingen av ärendet följer riksdagen det för ärenden med tidtabell överenskomna förfarandet. — Minister Harakka, varsågod.

Debatt

17.16 Liikenne- ja viestintäministeri Timo Harakka (esittelypuheenvuoro): Arvoisa puhemies! Äsken esitelty hallituksen esitys oli melko lailla puhtaasti hallinnollinen. Tämä hallituksen esitys liittyy kahteen aika erilliseen mutta yhtälailla tärkeään ajoneuvolain osaan.

Tieliikenteen päästöjen vähentäminen on tietysti yhteiskunnassamme keskeinen kysymys. On tärkeää vähentää sekä ilmastolle haitallisia hiilidioksidipäästöjä että ihmisten terveydelle vahingollisia lähipäästöjä. Se on yksi syy, miksi tämä ajoneuvolain muuttamisesitys nyt annetaan.

Uudistunut ajoneuvolaki kieltäisi nykyistä selvemmin ajoneuvojen päästömanipulaatiot, jotka lisäävät ajoneuvojen lähipäästöjä. Tämä ajoneuvojen päästörajoitusjärjestelmien taikka -ohjelmistojen ohittaminen olisi jatkossa nimenomaisesti kielletty. Tästä päästömanipulaatiosta voitaisiin määrätä tuntuva hallinnollinen seuraamus.

Tällä ajoneuvolain muutoksella toisekseen edistettäisiin ajoneuvojen käyttövoimakonversioita. Henkilöautoihin voisi tehdä esimerkiksi etanolikonversion nykyistä joustavammin, kunhan ajoneuvon ympäristökuormitus kokonaisuutenaan pienenesi. Liikenne- ja viestintävirasto antaisi tarkemmat määräykset tästä konversioiden toteuttamisesta kesällä 23.

Ympäristönäkökohtien lisäksi on keskeistä varmistaa, että ajoneuvolaki pysyy mukana, kun teknologia kehittyy ja kun tieliikenteen automaatiokehitys etenee. Tämän vuoksi ajoneuvolain muutoksilla mahdollistettaisiin automaattisilla ajojärjestelmillä tehtävää testaamista ilman ihmiskuljettajaa. Näillä muutoksilla siis luodaan edellytyksiä suomalaisten toimijoiden uusille innovaatioille ja edistämme tieliikenteen automaatiota.

Arvoisa puhemies! Näillä ehdotuksilla tavoitteena on edistää liikenneturvallisuutta ja tieliikenteen päästöjen vähentämistä Suomessa.

Punkt i protokollet PR 131/2022 rd

Toinen varapuhemies Juho Eerola: Näin, kiitoksia. — Edustaja Soinikoski.

17.18 Mirka Soinikoski vihr: Arvoisa puhemies! Suomi on sitoutunut puolittamaan liikenteen päästöt vuoteen 2030 mennessä. Tällä hetkellä liikenne muodostaa noin neljäsosan kaikista päästöistämme ja peräti 40 prosenttia EU:n taakanjakosektorin päästövähennystavoitteista. Liikenteen päästöjen vähentäminen onkin keskeisessä roolissa siinä, että saavutamme kansallisen hiilineutraaliustavoitteen ja EU:n taakanjakosektorin mukaiset tavoitteet.

Tavoitteiden saavuttaminen vaatii panostuksia kävelyyn ja pyöräilyyn, sujuviin raideyhteyksiin sekä autokannan uudistamiseen. Näistä tavoitteista erityisesti autokannan uudistaminen vaatii toteutuakseen lainsäädännöllistä tukea, sillä suomalainen autokanta ei uudistu hetkessä. Se tarvitsee toteutuakseen suunnitelmallisuutta, kannusteita ja oikeanlaista ohjausta.

Nyt käsittelyssä oleva lakiesitys on osa tätä autokannan korjaussarjaa. Esityksellä kielletään ajoneuvojen päästömanipulaatioon käytettävien laitteiden myynti, käyttö ja asentaminen sanktion uhalla. Kiellon tarkoituksena on paitsi vähentää liikenteen päästöjä myös kitkeä yhteisten pelisääntöjen rikkomuksia tehokkaammin. Suomi on pitkien etäisyyksien maa, jossa oma auto on usein välttämätön osa arkea. Autoilu voi olla ympäristölle kestävä, ja nykyteknologia mahdollistaa eri vaihtoehtot. Julkisen vallan tehtävänä on vauhdittaa tätä muutosta ja samaan aikaan varmistaa, että se tapahtuu reilusti.

Arvoisa puhemies! Yhteiset pelisäännöt ovat keskeisessä asemassa autokannan uudistamisen onnistumisessa. Tämä lakiesitys pyrkii aivan oikein ehkäisemään epäreiluja huijausyrityksiä sekä edistämään tieliikenteen automatisaatiota, joka lisäisi tieliikenteen turvallisuutta ja vähentäisi liikenteen päästöjä. Pelisääntöjen pitää kuitenkin kohdella reilusti kaikkia, ja tässä vaiheessa liikenteen murrosta niiden tulee olla teknologianeutraaleja.

Olen huolissani siitä, miten lakiesitys kohtelee etanolilla ja muilla vaihtoehtoisilla käyttövoimilla kulkevien ajoneuvojen valmistusta ja muuntamista. Vaarana nimittäin on, että jos yksittäisille etanolimuunnoksen tekijöille langetetaan liian tiukkoja vaatimuksia kalliista päästöttestauksista, koko muuntotoiminta lakkaisi Suomessa. Tämä tuskin on lain tarkoitus, sillä Suomessa on jo verrattain paljon yrityksiä, jotka ovat erikoistuneet vaihtoehtoisilla käyttövoimilla toimiviin ajoneuvoihin ja niiden konversioihin. Se olisi myös vastoin fossiilittoman liikenteen tiekartan tavoitteita, sillä sen ohjelman tarkoitus on nimenomaan vähentää ympäristöystävällisten käyttövoimien turhaa sääntelyä.

Suomen tulisi siirtyä niin sanottuun Ranskan-malliin, joka sallii uusien autojen päivittämisen vaihtoehtoisiin käyttövoimiin. Mallista on Ranskassa hyviä kokemuksia, ja myös Teknologian tutkimuskeskus VTT on suositellut sitä Traficomille. Toivon, että etanolikonversiot ja muut ympäristöystävälliset vaihtoehtoiset käyttövoimat sekä niiden tuomat päästövähennysmahdollisuudet huomioidaan asianmukaisesti myös jatkotyössä.

Toinen varapuhemies Juho Eerola: Näin. — Edustaja Mäenpää.

17.22 Juha Mäenpää ps: Arvoisa puhemies! Hallituksen esitys päästöjen vähentämiseksi — tai niin kuin ministeri äsken esitteli ja sanoi, että se kieltäisi nämä päästömanipulaatiot — on varmaan ihan kohtuullinen tavoite, mutta: miten näette, missä tämä asia tarkastetaan ja tuleeko siihen joku siirtymäaika? Jos asiakas ostaa käytetyn auton autoliikkeestä, niin omistaja ei välttämättä edes tiedä, että sitä ohjelmaa on muokattu. Sanotte, että siinä

Punkt i protokollet PR 131/2022 rd

päästöt kasvavat. Itse asiassa voisin olettaa, että ne eivät aina kasva, vaan saattaa olla, että tällaisella manipulaatiolla saatetaan saavuttaa jopa pienempiä päästöjä. En minä ollenkaan sellaista näkisi poikkeuksellisenä. Tiedän, että näitä on tehty sekä henkilö-, paketti- ja kuorma-autoihin erittäin paljon, ja tiedän, että esimerkiksi kuorma-autoissa näitä on tehty, ja silloin ainakin polttoaineen kulutus on saatu huomattavasti pienemmäksi. Sitä en itse oikein osaa kuvitella, ovatko ne päästöt sitten siinä kuinka paljon muuttumassa, mutta haluaisin kysyä, että missä tämä tarkastetaan ja kenelle se vastuu kuuluu. Onko se myyjäliikkeellä, auton omistajalla, auton entisellä omistajalla, vai kenellä se vastuu on tästä?

Sitten tästä etanolikonversiosta. Se mielestäni perustuu osittain vähän samaan tekniikkaan, elikkä silloin muutetaan sitä auton tietokoneohjelmaa, ja näkisin — niin kuin varmaan ministerikin toivoo — että näitä etanolikonversioita saataisiin lisää. Tähän varmaan auttaisi pieni porkkana, eli että jos ne autot ovat silloin vähempipäästöisiä, niin se auto luokiteltaisiin myös siinä käyttövoimaveroluokassa alemmaksi sillä tavalla, että se oikeasti houkuttaisi ihmisiä muuttamaan sitä. Sitä ovat nämä henkilöt, jotka ovat muutoksia tehneet, peräänkuuluttaneet monta kertaa.

Soinikoski haluaisi uudistaa autokantaa, mutta minä en tiedä, onko se autokannan uudistaminen nyt kovin iso asia. Kaikki autot, mitä Suomessa on aktiivisessa tieliikennekäytössä, alkavat olla jo vähäpäästöisiä.

Toinen varapuhemies Juho Eerola: Edustaja Torniainen.

17.25 Ari Torniainen kesk: Arvoisa herra puhemies! Kiitos ministeri Harakalle tuosta hallituksen esityksen esittelystä. Hallituksen esityshän kytkeytyy hallitusohjelmakirjaukseen ”Elinvoimainen Suomi”, jonka yhtenä tavoitteena on vähäpäästöinen liikenne sekä automaation ja digitalisaation edistäminen ja myöskin, kuten ministeri totesi, liikenneturvallisuuden parantaminen.

Tällä esityksellä selkeytettäisiin päästömanipulaatiota koskevaa sääntelyä. Esityksessä ehdotetaan, että ajoneuvojen päästömanipulaatioon käytettävien laitteiden myynti, käyttö ja asentaminen olisi kiellettyä. Myöskin tieliikenteen automaation edistämiseksi ehdotetaan sääntelyä, joka mahdollistaisi automaattisilla ajojärjestelmillä tehtävää testaamista yleisillä teillä ilman ihmiskuljettajaa. Tähän jälkimmäiseen osioon tietysti toivon, että siinä se liikenneturvallisuus tulee myöskin nimenomaan testauksessa huomioitua, että testauksen aikana ei onnettomuuksia tapahtuisi. Käytännössähän tämäkin hallituksen esitys on täydentävää lainsäädäntöä ja siten ilman muuta eteenpäin vietävää, ja itse toivon, että liikenne- ja viestintävaliokunnassa, kun tätä asiaa käsitellään, asia menee jouhevasti eteenpäin.

Automaattinen ajojärjestelmä voi hoitaa jatkossa ajoneuvon dynaamisia ajotehtäviä ilman ihmiskuljettajan vaikutusta sille suunnitellun toimintaympäristön sisällä. Itse uskon, että se on tulevaisuutta, mutta me ei vielä nähdä ihan lähiaikoina sitä, että se kovin suuresti yleistyy.

Mitä sitten tulee tässä keskustelussa jo esille nousseeseen etanolikonversioon ja sen toimeenpanoon, niin omasta mielestäni etanoliautoilijat ovat kyllä olleet tyytyväisiä tähän hallituksen esitykseen, että tässä huomioidaan myöskin etanoliautoilut ja etanoliautot ja sitä voidaan viedä eteenpäin. Itse toivon myöskin, että näin on, ja tietysti varmaan valiokuntakäsittelyssä tähän asiaan paneudutaan huolella. Mutta ainakin mitä itse olen saanut viestiä ja terveisiä jo aikaisemmin, niin tässä on nimenomaan otettu nyt huomioon, ja kii-

Punkt i protokollet PR 131/2022 rd

tos ministeri Harakalle siitä, että olette ottaneet myöskin etanoliautot ja -autoilun huomioon. Itse tietysti toivon, että se jakeluverkosto olisi meillä myöskin maan kattava. Silloin sellaisillakin autoilla pystyy ajamaan. Samoin tietysti, kun on ollut puhetta biokaasusta, biokaasuautoista, myöskin sen jakeluverkoston tulee olla sellainen, että niillä kaasuautoilla pystyy ajamaan.

Toinen varapuhemies Juho Eerola: Edustaja Hoskonen.

17.28 Hannu Hoskonen kesk: Arvoisa puhemies! On aivan erinomaista, että näitä uusia autosysteemejä kehitellään. Autojahan on bensa-autoista muutettu tietenkin kaasulla käviksi, ja nyt ilokseni huomasin tässä viime viikolla tai viimeisen parin viikon aikana, että Pohjois-Karjalaankin on avattu jo yksi biokaasua myyvä tankkausasema Joensuuun, ja varmaan ihan lähiaikoina Kiteelle siihen kuutostien varteen avautuu toinen, joka myy nimenomaan kotimaassa lähialueella tuotettua biokaasua. Se on aivan erinomainen systeemi, jos sitten tähän metanolihankkeeseen päästään mukaan, että kotimaista metanolia pystytään tuottamaan edullisesti, niin kuin pystytäänkin. Kyllä meillä tekniikka, taito ja osaaminen siihen on, kaikki löytyy.

Hieman ihmettelen tätä suomalaista yletöntä intomielistä kunnianhimoa, jolla pyritään tähän hiilineutraaliuteen. Tarkoitin sitä, että itselläni on yhdeksän vuotta vanha dieselauto, joka on varmasti huippukunnossa ja todella vähäruokainen auto, ja jos haluan nyt olla äärimmäisen etukeulassa menossa tässä ilmastopäästöjen vähentämisessä, niin voin ostaa vaikka kotimaista MY-dieseliä, joka pudottaa päästöt yhteen kymmenesosaan perinteisestä fossiilidieselistä — elikkä meillä kaikilla on itsellämme kaikki mahdollisuudet tehdä tämä homma oikein. En jaksa oikein ymmärtää sitä, että nyt yhtäkkiä pitäisi kaikilla on sähköauto. Ihan varmaa on, että henkilölle, jolla on vanha Toyota Corolla autotallissa — olkoon vaikka esimerkiksi 12 vuotta vanha, mikä lieene lähellä suomalaisen auton keskiikää tänä päivänä — se on aivan varmasti ympäristöystävällisin vaihtoehto sille ihmiselle kaikissa tapauksissa. Kun sen pitää kunnossa, niin se varmasti on ympäristön kannalta paras vaihtoehto, koska jos uutta autoa ruvetaan tekemään, siihen tarvitaan valtava määrä luonnonvaroja, ja menetetään se hyöty, mikä siinä jo tapahtuneessa investoinnissa on saavutettu silloin aikanaan, kun se auto on tehty. Elikkä toivoisin tässä keskustelussa vähän jäitä hattuun.

Toinen asia on sitten se, että kun näistä päästöistä puhutaan innokkaasti, arvoisa ministeri, niin olen siitä hyvin pahoillani, ja olen yrittänyt jo varmaan pari vuotta puhua siitä, että minkä kautta Suomen päästölaskelmia on päässyt uitettua — millä oikeudella meidän viranomaiset ovat uittaneet sen 15 miljoonaa tonnia liikaa päästöjä, jotka tulevat turvepeltoista, soiden hiilinielun poistamisesta, joka on viisi miljoonaa tonnia, kahdeksan miljoonaa tonnia lasketaan suopelloille päästöjä. Tänä päivänä suopellot päästävät nolla grammaa yhtään mitään, kun ne ovat umpijäässä, ja kun ne ovat talven alla, sieltä ei tule mitään. Silti Suomi maksaa tästä lystistä. Sitten kun lasketaan metsien kasvu, niin sinne ei lasketa kaikkia meidän hyödyksemme eikä sitä, mitä maaperä täysimääräisesti sitoo hiiltä. Meitä suomalaisia huiputetaan noin 15 miljoonaa tonnia tällä, ja siinä on se peruste, jolla tällä hetkellä jotkut puolueet vaativat tässä maassa, että meidän pitää ennallistamista viedä eteenpäin, ja sillä me tuhoamme suomalaisen metsäteollisuuden. Tämä on vastuutonta politiikkaa.

Punkt i protokollet PR 131/2022 rd

Arvoisa puhemies! Toivon, että tähän puututaan. Tämä asia on hyvä asia, mitä nyt käsitellään, mutta tämä mainitsemani lieveilmiö pitää oikaista, koska yhdelläkään Suomen kansanedustajalla tai ministerillä ei ole oikeutta lähettää veronmaksajille sellaisia kuitteja, joille ei ole mitään oikeusperustaa. [Mari Rantanen: Eihän keskusta ole enää hallituksessa!]

Toinen varapuhemies Juho Eerola: Ja edustaja Juvonen.

17.32 Arja Juvonen ps: Arvoisa herra puhemies! On tärkeää, että suomalaiset voivat ajaa autoilla ja myös vanhemmilla autoilla. On aika kohtuutonta odottaa ja olettaa, että kaikki pystyisivät sähköautoja hankkimaan. Valitettavasti monet niistä haluaisivat, mutta eivät kykene siihen. Siksi, kun katsoo liikennettä, kyllä siellä aika paljon on vanhoja autoja liikenteessä ja ymmärretään heitä, jotka niitä sitten käyttävät.

Mutta, arvoisa puhemies, jos sallitte, niin kysyisin teiltä, hyvä ministeri. Nyt meillä on käsittelyssä tämä ajoneuvolaki, ja täällä mainitaan, että myös kevyitä automaattisia tavarankuljettimia koskevaa sääntelyä selkeytettäisiin. Se löytyy esityksestä sivulta 11, missä vielä enemmän asiasta mainitaan. Mutta haluaisin kysyä myös tieliikennelaista, ja pohdin sitä, että voisivatko tämmöiset kevyet automaattiset tavarankuljettimet liittyä esimerkiksi sähköpotkulautoihin? Koska haluaisin kysyä sähköpotkulautoihin liittyvästä lainsäädännöstä ja siitä, voisiko mahdollisesti tässä ajoneuvolaissa — vai onko se sitten tieliikennelaissa — kiinnittää huomiota näihin sähköpotkulautoihin? Nimittäin kaikki me tiedämme, että niitä on valtavasti tuolla kaduilla, ja turvattomuus ja liikennevahingot ovat lisääntyneet ja erityisesti se, että niitä parkkeerataan minne sattuu, jalkakäytävillä ajetaan.

Teettekö ministeriössä mitään toimenpiteitä sen eteen, että sähköpotkulautilua jollakin tavalla lainsäädännön tasolla vielä enemmän seurattaisiin? On puhuttu muun muassa promillerajasta, on puhuttu muun muassa vauhdista — kuinka paljon näillä sähköpotkulau-doilla voi ajaa — ja ylipäänsäkin esimerkiksi siitä, voiko sakottaa, jos niitä parkkeerataan poikittain tai heitetään, kaadetaan. Se ongelma on täällä Helsingissä, mutta se ongelma on myös esimerkiksi Espoossa, josta itse tulen. Tein muun muassa valtuustokysymyksen aiheesta, mutta kysymyksen vastauksessa vaan sanotaan, että nämä ovat lainsäätäjien asioita ja lainsäädännöllä pitäisi mahdollisesti sähköpotkulautoihin puuttua, jos meinattaisiin saada siitä kulkuvälineestä sellainen, että me kaikki ymmärtäisimme niiden käytön. Toki on tärkeää, että on erilaisia kulkuvälineitä, mutta vaaratilanteet... Muun muassa näkövammaisille, liikuntavammaisille, jotka liikkuvat kaduilla pimeällä säällä, erityisesti poikittain oleva sähköpotkulauta on tappoväline.

Kysyisin nyt, voisiko tässä ajoneuvolain yhteydessä tai sitten tieliikennelain yhteydessä nostaa esille myös sähköpotkulautoihin liittyviä asioita? Mikäli ei, niin toivoisin, arvoisa ministeri, että viette eteenpäin tätä kysymystä ministeriöön ja sillä tavalla huomioisitte tämän huolen — ei ainoastaan omani, vaan hyvin monen muunkin kadunkulkijan. — Kiitos. [Rami Lehto: Siitä on toimenpidealoite!] Minä tein kirjallisen kysymyksenkin siitä

Toinen varapuhemies Juho Eerola: Ja edustaja Huru. — Edustaja Huru.

17.35 Petri Huru ps: Kiitos, arvoisa puhemies! En kuullut, että annoitte puheenvuoron.

Arvoisa ministeri, kun nyt olette täällä, niin kysyn. Tässä ajoneuvolain muutoksessa on siis kysymys ehdotuksesta, että päästömanipulaatioita kitkettäisiin. Itseeni on tästä oltu jo

Punkt i protokollet PR 131/2022 rd

yhteydessä ja kysytty lähinnä sitä, että onko tämä tarkoitus säätää takautuvasti. Eli jos ostat käytetyn auton ja joku aiemmista omistajista on näitä toimia tehnyt, niin... [Puhujan mikrofonin sulkeutuu]

Toinen varapuhemies Juho Eerola: Edustaja Huru, nyt lähti mikrofonin pois päältä jos-tain syystä. [Hannu Hoskonen: Vahinko oli minun!] Huru saa aloittaa alusta.

No niin, edustaja Hoskonen, turvemies. — Eli siis kysyn uudestaan. Tästä lakiesityksestä on oltu itsestäni yhteydessä ja kysytty päästömanipulaatioihin liittyen, että tuleeko tämä takautuvasti. Eli jos ostat käytetyn ajoneuvon ja vaikkapa joku aikaisemmista omistajista on tehnyt näitä toimia autoon, niin onko ajoneuvon nykyinenkin omistaja takautuvasti vastuussa näistä, vaikka hän ei tietäisi asiasta mitään? — Kiitos.

Toinen varapuhemies Juho Eerola: Kiitos. — Edustaja Mäenpää.

17.36 Juha Mäenpää ps: Arvoisa puhemies! Harmi, että edustaja Soinikoski lähti, nimit-täin tuo edustaja Hoskonen käyttämä puheenvuoro kirvoitti vielä muutaman sanan sano-maan. Elikkä Soinikoski puhui siitä, että meidän pitää saada autokantaa uudistettua ja viit-tasi sillä päästöihin, ja edustaja Hoskonen sanoi tässä, että semmoinen keskimääräinen auto taitaa olla se 12 vuotta vanha Toyota — niin se on kyllä mielestäni ihan maalaisjärjel-lä pääteltävissä, että jos vaihdat sen 12 vuotta vanhan Toyotasi uuteen vähäpäästöiseen au-toon tai sähköautoon, niin sen vanha erkkikin ymmärtää, että siinä ei kyllä päästöjä sääs-tetä. Olin joskus autosähkötekniikan kurssilla, ja siellä kurssin opettaja sanoi, että vaihta-malla vanhan auton uuteen vielä vähempipäästöiseen ei sillä vähempipäästöisellä autolla ajamalla voida säästyneinä ajokilometripäästöinä ikänä peitota auton valmistuksessa syn-tyneitä päästöjä. Tämä on minun mielestäni semmoinen asia, mikä pitäisi ymmärtää. Kun me kaikki tiedetään, paljonko sähköautoihin ja muihin pitää louhia malmeja, käyttää ener-giaa siihen, niin ei se ole mahdollista.

Sitten lisäksi vielä, kun nyt rakennetaan näitä sähköverkkoja ja joudutaan tekemään lisä-muuntajia, vetämään kaapeleita ja suurentamaan niitä, että ihmiset saavat sähköautollensa latauspistokkeita, niin ensinnäkin siinä tulee valtavat määrät päästöjä, ja lisäksi se, että täällä Helsingissä — tämä nyt on esimerkki — vedetään kaapeleita, niin sähköverkon arvo nousee, ja se tietää kohonneita siirtomaksuja, joita sitten maksaa se mökin mummokin siel-lä Hoskonen kotipaikkakunnalla. Tämä on aika väärin.

Nyt haluaisin kuitenkin semmoisen knoppikysymyksen esittää ministerille: kumpiko teidän tiedoillanne on puhtaampi ajaa: biokaasuauto vai sähköauto? — Kiitoksia.

Toinen varapuhemies Juho Eerola: Kiitoksia. — Edustaja Hoskonen.

17.39 Hannu Hoskonen kesk: Arvoisa herra puhemies! Tämä päästöasioiden käsittely autojen yhteydessä on todella hyvä asia. Meillä on paljon autoja, joiden päästöt ovat tieten-kin ilmakehälle ongelmallisia. Mutta pitää muistaa se, että kun katsoo tällä hetkellä Nord Poolin sähkönhintaa — 460 euroa megawatti — ja sitten kun tiedetään, että ensi talvena meillä tuo sama luku voi olla nelinumeroinen — jopa 1 000 euroa megawattitunnilta — niin se tarkoittaa käytännössä sitä, että sillä sähköautolla, jos joku sen ostaa, vain kaikkein

Punkt i protokollet PR 131/2022 rd

varakkaimmat pystyvät ajamaan. Ja se ei ole millään lailla perusteltu se juttu, että sillä jotakin hyötyä tälle yhteiskunnalle olisi.

Siksi toisekseen, kun olen tässä eduskuntatyötä seuraillut aika tiiviisti viimeisinä vuosina, viime aikoina, sanotaan, että viimeisen 20 vuotta olen aktiivisesti tätä asiaa seurannut, niin voin sanoa, että ihmettelen erittäin suuresti sitä, että meillä on menty semmoiseen ajatteluun, että me olisimme jotenkin huonoja jossakin asiassa. Liikenneasiat osaamme hoitaa hyvin, autot osaamme hoitaa hyvin, metsät osaamme hoitaa hyvin.

Sitten ihmettelen suuresti, kun tällä hetkellä tässä talossa kohistaan, että kaivokset pitäisi panna melkein kiinni — mistä ihmeestä me sitten koboltit otetaan, sinkit, mistä otetaan litiumit sun muut, joilla akkuja tehdään? Tosiasiahan on se, että jos me kaikki tässä Euroopassa halutaan omistaa sähköautot, niin ei meillä riitä raaka-ainevarat. Ei mitenkään ole mahdollista. Elikkä tämä on aivan irrationaalista keskustelua, kun puhutaan näistä uusista autoista.

Siksi, arvoisa puhemies, toivon, että käytäisiin jonain päivänä tässä talossa ihan aito keskustelu näistä päästöistä ja mentäisiin sille rehelliselle tielle, jossa päästöt oikeasti laskeetaan sen mukaan, mitä ne ovat, koska ensi talvi tulee olemaan, arvoisa puhemies, semmoinen valtava pitkä marssi suomalaisille, että me joudumme maksamaan valtavat määrät energiasta, ja ihan sen tautta — osittain sen tautta — kun olemme tästä talosta antaneet mennä läpi näitä vääriä päätöksiä, joiden takia joudumme maksamaan päästökaupan kautta valtavia summia ja olemme osittain tuhonneet kotimaisen energiantuotannon. [Petri Huru: Juuri näin!] Tämä on jotain sellaista, josta en vaikene koskaan, koska minusta suomalaisen veronmaksajan ja suomalaisen ihmisen, suomalaisen perheenäidin, eläkeläisen, vähätuloisen, pienituloisen työntekijän, joka vaikka käy pitkää työmatkaa tehtaassa töissä, etua pitää puolustaa, olkoon auto sitten minkälainen tahansa. [Petri Huru: Juuri näin!]

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

17.41 Ari Torniainen kesk: Arvoisa herra puhemies! Kun tämä keskustelu nyt laajeni autoiluun, niin itse kyllä haluaisin sanoa ja haluan todeta sen, että meidän ei pidä syyllistää niitä henkilöitä, jotka ajavat erilaisilla autoilla. Jokainen ajaa sellaisella autolla kuin hän kokee parhaimmaksi ja mihin hänellä on varaa. Me tarvitsemme täällä Suomessa edelleen pitkään myös polttomootorikäyttöisiä autoja, me tarvitaan bensiinikäyttöisiä, dieselkäyttöisiä, etanolikäyttöisiä autoja, me tarvitaan kaasukäyttöisiä autoja myös pitkälle tulevaisuuteen. Mutta kun puhutaan henkilöautoista ja henkilöautoliikenteestä, niin tosiasia on, että se on viime vuosina sähköistynyt huomattavasti ja sähköautoja ja hybridautoja on tullut huomattavasti lisää, sekin on totta. Kaikki autot ovat omasta mielestäni tarpeellisia meidän liikenteessä.

Kun puhutaan autojen käyttöistä, niin kyllä oma mielipiteeni on se, että aina on hyvä, jos meidän autojen ikärakennetta saadaan nuorennettua. Silloin myöskin liikenneturvallisuus pystyy paranemaan, autojen ajomukavuus paranee ja myöskin päästöt vähenevät. Se on myöskin tosiasia. Mutta jokainen ajaa sellaisella autolla kuin hän itse kokee tarpeelliseksi ja mahdollisuudet siihen autoiluun ovat. Meillä kaikilla ei ole varaa sähköautoon. Itsekin ajan bensiinikäyttöisellä autolla ja varmaan ajan pitkään tulevaisuudessa myöskin, eli on vain semmoinen tosiasia, jonka itse haluaisin todeta, ettei syyllistetä niitä ihmisiä, jos on erilainen auto. Kaikkia autoja tarvitaan. Tärkeintä on omasta mielestäni se, että meillä on eri polttoaineisiin, eri käyttövoimiin se jakeluverkosto sitten myöskin kunnossa, että

Punkt i protokollet PR 131/2022 rd

joka puolella Suomea pystyy niillä autoilla ajamaan ja liikkumaan riittävän pitkiä matkoja. Se on myöskin tulevaisuudessa tärkeää.

Mutta mitä tulee tähän lakiesitykseen, tähän hallituksen esitykseen, itse toivon, että tämä menee tällaisenaan myöskin valiokuntaan ja siellä saa asianmukaisen käsittelyn aivan varmasti. Näistäkin keskusteluista otetaan siellä huomioon.

Toinen varapuhemies Juho Eerola: Ja edustaja Lehto.

17.44 Rami Lehto ps: Arvoisa puhemies! Haluan jatkaa tuota, minkä edustaja Torniainen aloitti, että jokaisella ihmisellä pitäisi olla oikeus ajaa sellaisella autolla kuin haluaa tai on varaa tai mahdollisuutta. Ajatellaan sitä, että itsekin ajelen bensiiniautolla, vähän vanhemmalla — en ole nähnyt mitään järkeä sitä alkaa vaihtaa sähköautoon tai hybridiin, kerta siitä tulee taas lisää kulutusta, kun vanha auto toimii hyvin. Jos minä vaihtaisin sen, niin jokuhan sitten kumminkin ostaisi sen bensiiniauton, ei se romuttamolle menisi vielä. Ja sitten kaikilla ei ole mahdollisuutta siirtyä johonkin sähköautoon. Esimerkiksi jos asut vanhassa kerrostalossa, niin ei siellä saada mitenkään sitä päätöstä tehtyä, että sinne tulisi latauspisteitä pihalle. Pitäisi pääkeskus vaihtaa kerrostaloon, pitäisi uudet tolpat laittaa sinne pihalle, kaivaa asfaltit pois. Hirveästi tulisi kulutusta, kun tehtäisiin tätä remonttia.

Toisekseen vaikka oma esimerkki sitten: Asun mökillä, siirtolapuutarhalla, noin 5–6 kuukautta vuodessa. Ei siellä parkkipaikoilla ole minkäänäköistä sähköä. Ei olisi käytännössä ikinä mahdollisuutta ladata omaa autoakaan siellä, ja tätä ei ajatella.

On monta muutakin tapausta. Monilla on kesämökki, mihinkä ei tule sähköä. Pitäisikö sitten, jos haluat viettää aikaa kesämökillä sähköttömänä, vähäpäästöisesti, sinne laittaa latausvehkeet ja kaikki ja taas kuormittaa sitä? Joku ne tulee sinne laittamaan, ja aina tulee lisää kulutusta. Pitäisi huomioida, just niin kuin edustaja Torniainenkin totesi tässä hallituspuolueen jäsenenä, että ei pitäisi liikaa mennä koko aika pakottavaan tyyliin.

Toinen varapuhemies Juho Eerola: Nyt, arvoisat edustajat, tämä 30 minuuttia, joka tässä vaiheessa keskustelua varten luvattiin, alkaa olla hyvin lähellä täynnä, mutta jos edustajat Mäenpää ja Turtiainen osaavat minuuttiin tiivistää, niin sitten päästetään ministeri vastaamaan.

17.46 Juha Mäenpää ps: Arvoisa puhemies! Yhdyn edustaja Torniaisen puheenvuoroon, ja sen verran haluan vielä kyllä huomauttaa siitä, että nämä uudet autot ovat turvallisempia: 12 vuotta vanhassa Toyotassa, mikä on se keskimääräinen ikä, on kyllä ABS-jarrut ja airbagit ja turvalaitteet ovat nykyaikaiset.

Mutta sitten, jos sallitte, esitän ministerille kysymyksen. Minä olen pitkään tätä pohtinut, en tiedä siihen itse vastausta, enkä tiedä, tiedätekö tekään, mutta minä toivoisin, että vaikka saisitte siihen vastauksen: Kun Suomessa määritetään tätä keskimääräistä autojen ikä, niin lasketaanko sinne mukaan kaikki amerikanautot ja harrasteautot, joita on rekisterissä mukana? Minulla on itselläni 20-luvun autoja ja on 50-luvun autoja ja 60-luvun [Puhemies koputtaa] autoja rekisterissä. Lasketaanko nämä sinne?

Toinen varapuhemies Juho Eerola: Näin. — Edustaja Turtiainen, myös tähän minuuttiin.

Punkt i protokollet PR 131/2022 rd

17.47 Ano Turtiainen vkk: Arvoisa puhemies! En malta olla tässä tuomatta esille yhtä sähköautoihin liittyvää salaliittoteoriaa, eli että minkä takia sähköautoihin ei kehitetä tällaisia teholaturia itseensä. Elikkä onko nyt sitten jonkun bisnes tämä teholaturien asentaminen tuonne kylille ja joka paikkaan? Olisi aika helppo autotehtailla asentaa ja kehittää niihin semmoinen teholaturi, että pystyttäisiin ottamaan virtaa ihan mistä töpselistä vain. Tällainen mietittäväksi jokaiselle. — Kiitos.

Toinen varapuhemies Juho Eerola: Näin. — Nyt ministeri Harakka, olkaa hyvä.

17.48 Liikenne- ja viestintäministeri Timo Harakka: Arvoisa puhemies! Kiitoksia tästä monipuolisesta keskustelusta. Jaan tämän vastauksen tosiaan nyt kahteen osaan, niin kuin tämä hallituksen esitys on, ja ensin näistä päästömanipulaatioista:

Tapasin katsastusmiehen, joka oli hyvin turhautunut siihen, että jopa ne päästömanipulaatiot, jotka hän saattoi siinä havaita, ovat sellaisia, jotka hänen piti päästää läpi, ja tietysti suurinta osaa niistä ei havaita. Nehän ovat jo nyt kiellettyjä. Ne katsotaan kielletyksi muuntamiseksi, mutta tässä nyt selvennetään, että sellaisen toteuttaminen on kiellettyä ja myöskin siihen liittyviä sanktioita.

Tähän liittyen nyt sitten kenelle se vastuu kuuluu: Toki tämä on kuluttajansuoja-asia, eli myyjällä on laaja vastuu siitä, että se ajoneuvo on laillinen, mutta on selvää, että jos sellaisen päästömanipuloidun ajoneuvon hankkii autokaupasta, niin sen autokaupan vastuu on täysin kiistaton.

Kuka valvoo? Poliisi valvoo, ja lisäksi Tulli ja Raja ovat tässä toimivaltaisia viranomaisia.

Sitten edustaja Mäenpää vähän kyseli, onko niin, että nämä päästöt automaattisesti lisääntyvät tällaisen manipulaation avulla. Tarkoitus oli nimenomaan siis korostaa, että kyse on lähipäästöistä, eli kasvihuonekaasupäästöjen lisäksi tietysti ovat sitten nämä ihmisen terveydelle haitalliset lähipäästöt, jotka tällaisissa tapauksissa automaattisesti lisääntyvät.

Sitten kun mennään näihin etanolimuuntoihin:

Nimenomaan hallituksen linjana on tässä koko ajan ollut, että täytyy olla useita vaihtoehtoja, itse kunkin vapaasti valittavissa olevia vaihtoehtoja, vähentää oman autoilun päästöjä, jos siihen on mahdollisuus. Siksi olemme tässä, jos olette huomanneet, pitäneet erittäin vahvasti biokaasuvaihtoehtoa esillä, sen tuotannon moninkertaistamista ja myöskin esimerkiksi raskaassa liikenteessä kaasurekkojen, ei ainoastaan ostamisen vaan myös liisaamisen, tukea, jotta ei sähköistäminen olisi se ainoa vaihtoehto. Tähän liittyy nimenomaan tämä etanolimuuntamisen helpotus, joka ei ehkä edustaja Soinikoskelle ollut täysin auennut.

Moni autoilija täysin oikein seuraa tätä samaa järkeilyä kuin minkä edustaja Lehto tässä esitti, eli juuri näin, että kokonaisympäristötasolla on edullisempaa ja viisaampaa muuntaa auto puhtaammalle käyttövoimalle, jos mahdollista, sen sijaan että jättää sen jonkun toisen ostettavaksi, kun itse hankkii sähköauton. Tämä on nimenomaan useiden etanoliautoilijoiden lähtökohta, ja siksi sen sijaan että meillä olisi tällainen äärimmäisen jäykkä muuntokatsastusjärjestelmä, joka on tähän asti estänyt ja haitannut näitä konversioita, halusimme tulla vastaan.

Punkt i protokollet PR 131/2022 rd

Edustaja Torniainen on aivan oikeassa: etanoliautoilijat laajasti ottaen ovat pitäneet tätä erinomaisena. Tarkoituksemme on seurata Ranskan ja Ruotsin esimerkkiä siitä, että tällaiset järjestelmät tulisivat mahdollisiksi, ja sillä tavalla laajennettaisiin tätä kokonaisuutta.

Täällä sivuttiin myöskin sinänsä todella aiheellisesti edustaja Hoskosen aloitteesta kysymyksiä raaka-aineiden riittävydestä ja tästä koko ympäristötaseesta. Tämä on jatkuvasti olennainen kysymys kaikessa ja myöskin hallituksen pohdinnassa siitä, missä määrin kiertotalous olisi vastaus näihin raaka-aineriittävyysongelmiin. Suomessa varmasti tehdään tältä osin urauurtavaa työtä, ja myöskin tämän akkustrategian osalta, joka työ- ja elinkeinoministeriössä on pantu liikkeelle, varmistaaksemme sen.

Mitä jakeluun tulee, edustaja Torniainen, niin todellakin meillä on juuri nyt työryhmä, joka pyrkii varmistamaan, että se jakelu toimii.

Vielä viimeiseksi kysymys tuista: On ihan selvää, että näitten konversioiden tuki on ollut erittäin tervetullut — ei nyt mikään vallan mullistava, 200 euroa per konversio — ja on tietenkin sääli, että samalla kun nämä kaikki muutkin tuet ovat tässä nyt loppuun varattuja, nyt tätä tukea ei ole enää jaossa. Niihin nyt kuitenkin on pantu muistini mukaan 36 miljoonaa euroa kaiken kaikkiaan. Toisaalta voisin kuvitella, että tämä konversioiden helppous itsessään on kannustin, kun ihmisillä kuitenkin itse kullakin on omien voimavarojensa mukaan aito pyrkimys kantaa tässäkin kortensa kekoon. — Kiitos.

Riksdagen avslutade debatten.

Riksdagen remitterade ärendet till kommunikationsutskottet.