

Plenum

Tisdag 29.1.2019 kl. 14.00—16.35

4. Regeringens proposition till riksdagen med förslag till lag om främjande av användningen av biobrännolja och till lagar om ändring av lagen om främjande av användningen av biodrivrämedel för transport och 2 § i lagen om biodrivrämedel och flytande biobrännolen

Regeringens proposition RP 199/2018 rd

Utskottets betänkande EkUB 29/2018 rd

Första behandlingen

Andre vice talman Tuula Haatainen: Ärende 4 på dagordningen presenteras för första behandling. Till grund för behandlingen ligger ekonomiutskottets betänkande EkUB 29/2018 rd. Nu ska riksdagen besluta om innehållet i lagförslagen.

Debatt

14.53 **Martti Mölsä sin** (esittelypuheenvuoro): Arvoisa rouva puhemies! Tässä hallituksen esityksessä ehdotetaan säädettäväksi laki biopolttööljyn käytön edistämisestä. Lämmitykseen, työkoneisiin ja kiinteästi asennettuihin moottoreihin tarkoitettu kevyestä polttoöljystä osa olisi vuodesta 21 alkaen korvattava biopolttööljyllä. Vuonna 2028 jakeluvelvoite olisi 10 prosenttia. Esityksessä ehdotetaan myös muutettavaksi biopolttöoaineiden käytön edistämisestä liikenteessä annettua lakia siten, että jakeluvelvoitetta tiukennettaisiin vuodesta 21 alkaen. Vuonna 2029 jakeluvelvoite olisi 30 prosenttia.

Ehdotuksen taustalla ovat Suomen energia- ja ilmastopolitiikan keskeiset linjaukset, jotka sisältyvät kansalliseen energia- ja ilmastostrategiaan. Näiden linjausten taustalla on kansallisista lähtökohdista, EU-tason instrumenteista ja kansainvälisestä ilmastopolitiikasta seuraavia tavoitteita ja reunaehtoja. Energia- ja ilmastostrategiassa keskeiseen asemaan nousee tavoite liikenteen kasvihuonekaasupäästöjen puolittamiseksi vuoteen 2030 mennessä.

Talousvaliokunta katsoo, että ehdotetut jakeluvelvoitteet ovat tehokas ja nopea tapa edistää päästövähennystavoitteiden saavuttamista. Talousvaliokunta yhtyy ehdotuksen perusajatuksen siitä, että kunnianhimoisilla biopolttöoaineita koskevilla velvoitteilla voidaan luoda kannusteita biopolttöoaineiden kehittämiselle ja valmistukselle sekä niihin liittyville investoinneille.

Ympäristövaliokunta on kiinnittänyt talousvaliokunnalle ehdotuksesta antamassaan lausunnossa huomiota biopolttöoaineiden raaka-ainepohjaan liittyviin ympäristövaikutuksiin. Runsaalla kotimaisen metsäbiomassan käytöllä voi olla myös kielteisiä vaikutuksia Suomen hiilinieluun, etenkin jos biopolttöoaineita valmistetaan muustakin kotimaisesta metsäperäisestä biomassasta kuin metsäteollisuuden tähteistä ja jätteistä. Tämä korostaa kierto-talousajattelun tarvetta, pyrkimystä ohjata arvokkaita raaka-aineita korkean jalostusarvon tuotteisiin ja teknologianeutraalin lähestymistavan merkitystä.

Punkt i protokollet PR 149/2018 rd

Talousvaliokunta kiinnittää huomiota ehdotuksen kustannusvaikutuksiin liittyviin epävarmuustekijöihin. Myös liikenne- ja viestintävaliokunta on ehdotuksesta antamassaan lausunnossa kiinnittänyt huomiota siihen, että esimerkiksi lähtöarvoihin ja kehittyneiden biopolttoaineiden tulevaan hintakehitykseen sekä saatavuuteen liittyvät epävarmuustekijät vaikeuttavat ehdotuksen kustannusvaikutusten arviointia. Tämä liittyy myös ehdotuksen kuluttajavaikutuksiin ja edellä viitatussa ympäristövaliokunnan lausunnossa esille tuotun tarpeeseen edistää ilmastoystävällisiä lämmitysratkaisuja ja esimerkiksi öljylämmityksestä luopumista. Tärkeää on erityisesti huomioida kuitenkin muitakin kuin polttoon perustuvia vähäpäästöisiä lämmitysratkaisuja. Samalla tulee arvioida pienituloisille suunnattuja energiakorjausavustus- tai rahastojärjestelmiä.

Talousvaliokunnan päätösehdotus on, että eduskunta hyväksyy muuttamattomana hallituksen esitykseen sisältyvät 1.—3. lakiehdotuksen. Tähän mietintöön sisältyy kaksi vastausta siitäkin huolimatta, että vastalauseessa olevaa tekstiä pyrittiin sisällyttämään ja sisällytettiin mietintöön.

14.57 Hanna Sarkkinen vas: Arvoisa puhemies! Liikenne on merkittävä tekijä Suomen päästöjen kannalta, ja liikenteestä on pakko saada päästövähennyksiä. Niitä voidaan saavuttaa vähentämällä liikennetarvetta maankäytöllä ja kaavoituksella, toimintatapoja ja totumuksia muuttamalla sekä tehokkaalla logistiikalla, liikenteen siirtämisellä lyhyillä matkoilla jalankulkuun ja pyöräilyyn, joukkoliikenteen ja raideliikenteen lisäämisellä, energiatehokkaammilla ja pienempipäästöisillä ajoneuvoilla, kuten myös liikenteen sähköistämällä ja biokaasun hyödyntämisellä sekä varsinkin lähitulevaisuudessa nyt käsitellyllä sekoitevelvoitteella ja kestävien biopolttoaineiden avulla.

Arvoisa puhemies! Biopolttoaineen sekoitevelvoite on sinällään hyvä asia. Kuitenkin, jotta Suomi ei sitoisi itseään liikaa osittain ylimenokauden teknologiana pidettyyn biopolttoaineeseen, on syytä pitää keinovalikoima avoimena, jotta luodaan mahdollisuuksia uusien teknologioiden kehittämiselle ja hyödyntämiselle ja jotta varmistetaan aidot päästövähennykset. Sekoitevelvoite ja biopolttoaineet eivät siis ole liikenteen päästövähennysten hopealuoti. Vaikka esitys on sinänsä tarpeellinen, on tärkeää, että Suomi ei betonoi liikenteen päästöjen vähentämisen keinovalikoimaa vuoteen 2030 asti liian tiukasti biopolttoaineiden varaan, kun meillä ei ole täyttä varmuutta biopolttoaineiden hintakehityksestä, kestävän raaka-aineen saatavuudesta, teknologioiden kehittymisestä eikä biopolttoainestrategian todellisista nettopäästövaikutuksista.

Kuten liikennevaliokunta toteaa lausunnossaan, biopolttoaineen käytön kasvattaminen voi olla vain rajallinen osa liikenteen päästövähennysratkaisua. Kestävästi tuotetut ja kustannustehokkaat polttoaineiden bioraaka-aineet ovat teollisuuden, maa- ja metsätalouden sekä yhdyskuntien sivuvirtoja ja jätteitä, joiden hyötykäyttö tulee maksimoida mutta joiden määrät ovat kuitenkin rajallisia. Viljelyalan käyttöön tai metsien käytön voimakkaaseen lisäämiseen vain biopolttoainetuotantoa varten tulisi suhtautua varauksin, varmistaen että kasvihuonekaasujen väheneminen biopolttoaineen koko elinkaaren aikana toteutuu. Hiilinielujen pieneneminen katsotaan lisäpäästökseksi, eikä biopolttoaineiden lisääminen saa johtaa hiilinielujen vaarantumiseen.

On kiinnitettävä huomiota myös eettisiin näkökulmiin ja muihin ympäristönäkökulmiin. Ei ole eettisesti kestävää, jos biopolttoaineita tuotetaan ruokatarvikkeiksi kelpaavista raaka-aineista ja raaka-aineiden viljelyssä tuhotaan esimerkiksi sademetsien hiilinielu-

Punkt i protokollet PR 149/2018 rd

ja. Vastuullisuuskysymykset on huomioitava myös, jos biopolttolaitteita tuodaan Suomeen ulkomailta.

Arvoisa puhemies! Olennaista on seurata myös biopolttolaitteiden saatavuutta ja hintaa. Markkinoiden kehittyminen ja globaali tilanne vaikuttavat saatavuuteen ja hintaan. Biopolttolaitteiden markkinat ovat vasta alkutekijöissään, eikä valtaosalla EU-maista ole vielä konkreettista politiikkaa kehittyneiden biopolttolaitteiden tavoitteista ja edistämistoimista. Kestävästi tuotetut biopolttolaitteet eivät riitä koko ajoneuvokannalle, ja niille on kysyntää myös lentoliikenteen puolella. Liikennetarvetta on siis vähennettävä, ja ajoneuvokannan uusiutumista tulisi nopeuttaa niin, että kalusto sähköistyisi ja kulkisi biokaasulla enenevässä määrin jo ennen vuotta 2030. Pitkällä aikavälillä tulisi nestemäiset biopolttolaitteet kasvavassa määrin ohjata raskaan kaluston ja lentoliikenteen käyttöön.

Arvoisa puhemies! Koska tuleva kehitys on epävarmaa, tulisi jakeluvelvoitteille asettaa selkeä arviointipiste, jolloin säädettäisiin tulevien vuosien velvoitetta ylös- tai alaspäin toteutuneen kehityksen ja tarpeiden mukaan. Eduskunnan tulee selkeästi viestiä, että sekoitevelvoitteita tarkastellaan ja tarvittaessa korjataan voimassaolokauden aikana. Tähän liittyy vastalauseen 1 mukainen ponsi. Vastalause jätettiin, koska emme saaneet pontta mukaan mietintöön ja ponnen ja perustelutekstin ero on merkittävä: ponsi on velvoittava, perusteluteksti on vain eduskunnan ajattelua.

Arvoisa puhemies! Vastalauseen toinen ponsi liittyy uusiutuviin synteettisiin biopolttolaitteisiin, jotka on sinänsä hyvin huomioitu jo mietinnön tekstissäkin.

Arvoisa puhemies! Kolmas ponsi taas liittyy öljylämmitykseen. Suomessa on edelleen noin 190 000 öljylämmitteistä omakotitaloa. Jakeluvelvoite on riittämätön keino vähentää lämmityksen päästöjä. Tarvitaan toimenpideohjelma, jolla öljylämmitteisten talojen energiaremontteja vauhditetaan. Eduskunnan tulisi määritellä toimenpiteet, miten energiaremontteja vauhditetaan, ja tavoiteaikataulu öljylämmityksen korvaaviin lämmitysmuotoihin siirtymiselle.

Vaikka öljykattilan korvaaminen on yleensä jo nykyisellään taloudellisesti kannattavaa, lämmitysremontteihin tarvitaan tukea erityisesti vähävaraisille ja iäkkäille omakotitaloasujille, joiden käytettävissä olevat pääomat ovat erittäin rajallisia. Tukea energiaremontteihin tulee siis myöntää sosiaalisin perustein, jotta yksittäisille ihmisille ei synny kohtuuttomia kustannuksia lämmitysjärjestelmän uudistamisesta ja jotta energiaremontit ja öljykattiloiden korvaaminen etenisivät mahdollisimman nopeasti. [Vastauspuheenvuoropyyntöjä]

Toinen varapuhemies Tuula Haatainen: Mennään puhujalistaa.

15.03 Katri Kulmuni kesk: Arvoisa rouva puhemies! Tämä keskustajohtoisen hallituksen esitys biopolttolaitteiden sekoitevelvoitteen kiristämisestä on pitkään odotettu ja erittäin paikallaan. Jos mietitään sitä eurooppalaista ja globaaliakin viitekehystä, miten me kaikista nopeimmin pystyisimme vähentämään päästöjä, niin silloin tietenkin olemassa olevassa autokannassa sekoitevelvoitteen lisääminen on yksi kaikista tehokkaimpia asioita, mikä on huomioitu jo aikaisemminkin, kun Suomi oli etunenässä tätä asiaa Euroopan unionissa ajamassa Vanhasen kakkoskaudella.

On erittäin tärkeää muistaa se, että — muistini mukaan — noin 20 eurooppalaisessa EU-jäsenmaassa on olemassa jonkinlainen sekoitevelvoite ja Suomi on tietenkin siellä kunnianhimoisessa päässä tätä listausta, koska meille on siihen kehittynyt myös teknologia ja

Punkt i protokollet PR 149/2018 rd

meillä on siihen osaamista ja me olemme pystyneet luomaan sen avulla jo myös markkinoita. Ja jos miettii niitä alueita, joissa vaikkapa julkinen liikenne on jo siirtynyt uusiutuviin polttoaineisiin, niin suomalaiselle Nesteelle esimerkiksi Kalifornia, Yhdysvaltojen osavaltio, taitaa olla yksi suurimmista markkina-alueista.

Jos halutaan nopeasti laskea päästöjä ja fossiilisten polttoaineiden käyttämistä, josta irti pääseminen on kuitenkin se yhteinen suuri tavoite, niin silloin tämmöiset sekoitevelvoitteiden kaltaiset asiat ovat kyllä varsin hyviä. Täytyy tietenkin muistaa, että tähän on yksi osa sitä suurta kokonaisuutta. Aivan samalla lailla tämän hallituksen toimesta ensimmäistä kertaa on niin kirjoitettu strategioihin kuin laitettu myös valtiontalouden resursseja siihen, että vaikkapa autokantaa sähköistetään ja jakeluverkosto etenee kaasun ja sähkön osalta. Mutta tärkeää on tietenkin myös se, että kun me elämme maassa, jossa on pitkät etäisyydet ja yksi Euroopan vanhimmista autokannoista, niin myös jokainen ihminen voi osallistua siihen ilmastomuutoksen vastaiseen työhön. Jos itse ottaisin tuolla Lapissa sähköauton alle näillä pakkasilla, niin ei kyllä paljoa postilaatikkoa pitemmälle sieltä pääsisi. Eipä sillä, että olisi sitä verkostoa vielä olemassa, eikä myöskään sillä, että teknologia olisi vielä Suomen olosuhteisiin niin kehittynyt tai myöskään niin saavutettavissa ihmisten tulotasolla. Ja tästä ei saa tulla sellainen asia, että ainoastaan varakkaat ja hyvinvoivat voivat osallistua ilmastomuutoksen vastustamiseen, vaan kaikilla ihmisillä täytyy olla siihen mahdollisuus.

Lisäksi pidän kyllä järkevänä huomata, että jos halutaan vähentää näitä päästöjä nopeasti, niin on sitten aika vaikeaa antaa teollisuudelle signaali, että tarkastellaan asiaa muutama vuoden kuluttua, kun tehdään kuitenkin satojen miljoonien eurojen päätöksiä. On erittäin tärkeää, että paitsi autokannan osalta myös lentoliikenteessä päästäisiin siirtymään kohti uusiutuvia kerosiineja, myös raskaassa liikenteessä.

15.06 Arto Pirttilahti kesk: Arvoisa rouva puhemies! Käsittelyssä on todellakin biopolttoaineiden osalta käytön edistäminen. Hyvän hallituksen erinomainen esitys. Tietenkin taustallahan tässä meillä ovat EU:n instrumentit ja se, millä tavalla me EU:n tulevia velvoitteita tulemme täyttämään vuoteen 2030 mennessä. Tässä pidetään todellakin sisällä liikenteen biopolttoaineitten prosenttiosuuden nostaminen 30 prosenttiin, mutta myös lämmityksen ja työkonien polttoaineiden osittainen korvaaminen biopolttoöljyllä, 10 prosentilla, vuoteen 2030 mennessä. Erinomainen esitys, ja tämä luo pohjaa mielestäni hyvin myös sille näkökulmalle, millä tavalla me voimme lähteä tuottamaan, innovoimaan uusia biopolttoaineita, ja antaa varmuuden myös sitten teollisuudelle lähteä näitä tekemään ja lähteä näihin liittyviin investointeihin. Eli tässä on pitkäjänteistä ajattelua.

Itse näen tämän jakeluvelvoitteen kotimaisen osuuden yhtenä tärkeänä asiana. Me olemme puhuneet paljon myös pohjoismaisesta jakeluvelvoitteesta, ja toivoisin, että myös tämä tulisi toteutumaan yhtäläisillä säännöillä. Ja kuten meidänkin asiantuntijakuulemisissa on tullut esiin, markkinoita on sitten Yhdysvaltoja myöten. Myös kun otetaan lentoliikenteen biopolttoaineet mukaan, niin näkisin, että investoreiden kannattaa lähteä tekemään uusia biopolttoaineita. Tietenkin on aina hinta- ja saatavuuskysymys, kun uusia asioita lähdetään nostamaan, ja se, kumpi siinä lähtee liikkeelle.

Tässä esityksessä käsitellään todellakin myös öljylämmitysasioita, meidän 190 000 öljylämmitysrakennuksen lämmitysratkaisuja, mutta itse en näe, että itse biopolttoainetta kannattaa siinä lähteä käyttämään, pitkälle jalostettuja biopolttoaineita, vaan haetaan sinne

Punkt i protokollet PR 149/2018 rd

muuta mahdollisuuksia siihen, millä tavalla rakennuksia lämmitetään. Itse näen juurikin nestemäiset biopolttoaineet näihin liikenneratkaisuihin ensisijaisesti käytettäväksi.

Yhdymme siinä mielessä tähän ponteen täällä tekstisisällössä, että meidän tulee huomioida pienituloiset — ja toivomme myös tätä — ja heille suunnattuja energiakorvausavustuksia tai rahastojärjestelmiä tulee myös kehittää, että voidaan myös näitä kiinteistöjä muuttaa muihin kuin fossiilisiin polttoaineisiin.

Valiokunnassa paljon käsiteltiin sitä ”bio”-sanaa, mutta aika monessa asiassa ja asian tuntijakuulemisessa tuli sana ”uusiutuvat polttoaineet”, eli se nähtäisiin myös laajemmin, muun muassa VTT:n tutkimuksissa, Lappeenrannan teknillisen yliopiston tutkimuksissa. Itse olen käynyt tutustumassa muun muassa Islannissa tämmöiseen Carbon Recycling Internationaliin, joka tekee rikkipitoisesta vedestä hydrolyysin avulla metanolia, joka toimitetaan Belgiaan polttoaineen lisäaineeksi. Näen, että nämä hydrolyysityypiset, ehkä synteettiset polttoaineet ovat toisen sukupolven hyviä polttoaineita, joiden tekemiseenkin käytämme pelkästään uusiutuvaa energiaa, ja sitä kautta näen, että meidän tulevilla polttomootoritekniikoilla on pitkä elinkaari. Ei ole mielestäni kyse pelkästään siitä, että nämä ovat ylimenokauden ratkaisuja, vaan jos me annamme toisen sukupolven uusille nestemäisille polttoaineille mahdollisuuden kehittyä, niin niillä on vielä pitkä elinkaari, muun muassa juurikin esille nousseilla biokaasupohjaisilla synteettisillä polttoaineilla, ammoniakilla, vedyllä ja niin edelleen.

Tässä haettiin myös tarkastuspisteitä. Itse näen, että tässä tulee tarkastuspisteitä, kun meillähan tulee 31.12.21 REDin eli direktiivin tarkastus ja viimeistään siinä vaiheessa tulee katsoa, saammeko me lisää muun muassa näitä synteettisiä polttoaineita tähän matkaan mukaan. Suomen pitää pitää huoli, että uusiutuvat, myös muut uusiutuvat polttoaineet biopolttoaineiden lisäksi, on mahdollista liittää sitten tähän RED II:n listaukseen.

Eli kaikinensa hyvä, ja kuten tässä on esille tullut, tämä on yksi ratkaisu liikenteen polttoaineisiin. Meillä on muitakin ratkaisuja, kuten esille on otettu.

Toinen varapuhemies Tuula Haatainen: Ministeri Tiilikainen on pyytänyt puheenvuoron. — Olkaa hyvä, 5 minuuttia.

15.12 Asunto-, energia- ja ympäristöministeri Kimmo Tiilikainen: Arvoisa puhemies! Kiitoksia talousvaliokunnalle tämän tärkeän ilmastopoliittisen asian käsittelystä ja pakettiin laittamisesta. Liikenteen päästöjen vähentäminen on erittäin merkittävä osa meidän ilmastopoliitikkaamme, ja hallituksen kaavailuissa liikenteen päästöjä vähennetään monin eri keinoin. Joukkoliikenteen, kävelyn, pyöräilyn edistäminen on yksi keino, energiatehokkaammat ajoneuvot toinen. Sähköautoissa tavoitellaan 250 000 sähköauton määrää vuonna 2030, biokaasuautoja 50 000 ja näin päin pois, mutta ylivoimaisesti nopein keino vähentää liikenteen päästöjä on sekoittaa uusiutuvia polttoaineita niihin liikennepolttonestetuotteisiin, jotka käyvät kaikkiin ajoneuvoihin, mitkä tällä hetkellä teillämme liikkuvat.

Juuri tähän päästöjen vähentämisen nopeuteen on viime aikoina kiinnitetty huomiota, siihen, että meillä on kiire ilmastotoimilla. Vuonna 2017 Suomi vähensi EU-maista eniten kasvihuonekaasupäästöjään, ja tämä on muuten pitkälti sen ansiota, että meillä vuonna 2017 merkittäväällä tavalla uusiutuvien polttoaineitten osuus kaikista liikennepolttonesteistä kasvoi. EU-lainsäädäntö luo pohjan tälle. Aika usein kuulee huolta siitä, ovatko uusiutuvat polttoaineet kestäviä. No, juuri sen takia on tuiki tarpeellista ja tärkeää, että EU:n uu-

Punkt i protokollet PR 149/2018 rd

siutuvan energian direktiivissä määritellään ja asetetaan tarkat kestävyyskriteerit, joitten mukaan tuotettuja näitten markkinoille tulevien aineitten täytyy tietenkin olla, jotta ne aidosti tuottavat kasvihuonekaasupäästövähennyksiä.

Suomessahan tällä hetkellä tuotetaan noin 600 000—700 000 tonnia uusiutuvia polttoaineita. Käytännössä liki tuo nykyinen tuotanto jo riittäisi, jos se kaikki käytettäisiin kotimaassa, vuonna 2029 täyttämään tämän 30 prosentin jakeluvuorituksen tarpeen, mutta koska tuotteitten markkinat ovat globaalit, niin valtaosahan näistä Suomessa tuotetuista tuotteista viedään tällä hetkellä muualle. No, nyt kotimarkkina tietysti kasvaa merkittäväällä tavalla, ja raaka-ainepohjana ovat erilaiset jätteet, tähteet ja sivutuotteet. Kukaan ei vakavasti otettavia suunnitelmia laske sen varaan, että jotenkin tuota pystymättä mennään kaatamaan ja siitä sitten tehtäisiin uusiutuvia polttoaineita.

RED II -direktiivi pitää sisällään myös synteettiset uusiutuvat polttoaineet, ja valiokunta on niitä ansiokkaasti käsitellyt mietintöä laatiessaan. Ja tuo marssijärjestys lieene järkevää niin, että odotamme näitten synteettisten polttoaineitten määritelmien täsmentymistä ja päästövähennyslaskelmien täsmentymistä, ja sen jälkeen, kun tätä RED II -direktiiviä Suomessa lähivuosina toimeenpannaan, mahdollisuuksien mukaan täydennämme tätä valikointia, jolla tätä jakeluvuoritetta voidaan täyttää, sillä nämä jotkut synteettiset polttoaineet ovat hyvinkin lupaavia keksintöjä.

Suomea verrataan usein muihin Pohjoismaihin. Sanotaan, että meillä on valittu eri strategia. No, on totta, että Norja on tukenut voimakkaasti sähköautojen käyttöä, mutta se ei poista sitä tosiasiaa, että Norjassa on myös erittäin kunnianhimoiset biopolttolainetavoitteet. Aivan sama Ruotsissa. Ruotsi tulee todennäköisesti vuonna 2030 käyttämään huomattavasti enemmän uusiutuvia polttoaineita kuin Suomi. Tässä mielessä Pohjoismaat etenevät hyvin yhtä jalkaa tässä liikenteen päästöjen vähentämisessä.

On myös puhuttu siitä, veikkaako Suomi nyt väärää hevosta. Ei Suomi tässä mitään veikkaa, vaan Suomi ottaa kaikki keinot käyttöön liikenteen päästöjen vähentämiseksi, ja uusiutuvat polttoaineet ovat se nopein keino. Itse asiassa niitä yrityksiä, jotka Suomessa ovat satsanneet uusiutuviin polttoaineisiin, meidän ei tarvitse tässä salissa veikata, nimittäin markkinathan arvottavat koko ajan osakekurssilla näitä yrityksiä. Meidän ehkä tunnetuin yhtiömme tällä saralla on tuo valtionyhtiö Neste — sen osakkeen kurssiarvo on viisinkertaistunut tämän hallituskauden aikana. Valtion omistuspotti on kasvanut useita miljardeja euroja. En usko, että sijoittajien mielissä on perinteinen öljynjalostus, vaan juuri tämä osaaminen uusiutuviissa liikennepolttonesteissä. Sen takia sijoittajat arvostavat sitä osuutta.

Kiitos vielä kerran valiokunnalle. Tämä on merkittävä paalu. Nyt meillä on investointivarmuutta yrityksille, meillä on ennustettavuutta. Tiedämme, miten liikenteen päästövähennykset tulevat etenemään. Ja on luonnollista, että kun tietoa karttuu lisää, niin totta kai jokainen hyvä hallitus jatkossakin sitten tarvittaessa on valmis lakeja viilaamaan, jos tarvetta ilmenee.

Toinen varapuhemies Tuula Haatainen: Käydään debatti. Tämä ilmiselvästi herätti keskustelua, joten pyydän niitä edustajia, jotka haluavat osallistua debattiin, nousemaan seisomaan ja painamaan V-painiketta. — Aloitetaan.

15.18 Markku Rossi kesk (vastauspuheenvuoro): Arvoisa rouva puhemies! Hallitus on oikealla tiellä, sananmukaisesti, silloin, kun puhutaan biopolttolainetavotteiden osuuden lisäämi-

Punkt i protokollet PR 149/2018 rd

sestä. Se on ilmastokysymys, mutta se on myös talouspoliittinen kysymys. Mitä enemmän pystymme korvaamaan tuontienergiaa, se on joka euro kerrallaan aina Suomen edun mukaista, ja tämäkin täytyy meidän huomioida.

Se hallituksen tavoite, että Suomesta tulee biopolttoaineiden mahtimaa, on tietysti mielenkiintoinen näkökulma, ja kuten ministeri kertoi tuossa, niin muutkin tekevät töitä parhaillaan. Siksi haluanakin kyllä ihan kysyä vielä näistä hallituksen tavoitteista, joissa nyt sitten puhutaan vähän isoillakin kirjaimilla biopolttoaineiden mahtimaasta: millä aikavälillä tätä saavutetaan?

Jos ajatellaan sitten teknologian kehitystä, niin on selvää, että me tarvitsemme kansainvälisiä sijoituksia. Meillä on myös hyviä pilotteja, ja näiden kautta saadaan rakennettua uutta, mutta mihin kaikkeen mittaakaan tämä biopolttoaineiden tuotanto kotimaassa voidaan sitten nostaa, kun kaikille näille, hakkeille ja jätteille ja muullekin, on oma kilpailu olemassa? Mikä on ministerin arvio siitä, mihin tasoon Suomi pystyy tältä osin yltämään?

15.19 Riitta Myller sd (vastauspuheenvuoro): Arvoisa puhemies! Juuri näin, biopolttoaineet ovat nopea tapa vähentää päästöjä lyhyellä aikavälillä, mutta kysymys kuuluukin, miten pitkälle ne riittävät. Sen takia olisi tarpeen viedä katse nyt kauemmas tulevaisuuteen ja katsoa, mitä muita mahdollisuuksia meillä on vähentää hiilidioksidipäästöjä liikenteestä, erityisesti henkilöliikenteestä. Biopolttoaineita tarvitaan, mutta erityisesti niitä tarvitaan raskaassa liikenteessä ja lentoliikenteessä pitkälle tulevaisuuteen, koska siellä ei sähköistämisen mahdollisuutta ole. Myöskin öljylämmityksestä pitäisi luopua ripeämmin kuin mitä tässä hallituksen esityksessä sanotaan antaen ilman muuta energiatukea pienituloisille ja sitä kautta mahdollistaa sitten tämä lämmitysvaihtoehdon muuttaminen uusiutuvaan energiaan.

15.20 Markku Eestilä kok (vastauspuheenvuoro): Arvoisa puheenjohtaja! Harmi, että edustaja Viitanen ei enää ole paikalla, kun hän olisi voinut kommentoida näitä lisääntyviä laskuja, mitä kansalaisille tullaan lähettämään.

Kysyisinkin ministeriltä, miten te kommentoitte tätä realismia. Me tiedämme, että Norja on tietenkin valinnut sähköautot. Siellä minun käsittääkseni sähköstä tuotetaan 99 prosenttia vesivoimalla, juoksetetaan yli, eli niillehän sähkö on tavallaan ilmaista tiettyinä aikoina, ja Ruotsillakin taitaa olla vesivoiman tuotanto jotakin lähes puolet — pikkusen erilaisia maita. Kun meillä jotkut tahot käyvät hakkuitten kimppuun, että niitäkin pitäisi vähentää, turve poistetaan markkinoilta, kivihiili poistetaan markkinoilta, niin poltammeko me seteleitä vastapainoksi voimaloissa vai mitä me poltamme? Kun minulle se on hieman epäselvää, niin kysymys, ministeri, kuuluu: Jos me hyvin puhdasoppisesti menemme ja vähän niin kuin hypertermia päällä energiapolitiikassa, niin käykö niin, että puun tuonti lisääntyy merkittävästi Venäjältä, se lisääntyy merkittävästi meriteitse maailmalta, jossa se on jo nyt kovan kysynnän ja nousevien hintapaineitten alla? Voisitteko [Puhemies koputtaa] jotenkin kuvata, kuka maksaa laskun?

15.21 Rami Lehto ps (vastauspuheenvuoro): Arvoisa rouva puhemies! Tuossa liikenne- ja viestintäministeriön bioskenaariossa keskeisiksi haasteiksi muodostuvat just kestävästi tuotettujen biopolttoaineiden saatavuus ja hinta. Tässä raportissahan on, että jo tällä hetkellä uusiutuvan dieselin kansainvälisestä tuotannosta noin 40 prosenttia ohjautuu Suomeen, Ruotsiin ja Norjaan. Jos nämä nyt suunnitellut tavoitteet toteutuvat, niin 2030 pitäisi 55—

Punkt i protokollet PR 149/2018 rd

60 prosenttia globaalista uusiutuvasta dieselistä ohjautua tänne Pohjoismaihin. Tämähän aiheuttaa sen, että tuotantokustannukset tulevat nousemaan huomattavasti kuluttajille tulevaisuudessa, ja tämä aiheuttaa sitten myös sen, että teollisuuden liikennöinti- ja kuljetuskustannukset nousevat, elintarvikkeiden, tavaroiden hinnat nousevat tulevaisuudessa todella paljon, jos me menemme tähän.

15.22 Hanna Halmeenpää vihr (vastauspuheenvuoro): Arvoisa rouva puhemies! Kun puhutaan päästöjen vähentämisestä, niin tietysti on hyvä muistaa se perusasia, että se on päästöjen vähentämistä, kun ei synnytetä päästöjä. Ilmakehä ei valitettavasti erota sitä, onko hiilidioksidi tai jokin muu kasvihuonekaasu syntynyt fossiilisesta raaka-aineesta tai uusiutuvasta raaka-aineesta. Sen fysikaalis-kemiallinen vaikutus ilmakehässä kasvihuonekaasuna on tismalleen sama raaka-aineesta riippumatta. Silloin päästövähennysten tavoitteena pitää todella olla se, että vähennetään hiilen tupruttamista ilmakehään, samaan aikaan lisätään hiilen sitomista ja kasvatetaan hiilivarastoja. Tämähän se on se iso kuva päästöjen vähentämisessä, puhuttiinpa liikenteestä tai muusta.

Mutta onko tavoitteena nostaa Suomi biotalouden mahtimaaksi? Siinä tullaan tietysti siihenkin kysymykseen, että metsäteollisuuden tähteistä ja jätteistäkin valmistettuna varmasti rajat tulevat jossain vastaan, jos biopolttoaineiden tuotanto kasvaa ja kasvaa, eli milloin kysyntä kasvaa niin suureksi, [Puhemies koputtaa] että päädytään siihen rajaan, paljonko sitä polttoainetta [Puhemies: Aika!] voidaan kestävästi tuottaa?

15.24 Hannu Hoskonen kesk (vastauspuheenvuoro): Arvoisa rouva puhemies! On hyvä, että Suomi on viitoittanut selkeän tien, että lisäämällä liikennepolttoaineisiin biojaetta saadaan oikea lopputulos. Juuri näin, koska ne puheet, mitä esimerkiksi demarit ovat esitelleet, että polttomootorit, dieselit ja bensamootorit, liikennepuolella kiellettäisiin vuoteen 2030 mennessä, tarkoittavat käytännössä sitä, että suurin osa suomalaisista joutuisi jalkamiehiksi ja vain ne, joilla on paljon kukkarossa rahaa, pystyisivät jonkunäköisen Teslan tai vastaavan ostamaan.

Ja pitää tälläkin hetkellä muistaa, kun vihreät ajavat innolla päästötöntä taloutta, että mitä siinäkin on järkeä, kun tässäkin kaupungissa poltetaan kivihiiltä ja tehdään valtavasti sähköä vihreiden silmien alla omasta tahdostaan ja sitten arvostellaan niitä, jotka yrittävät uusiutuvia energia-aineita tuoda markkinoille. Kyllä siinä on oman paidan pesua, huonon omantunnon pesua aika pahasti, että tällaista tehdään.

Tärkeää on, että me rakennamme omaa biopolttoainesysteemiämme niin hyvin, että korvaamme sillä fossiilista ja pidämme nämä nykyiset autot kunnossa. [Puhemies koputtaa] Siinä teemme isänmaallisen hyvän teon joka tapauksessa.

15.25 Sari Essayah kd (vastauspuheenvuoro): Arvoisa rouva puhemies! Ministeri hyvin kuvasi tuossa, että eihän sinne uuniin tukkipuuta olla työntämässä, että kyllähän nämä biopolttoaineitten raaka-ainevarannot nimenomaan metsäteollisuuden sivuvirroista ovat tulossa. Siinä mielessä olen tietysti vähän huolestuneena seurannut sitä keskustelua, mitä meillä Suomessa on käyty hakkuumääristä, ja sitä, että meillä on puolueita, jotka ovat sitä mieltä, että meillä metsäteollisuutta ei tarvittaisi lisää ainakaan. Silloin tietysti vaihtoehto on se, että meille tuodaan ulkomaista puutavaraa, ja sitten on taas se, millä tavalla tuotettua ja minkätyyppisissä olosuhteissa tuotettua. Se on minun mielestäni paljon suurempi kysy-

Punkt i protokollet PR 149/2018 rd

mysmerkki kuin silloin, jos on kysymys suomalaisesta kestävästä metsätaloudesta ja sen sivuvirtojen hyödyntämisestä.

Olisinkin ministeriltä pyytänyt pientä näkemystä siihen, millä tavalla hakkuumäärät ja toisaalta myöskin sitten biopolttoaineitten tulevaisuus ovat toisiinsa kytkeytyneitä. [Eduskunnasta: Kyllä puuta riittää!]

15.26 Juho Eerola ps (vastauspuheenvuoro): Arvoisa rouva puhemies! Kun puhumme näistä biopolttoaineista, niin valitettavan usein unohdamme yhden itsellenikin läheisen ainesosan, eli alkoholin. Eli nyt puhutaan etanolin käytöstä polttomoottoreissa. Tässä olisi se etu, että olisimme polttoaineen suhteen omavaraisia emmekä esimerkiksi öljyntuottajamaista, arabimaista, riippuvaisia. Ja ilmaston kannalta alkoholi, etanoli, olisi bensaa tai dieseliä puhtaampaa, myös siksi, että sitä ei tarvitsisi kuljettaa kaukomailta tänne. Myöskin työllistävä vaikutus sillä olisi. Helposti syntyisi Suomeen tuhansia kahden—kolmen hengen nyrkkipajoja, eikä paljon autotallia kummempia tiloja siihen tarvittaisi. Lisäksi vielä on huomattava, että tässä olisi sekin etu, että viljan hinta saataisiin sille tasolla, että maanviljely jälleen maassamme kannattaisi. Tätä ainesosaa ei kannata unohtaa.

Toinen varapuhemies Tuula Haatainen: Ja nyt annan ministerille vastauspuheenvuoron hänen aikataulujensa vuoksi. — Ministeri Tiilikainen, 3 minuuttia, olkaa hyvä.

15.27 Asunto-, energia- ja ympäristöministeri Kimmo Tiilikainen: Kiitos, arvoisa puhemies! Muutama kommentti esille nousseisiin kysymyksiin.

Tämä volyymi, kuinka paljon mahdollisesti sitten Suomessa tuotetaan, jää tietenkin markkinoitten ratkaistavaksi, tulevien päätösten ratkaistavaksi. Nyt täytyy muistaa, että uusiutuvat polttoaineet ja sähköinen liikenne eivät ole mitenkään toisiaan vastaan, vaan ne ovat toisiaan tukevia. Mitä enemmän meillä on sähköautoja liikenteessä vuonna 2030, sitä korkeampi seosprosentti polttomoottorien käyttöön sillä samalla määrällä uusiutuvia polttonesteitä saadaan. Eli nämä ovat toisiaan tukevia tavoitteita, sähköisen liikenteen edistäminen ja biopolttoaineet, ja näillä päästään todellakin nopeasti päästövähennyksissä eteenpäin.

Riittävyys ja vaikutus hintaan: Se on aivan totta, että ei meistä kukaan osaa sanoa, mikä on uusiutuvan polttoaineen tarkka hinta 10 tai 11 vuoden kuluttua, mutta voidaan miettiä niitä arvioita, että puhutaan kuitenkin alle 10 sentin vaikutuksesta litrahintaan. Käsittääkseni viimeisen vuoden aikana bensapumpulla tai dieselpumpulla hinta on vaihdellut 20 senttiä pelkästään raakaöljyn hinnanvaihteluitten takia. Eli tämä mahdollinen hintalisä ikään kuin häviää jo tämän normaalin vaihtelun sisälle.

Se, että Pohjoismaissa on näin iso osa tästä tuotannosta, kertoo siitä, että Pohjoismaat ovat eturintamassa kulkemassa ja meillä on eturivin yrityksiä, meillä on toimintaa, jolla on pistetty vauhtia uusiutuvien polttonesteitten kehittämiseen, ja hyvä niin.

Mutta todellakin sitä mukaa, kun sähköinen liikenne lisääntyy, sitten siitä uusiutuvan polttoaineen tuotantokapasiteetista tulevaa tuotetta vapautuu enenevässä määrin esimerkiksi lentoliikenteen käyttöön. Nythän meillä on aika vähäistä vielä lentoliikenteessä uusiutuvien polttoaineitten kysyntä, mutta se on varmasti tulevaisuudessa kasvamaan päin, joten senkään vuoksi nämä investoinnit ja satsaukset eivät todellakaan mene hukkaan. On useita vaihtoehtoja: biokaasu, etanoli, uusiutuva diesel, synteettiset polttoaineet. Eli uusiutuvien liikennepolttoaineitten puolella on laaja tuotevalikoima tulossa. Biokaasu tosin ei

Punkt i protokollet PR 149/2018 rd

kuulu jakeluvelvoitteen piiriin, vaan edistämme sen tuotantoa ja jakelun syntymistä investointitukien kautta. Itse asiassa uskon itse, että biokaasun puolella vuodelle 2030 asetetut tavoitteet, 50 000 autoa, todennäköisesti ylittyvät, ja myös raskaassa liikenteessä lienee paljon mahdollisuuksia biokaasun käytölle ohi tämän lainsäädännön. — Kiitos. [Markku Rossi: Hyvää työtä, ministeri!]

Toinen varapuhemies Tuula Haatainen: Palataan puhujalistaan.

15.30 Rami Lehto ps: Arvoisa rouva puhemies! Nyt ehdotettu laki biopolttoöljyn käytön edistämisestä merkitsisi, että vuodesta 2021 alkaen osa kevyestä polttoöljystä olisi korvattava biopolttoöljyllä. Esityksessä ehdotetaan myös muutettavaksi biopolttoaineiden käytön edistämisestä liikenteessä annettua lakia siten, että jakeluvelvoitetta tiukennettaisiin vuodesta 2021 alkaen ja lisävelvoitteen laiminlyönnistä säädetäisiin seuraamusmaksu.

Ensinnäkin perussuomalaiset ovat alusta pitäen suhtautuneet varsin kriittisesti nyt tehtiin esityksiin, koska lakeihin liittyy paljon sellaisia vaikutuksia, joita perussuomalaiset eivät voi hyväksyä. Biopolttoaineiden, erityisesti kehittyneiden biopolttoaineiden fossiilisia tuotteita korkeammat hinnat tulevat nostamaan polttoainekustannuksia tulevaisuudessa, ja todellisuudessa hinnankorotukset ovat huomattavasti paljon suuremmat kuin mitä hallitus antaa esityksessään ymmärtää. Maataloudessa puolestaan kustannusten nousu aiheutuu jakeluvelvoitteen työkoneita koskevista muutoksista ja kohdistuu etenkin viljan viljelyyn. Tämä on viljelijöitä kohtaan kohtuuton lisärasite, etenkin kun tiedetään viljelijöiden haasteet viime vuosina. Samoin lämmityshinnan nousu lisää kustannuksia öljylämmitystaloissa. Perussuomalaisten eduskuntaryhmä näkee, että tämäkin on kohtuutonta etenkin eläkeläisiä, mutta myös kaikkia muitakin omakotitaloasujia kohtaan. Onhan Suomessa vielä vajaat 200 000 öljyllä lämpiävää pientaloa.

Perussuomalaiset näkevät, että ei ole tarpeen tehdä sellaisia päätöksiä, joista koituu Suomelle ja Suomen yrityksille kilpailuhaittaa. Lakiehdotuksista koituu tai syntyy satojen miljoonien eurojen kustannus eri toimijoille sekä yksityissektorille muun muassa metsäteollisuuteen. Myös logistiikkakustannusten nousun vaikutus on lakiesityksen myötä Suomen kaltaisessa pitkien logististen yhteyksien maassa huomattava. Henkilöautoilijat maksavat tästä sievoisen summan korotettuina polttoainemaksuina. Näitäkään kustannuksia hallitus ei tuo omassa esityksessään selkeästi julki.

Lopuksi, me näemme, että poliittisia päätöksiä tehtäessä tulisi aina asettaa etusijalle maamme kansallinen etu. Nyt näin ei ole tapahtunut, ei siis tässäkään lakipaketissa. Tämä on sekä pöyristyttävää että tuomittavaa. Istuva hallitus tuntuukin täysin unohtaneen sen pääasiallisen tehtävän Suomen kansan ja sen edun ajamisessa. Olemme jättäneet valiokunnissa esitykseen vastalauseen, ja tulemme toisessa käsittelyssä esittämään, että lakiehdotukset hylätään.

15.33 Riitta Myller sd: Arvoisa puhemies! Suomen ja suomalaisten etu ja myös Suomen kilpailuetu on se, että teemme niitä ratkaisuja kansallisessa ilmastopolitiikassa — ja viemme niitä myöskin sitten globaalisti eteenpäin — joilla ratkaistaan ilmaston lämpenemistä. On kysymys nimenomaan siitä, että olemme mukana siinä porukassa, joka hillitsee ilmaston lämpenemisen siihen, että ilmasto ei lämpene yli sen puolentoista asteen.

Siksi onkin ollut mielenkiintoista taas kerran kuulla täällä eri puolueitten arvioita sosiaalidemokraattien ilmasto-ohjelmasta. Haluan kiittää kaikkia kahdeksaa eduskuntapuolue-

Punkt i protokollet PR 149/2018 rd

ryhmää, jotka ovat olleet mukana yhteisessä julkilausumassa siitä, miten pääsisimme suomalaisina mukaan tähän kehitykseen, jolla varmistetaan se, että ilmasto ei lämpene yli puoltatoista astetta. Siinähan olemme sitoutuneet siihen, että vuonna 2030 hiilidioksidipäästöjä vähennetään 55 prosenttia ja vuonna 2040 olemme siinä tilanteessa, että nielut sitovat hiiltä enemmän kuin sitä päästetään, eli olemme hiilineutraalissa tilanteessa. Tähän tarvitaan juuri niitä toimia, mitä sosiaalidemokraatit ovat omassa ilmastopoliittisessa ohjelmassaan esittäneet.

Ja todellakin, niin kuin jo aiemmin totesin, tämä hallituksen esitys on oikeansuuntainen, mutta se ei katso riittävän kauas eikä tuo kaikkia niitä vaihtoehtoja mukaan, jotka nyt olisi otettava. Erityisesti on tärkeää ymmärtää se, että kehitys menee todella nopeasti eteenpäin. Se, että me sidomme tilanteen nyt 12 vuodeksi tämän lain mukaiseen biopolttoaineitten sekoitevelvollisuuteen, jähmettää sitä kehitystä, jota meidän pitäisi olla edistämässä. Sen vuoksi nämä esitykset, joita sosiaalidemokraatit, vasemmistoliitto ja vihreät omassa vastalauseessaan ovat esittäneet näistä tarkastelupisteistä, ovat äärimmäisen tärkeitä, enkä näe niitä millään tavalla vastakkaisena sille, että meillä on pitkäjänteistä energia- ja ilmastopoliittikkaa. Päinvastoin se, kun tiedetään, että aina mennään parempaan suuntaan, vähäpäästöisempään suuntaan, mielestäni on sitä johdonmukaisuutta.

15.36 Hanna Halmeenpää vihr: Arvoisa rouva puhemies! Vielä tuohon äskeiseen ministerin läsnä ollessa käytyyn debattiin viitaten: Oli hyvä, että siellä nousivat esille muutkin vaihtoehtoiset käyttövoimat, muun muassa biokaasu. Me olemme usein tässä salissa keskustelleet siitä, että maasta on ikään kuin puuttunut semmoinen tehokas ja vaikuttava biokaasustrategia. Huomautan myös, että sehän on tällä hetkellä käytössä olevista käyttövoimista kuluttajalle, autoilijalle se kaikkein edullisin plus, että se on uusiutuvaa energiaa. Biokaasu sinänsä sisältää paljon voimakkaampaa kasvihuonekaasua kuin hiilidioksidi, nimittäin metaania, mutta se metaanihan, mitä biokaasussa ilmakehään vapautuu, vapautuu ilmakehään joka tapauksessa sen orgaanisen materiaalin hajotessa, joten sikäli se on tehokasta kiertotaloutta.

Arvoisa puhemies! Tämän hallituksen esityksen tarkoituksenaan on edistää tavoitetta puolittaa liikenteen päästöt ja tuontiöljyn kulutus vuoteen 2030 mennessä, ja se perustuu linjaukseen, jonka mukaan liikenteen, öljylämmityksen ja työkoneiden päästövähennykset toteutettaisiin ensisijaisesti biopolttoaineiden avulla. Tämä linjaus ei ole aivan ongelmaton, koska biopolttoneiden raaka-ainetta on kestävästi tuotettuna — eli muun muassa hiilitase ja luonnon monimuotoisuus huomioiden — saatavissa ja tuotettavissa vain rajallinen määrä.

Kansallisessa energia- ja ilmastostrategiassa on asetettu tavoitteeksi, että liikenteen kasvihuonekaasupäästöjä vähennettäisiin 50 prosenttia vuoteen 2030 mennessä verrattuna vuoden 2005 tasoon. Liikenteen rooli on muuten aivan keskeinen, sillä liikenteessä syntyy noin 40 prosenttia Suomen taakanjakosektorin päästöistä. Pitkällä tähtäimellä näiden päästövähennysten tulisi kuitenkin pohjautua pääasiassa liikenteen energiankulutuksen vähentämiseen, ei yksin eikä ainoastaan biopolttoaineiden käytön lisäämiseen, joten kyse voi olla todellakin ainoastaan välivaiheesta tai jonkinlaisesta ylimenokaudesta. Yksi puoli tässä näkemyksessä on, että fossiilienergiasta ja polttomoottoriteknologiasta luopumisen tarve on selvä. Se on syytä tunnistaa ja tunnustaa. Valtaosin on löydettävä muita ratkaisuja.

Punkt i protokollet PR 149/2018 rd

Tuossa jo totesinkin, että ilmakehä ei erottele hiilidioksidia päästölähteiden mukaan, vaikutukset ovat ilmastomuutoksen kannalta samat, joten keskeisen tavoitteen pitää olla se, että ilmakehässä olevan hiilen ja muiden kasvihuonekaasujen määrää saadaan pienennettyä. Se tarkoittaa vähemmän kaikkea hiilen polttamista ja enemmän hiilen sidontaa ja hiilivarastojen kasvattamista.

Arvoisa puhemies! Ei ole olemassa mitään yhtä ja yksinkertaista ratkaisua liikenteen päästöjen poistamiseen tai vähentämiseen, eikä autokanta nopeasti myöskään uusiudu muuhun kuin polttomoottoriteknologiaan. Siinä on haastetta. Mutta selvää on, että tarvitaan monia toimenpiteitä. On välttämätöntä myös parantaa autojen ja koko liikennejärjestelmän energiatehokkuutta ja todellakin ohjata biopolttonesteet ensisijaisesti sellaisiin liikennemuotoihin, kuten raskaaseen liikenteeseen ja lentoliikenteeseen, joissa ei laajasti ole käyttöönotettavissa muita vaihtoehtoisia teknologioita.

Arvoisa puhemies! Henkilöliikenteen sähköistämisestä on esitetty monia arvioita. Yksi on Suomen itsenäisyyden juhlarahaston eli Sitran esittämä, ja sen mukaan polttomoottoriautojen tuonti tulisi kieltää vuodesta 25 alkaen ja polttomoottoriautojen myynti tulisi kieltää jo vuodesta 2027 alkaen.

Öljylämmityksen osalta tässä hallituksen esityksessä esiin tuotu jakeluvelvoite ei vaikuta riittävän tehokkaalta keinolta vähentää päästöjä. Tämän bio-osuuden sijaan tulisi tähdätä siihen, että uusien öljylämmitteisten järjestelmien asentamisesta luovuttaisiin eli se kieltäisiin ja asetettaisiin myös tavoitevuosi asteittaiselle öljylämmityksestä luopumiselle. Siihen tarvitaan tietysti tukea, jotta yksittäisille ihmisille ei syntyisi kohtuuttomia kustannuksia.

Kuten jo edustaja Myller tässä totesi, tämä hallituksen esityksen mukainen ratkaisu luokitisi velvoitteiden noston 12 vuodeksi. Sinä aikana lainsäädäntöprosesseista johtuen muutosten tekeminen olisi aika jäykkää. Tässä esityksessä tulisi olla määrättyjä tarkastelujakankohtia esimerkiksi vuosina 2023 ja 2026, jolloin arvioitaisiin raaka-aineiden saatavuutta, teknologian kehitystä, polttoaineiden hintakehitystä ja päästövähennystavoitteiden saavutettavuutta ja tehtäisiin tarvittaessa korjauksia valittuun linjaan.

15.41 Hannu Hoskonen kesk: Arvoisa rouva puhemies! Tämä hallituksen esitys ja siitä tullut talousvaliokunnan mietintö ovat erinomaista politiikkaa ja ennen kaikkea erittäin hyvää ilmastopolitiikkaa. On selvä asia, että meidän tulee noudattaa yleisesti kansainvälisesti hyväksytyjä sopimuksia ja tavoitteita päästöttömän energian lisäämiseksi ja fossiilisten aineiden vähentämiseksi. Tämä on aivan oikea suunta ja oikea teko.

Sitä paitsi tämä mietintö lähtee siitä, ja hallituksen hyvä esitys lähtee siitä, että olemassa olevilla välineillä pystymme tekemään valtavan määrän hyviä asioita ilman, että tarvitsee turvautua joihinkin käsittämättömiin temppuihin, joita olemme viime aikoina saaneet lukea eri tiedotusvälineistä, sekä kuulla ja nähdä, esimerkiksi, että polttomoottorit pitäisi kieltää. Siinä päätöksessä ei ole järjen häivääkään, jos sellaista lähdettäisiin tekemään. Miten kävisi työkoneille, miten kävisi autoilulle yleensä pitkien välimatkojen maassa, kun samaan aikaan meillä itsellämme on keinot, joilla pystymme asiaan positiivisesti vaikuttamaan? Nimenomaan tämä liikennepolttoaineiden biojakeen lisääminen on se keino. Ja tässä esityksessä hallitus on lähtenyt erittäin hyvälle tielle tavoitteenaan, että vuoteen 2030 mennessä saamme syntymään tilanteen, jossa liikennepolttoaineessa on 30 prosenttia tätä biojakea — vuonna 29 jo, siis ennen vuotta 30.

Punkt i protokollet PR 149/2018 rd

Tämä suunta on oikea ja nimenomaan tekee sen hyvän, että käytämme omia raaka-aineitamme ja vähennämme fossiilista. Jokainen tietää sen, että jos yllättäen lähtisimme jostain muuta tekemään, joka olisi älytöntä ja perusteetonta, esimerkiksi kieltäisimme nämä polttomoottoriautot, niin sehän olisi erittäin raju diskriminoiva päätös, joka ei mielestäni täytä edes perustuslain vaatimusta, että kaikkia ihmisiä on kohdeltava tasa-arvoisesti, koska sehän jakaisi ihmiset kahteen eri luokkaan, niihin, joilla on rahaa ostaa se Tesla ja toisiin, jotka ajaisivat polkupyörillä pitkiä matkoja talvikelissä.

Kun näitä sähköautoja nyt tänä päivänä ihannoidaan, niin kukaan ei ole vaivautunut pysähtymään, miettimään sitä, miten valtava ympäristö tuhoutuisi siitä, että niitä akkuja, metalleja, muita raskasmetalleja ja muita erilaisia aineita, joita siihen kuuluisaan autoon tai muihin sähköautoihin käytetään, ja samalla romutettaisiin nämä hyvät toimivat autot. Se olisi varsinainen ympäristötuhoteko, eikä mikään ympäristöteko, vaan ympäristötuhoteko, jos yhtäkkiä tämä systeemi muutettaisiin.

Oikea tiehän on se, että rakennamme itse biopolttoaineita liikennepolttoaineiden sekaan mahdollisimman paljon. Esimerkiksi Brasiliassa: katsokaapa hyvät ystävät, mitä Brasiliassa tehdään. Siellä ajetaan tänä päivänä autoilla, jotka kaikki toimivat biopohjaisella etanolilla. Yli 80-prosenttinen bioetanoli käy henkilöauton bensatankkiin melkein yksi yhteen. Muutamia letkuja joudutaan toki uusimaan sen... [Ville Niinistö: Ja sademetsiä hakataan!] — Niin, kyllä, kyllä, mutta se on täysin toimiva järjestelmä. Siihenkin me pystymme itse vastaamaan tuottamalla tätä teollista alkoholia esimerkiksi, jos haluamme sen linjan valita.

Hallitus on valinnut tämän hyvän linjan, että dieseliin ja bensaan sekoitetaan biojaetta, mikä on erittäin viisas teko.

Sitten tämä sähköautohypetys, mikä tällä hetkellä on menossa: Hyvä, että niitä tulee. Tekniikka kehittyy koko ajan. Se on tervetullut ilmiö. Vanhoja autoja poistuu käytöstä. Mutta ajatelkaapa vaikka esimerkiksi omistamaani autoa: tämä korealaisvalmisteinen tuote, viisi vuotta vanha diesel, hyvin siististi ajettuna kesäkelillä kuluttaa 4,5 litraa dieseliä satasella. On varmasti ympäristöystävällinen auto kaikkine puhdistimineen ja kaikkine systeemeineen, jotka joka vuosi katsastuksessa testataan, toimivatko ne. Jos sitä lähtisi nyt tällaista hyvää, arvokasta autoa romuttamaan sen takia, että haluaisi ostaa sähköauton, joka käyttää kivihiilellä valmistettua sähköä, niin siinäpä se olisi varsinainen ympäristöteko. Kyllä näiden vouhkaajien, jotka tämän asian puolesta vouhkaavat, kannattaisi joskus pysähtyä miettimään, miten se oikeasti kannattaa tehdä.

Tämän takia toivon, että tähän autokeskusteluun tulee järkeä ja käytetään niitä samoja hyviä autoja, jotka meillä edelleen on. Se vanha Toyota Corolla, joka on kymmenen vuotta vanha, on edelleen katalysaattoriauto, jossa on nykyaikaiset systeemit mukana ja joka kuluttaa vähän polttoainetta, ja siihen on sijoitettu jo valtavasti erilaisia raaka-aineita, jotta se saadaan toimimaan, se hyvä auto. Ja sitä ei kannata mennä tuhoamaan ennen kuin sen biologinen, luonnollinen käyttöikä on loppu. Sittenhän se voidaan uusida ja ostaa sitten vaikka se sähköauto, kun se aikanaan sitten on niin hyvä. Mutta veikkaanpa, että 30 asteen pakkasessa senkin toimivuus on vähän epävarmaa. Tunnetusti akuthan eivät kovaa pakkasta kunnolla kestä.

Arvoisa puhemies! Lopuksi vielä tästä voima-asiasta. Katsoin tuossa kovimman pakkasen aikaan Fingridin sivuilta, mikä on suomalainen energiatase, kun käytetään yli 14 000 megawattia sähköä ja siitä tuodaan melkein 4 megawattia. Sitten jos me rupeamme tähän kuvioon vielä änkeämään muutaman satatuhatta sähköautoa, niin mistä me sen sähkön otamme? Sammutammeko me tehdaslaitoksia, tuotantolaitoksia, sairaaloita, kouluja? Mitä

Punkt i protokollet PR 149/2018 rd

tehdään? Pitää näissä keskusteluissa joku järki olla, ettemme me tuulia ja taivaita täällä juttele toisillemme ja kuvittele tekevämme ympäristötekoja.

Samaan aikaan Helsingissä vihreät katsovat vierestä, kun savu nousee piisistä ja kivihiili palaa iloisesti. Kukaan ei puhu siitä, onko siinä sitten jotain järkeä. Mielestäni ei. Niitä ihmisiä sitten arvostellaan, jotka lämmittävät talonsa puulla tai jollakin muulla kotimaisella raaka-aineella, joka on erittäin puhdasta ja erittäin helppo saatava ja on varmasti huoltovarma koko maan kannalta.

Toivoisin, että tässä kivihiilikeskustelussa vihreät, kun ovat tässä loistavia asiantuntijoita, joskus katsoisivat peiliinsä. Tekisi oikein hyvää, kun huomaisivat, että 2017 tehtiin tässä kaupungissa Suomen itsenäisyyden juhluvuoden kunniaksi, 100 vuoden aikana, uusi ennätys kivihiilen poltossa. Lahja 100-vuotiaalle Suomelle. Kiitoksia vain paljon.

Ja lopuksi, arvoisa puhemies, vielä kun katsotaan eteenpäin tässä asiassa, niin kun puhutaan siitä, onnistuuko kivihiilen käytön lopetus tässä maassa: Ruotsalaiset ovat kadehdittavan viisas kansa, meidän ystäväkansamme, meidän ikiaikainen tukijamme ja ystävämmme. Kannattaa käydä Tukholmassa ekskursiolla, siellä tämä homma osataan ja miljoonakaupunki lämpiää, kivihiiltä ei käytetä ollenkaan. Kyllä siinä maassa sitä järkeä on, kun halutaan käyttää, eikä vierestä seurata silmät kiinni, että kivihiili palaa iloisesti kattilassa ja sieltä lämpimästä huoneesta on sitten helppo jakaa ohjeita, miten toisten tulee elää.

15.48 Lauri Ihalainen sd: Arvoisa puhemies! Talousvaliokunnan jäsenenä ajattelin vielä muutaman sanan tästä valmistelusta ja linjanvedosta kertoa:

Edustaja Hoskoselle sanoisin ensin, että hallitushan on sitoutunut siihen, että 250 000 sähköautoa ja hybridautoa valmistetaan vuoteen 2030 mennessä, eli Hoskonenkin on sitoutunut tällaisiin tavoitteisiin, [Hannu Hoskonen: Totta kai!] niin että ei ihan pientä, eikä se kai ihan höpöjuttua taida olla niin kuin annoitte ymmärtää. Eli olet itse sitoutunut tällaisiin pyrkimyksiin.

Jos ajatellaan sitten tätä tavoitetta liikenteen päästöjen vähentämisestä, niin se on tietysti tärkeä asia, ja biopolttoaineilla on tässä merkittävä rooli. Ne ovat historiallisesti katsottuna varmaan tammoinen ylimenokauden ratkaisu. Minäkin näen niin, kuten ministerikin täällä totesi, että biopolttoaineet ja sähköautojen kehittyminen eivät ole toisilleen vastakohtaisia kehityskulkuja. Ne voivat myöskin tukea toisiaan.

Itse valiokunnan mietintöhän on kohtuullisen hyvä. Me olisimme siinä toivoneet, että näistä muutamista asioista olisi syntynyt yhteisiä lausumia tai ponsia, joitten merkitys on suurempi kuin jos ne ovat vain täällä tekstissä, ja haluan niistä jonkun sanan kertoa — mutta siis me olimme aika lähellä, etteikö näin olisi koko mietintö saatu aikaan.

Ensimmäinen liittyy siihen, että 190 000 omakotitaloa on kuitenkin öljylämmityksen piirissä ja olisi tärkeätä, että energiaremonttien vauhdittamiseksi ja tukemiseksi löytyy öljylämmitykselle korvaavia vaihtoehtoja, ja se vaatisi tällaista toimenpideohjelmää ja sitä, että vähävaraisia ihmisiä, jotka näissä usein asuvat, sosiaalisin perustein tuetaan. Olisimme halunneet, että tämä asia olisi selkeämmin yhteisesti voitu todeta, toisin kuin se on nyt mietinnössä. On siellä mainintoja tästä asiasta.

Toinen liittyy sitten synteettisten polttoaineiden tulevaisuuteen. On selvää, että teknologinen kehitys tulee muuttamaan näitä asetelmia ja tavallaan biopolttoaineelle voi syntyä rinnakkaisia — ei välttämättä kilpailevia — synteettisten polttoaineiden kehityskulkuja, joita Suomessakin nyt parasta aikaa paljon tutkitaan. On totta, että tämä RED II ei pidä vielä sisällään näitten mahdollistamista ja siihen liittyy paljon verotukseen ja muuhun liitty-

Punkt i protokollet PR 149/2018 rd

viä valmisteluita, mutta me olisimme ajatelleet, että kun tämä RED II täytyy vuoteen 2021 mennessä soveltaa, siinä kohtaa olisi jo arvioitu, voidaanko synteettisten polttoaineiden osuutta ottaa myös tähän meidän omaan palettiimme ja ratkaisuihimme mukaan. Olisimme selvemmin halunneet sen tuoda esille.

Kolmas liittyy sitten siihen kysymykseen, että kun tämä teknologinen kehitys menee kovaa vauhtia, niin onhan se selvää, että jos me lukitsemme sekoitevelvoitteen 12 vuodeksi — mikä on aika vaikean lainsäädännön takana — niin olisi tarvittu joustavampia väliaseimia, joissa sitä olisi voitu arvioida. Liikenne- ja viestintävaliokuntahan yksimielisesti ehdotti tällaisia asemia, 2—4:ää tarkastelukohtaa. Tässä mielessä me ajattelimme, että jo 2021 tämän RED II:n toimeenpanon yhteydessä olisi ollut tällainen arviointi, kun joka tapauksessa ennen vuotta 2024 pitää arvioida kokonaisuudessaan, minkälaisia arviointikohтия tulee, koska silloin pitäisi nähdä, miten ovat toteutuneet koko teknologinen kehitys, polttoaineiden hintakehitys, raaka-aineiden saatavuus ja raaka-aineitten markkinat ja näiden vaikutukset meidän päästötavoitteisiin. Olisi ollut tosi järkevää, että siinä yhteydessä olisi arvioitu, mitä toimia sitten sen pohjalta tulleen tekemään.

Tämän vuoksi ehdotettiin kolmea lausumaa vastalauseen muodossa, ja me tietysti toivoimme, että niihin olisi voitu yhtyä.

Mutta haluan nyt sitten sanoa koko valiokunnan näkökulmasta, että me kävimme erittäin rakentavan, hyvän keskustelun, ja valiokunnan mietintöön toki sisältyy näitä huomioita, mutta parempi olisi ollut, että ne olisi tämmöisten yhteisten ponsien kautta saatu aikaiseksi. — Kiitoksia.

15.53 Jari Myllykoski vas: Arvoisa rouva puhemies! Kuten tuossa edellä edustaja Ihalainen hyvin kuvasi, meille tulee pakostakin niin sanottuja tarkastelupisteitä. Todellakaan RED II:ta ei vielä kokonaisuudessaan ole. Meillä on tiettyjä kaksinkertaisen laskennan piirissä olevia tuotteita, joista ainakin yhtä valmistetaan Suomessa, ja se on mäntyöljy, joka saa erilaisia verotuksellisia tukia, ja siihen investointiinkin on valtio satsannut. Ja minä pidän sitä sinällään hassuna, että niin mainio raaka-aine vieläkin korkeamman jalostusasteen tuotteille poltetaan männän päällä, kun siitä voisi ilman verotukia saada huomattavasti kansantaloudelle kannattavampia tuotteita.

Me olemme tässä nyt tekemässä tavallaan niin kuin tuulivoima kakkosta sitomalla itsemme sellaiseen pitkän tarkastelun jaksoon, mitä ministerikin täällä kyllä puolusti eli sitä, että nyt tässä on teollisuudelle annettu signaali siitä, että ollaan kestäväällä tiellä. Mutta se tarkastelumekanismi, mitä tähän olisi tarvinnut, olisi ollut juuri se, että jos me pystyisimme sitten edistämään näitä ei-hiilisten ja ei-fossiilisten polttoaineiden käyttöä erilaisilla muilla raaka-aineilla kuin vain biopohjaisilla, niin oltaisiin oltu huomattavasti paremmalla ja uskottavammalla tiellä eikä tämä olisi ollut keneltäkään pois. Se olisi vain nopeuttanut niitä teknologisia mahdollisuuksia, joita tuotekehittelyssä tulee, eli olisi pitänyt antaa sille enemmän tilaa.

Liikenne- ja viestintävaliokunta todellakin oli yksimielinen lausunnossaan, ja sitä ajatellen oli vähän hämmentävää, että talousvaliokunta ei sitten voinut olla asiantuntijavalokunnan kanssa samoilla linjoilla. Totta kai talous- ja liikennepolttoaineita voidaan erotella siten kuinka halutaan, mutta joka tapauksessa, kuinka lähellä se olikaan — kuten tässä äsken kuultiin edustaja Ihalaisen kommentti siitä, että oltiin hyvin lähellä — etteikö näin olisi voinut olla, mutta ilmeisesti siellä sitten hallituspuolueista joku ryhmittymä ei halunnut olla liikenne- ja viestintävaliokunnan kanssa yhteisillä linjoilla.

Punkt i protokollet PR 149/2018 rd

Sinällään tavoitteet ja talousvaliokunnan mietintö ovat hyvin rakennettuja ja siinä mielessä kannatettavia, mutta ollen samoilla linjoilla kuin mitä näissä vastalauseissa on tuotu esille niitä on pakko kyllä kannattaa, kun tätä asiaa sitten loppuun viedään.

Arvoisa rouva puhemies! Toivotaan, että olemme edelläkävijä ja mahdollistamme kuitenkin teknologisen kehityksen niin, että nämä uudet innovaatiot myös uskaltavat kehittää uusia ei-fossiilisia polttoaineita, ettei tämä toimi nyt signaalina sille, että sieltä ei olekaan tulossa mitään helpotusta vaan 12 vuotta mentäisiin näillä. Haluan uskoa ministeri Tiilikaisen puheenvuoroon siitä, että kun ollaan luotu tällainen tuote, niin sitten katsotaan, millä lailla sitä määritellään tässä ajattelussa mietinnössä ja hallituksen esityksessä, mutta hie-man ristiriitaiseksi juuri se asia tämän tekee.

15.57 Mika Niikko ps: Arvoisa rouva puhemies! Tämä hallituksen esitys on pohjimmiltaan minun mielestäni hyvä, koska tässä kurotellaan sellaista kehitystä, joka on Suomelle tärkeää ja välttämätöntä myös tulevaisuuden kannalta. Toki tässä hyvin paljon on kuultu puheenvuoroja siitä, että suurin pelkohan on se, että kuluttajien polttoaineen hinta nousee merkittävästi. Tämä pelkohan on ihan todellista, koska muun muassa St1:n, Teboilin ja SOK:n omistaman ABC-huoltoasemaketjun edustajat ovat aikanaan jo yli vuosi sitten maininneet, että jos tällainen laki menee eteenpäin, niin polttoaineen hinta nousee välittömästi sen 10 senttiä pumpulla. Lisäksi sitten öljylämmitteiset talot ovat oma lukunsa erikseen. Kuitenkin jos polttoaineiden hinnalla on vaarana nousta jopa 30 senttiä litralta, kun päästään vuoteen 2030 saakka, niin tokihan tälle on jotain tehtävä. Olisin itse toivonut, että tämän hallituksen esityksen yhteydessä olisi tehty jonkunnäköinen verokompensaatioesitys tämän polttoaineen hinnan nousemisen estämiseksi. Nyt kun sitä ei ole, niin ymmärrän toki tämän huolen.

Arvoisa puhemies! Täällä ministeri mainitsi jo sen, kuinka Neste Oil on onnistunut erittäin hyvin nimenomaan biopolttoaineiden saralla, ja Neste Oilin osakekurssin viisinkertaistuminen tällä hallituskaudella puhuu omaa kieltään siitä, että suunta on oikea. Viime vaalikaudella olin Neste Oilin hallintoneuvoston jäsenenä, ja jo silloin meille esiteltiin sitä, että Neste Oil on jo aikoja sitten tehnyt biopolttoaineen lentopetrolin korvikkeeksi. Tätä tuotetta oli jo siihen mennessä kehitelty ja testattu useita vuosia. Täysin turvallinen ja toimiva tuote. Ainoa ongelma, miksi sillä markkinoille ei ole päästy, on se, että tätä biopolttoainetta eivät lentoyhtiöt tietenkään halua ostaa, koska sen hinta on lähes kaksinkertainen. Jos me todellisuudessa tavoittelemme tämmöistä ympäristöystävällistä polttoainetta tulevaisuudessa ja sitten tämmöistä kierrätyspolttoainetta, niin tokihan tässä pitäisi poliittisesti Euroopan unionissa ottaa askel siihen suuntaan, että näitä lähdetään yhdenmukaisesti sitten ajamaan myös lentoliikenteen osalle.

Kun jotkut mainostavat sähköauton olevan tulevaisuudessa päästötön ja täysin korvaava tämmöiselle polttomoottoriajoneuvolle, niin se ei tule toteutumaan vielä vuosikymmeniin. Me tiedämme sen jo yksistään siitä, että me emme pysty välttämättä ratkaisemaan kovin nopeasti sitä, että niiden hankintakustannukset ovat erittäin korkeita, emmekä sitten myöskään sitä, että löydetään se kaikki sähkö, mitä tarvitaan lataamiseen. Tällaisina talvipakkasina, mitä Suomessakin on, voidaan vaan kuvitella, että jos meillä olisi täällä esimerkiksi 750 000 sähköautoa, niin milläs me lataisimme tai ainakaan millä hinnalla me lataisimme ne.

Arvoisa puhemies! Erään Beryllsin tutkimuksen perusteella sähköauton valmistamisen hiilidioksidipäästöt fossiilisilla polttoaineilla toimivassa tehtaassa ovat 74 prosenttia suu-

Punkt i protokollet PR 149/2018 rd

remmat kuin polttomoottoriauton valmistamisen ja sähköauto on päästötön vasta 50 000 kilometrin jälkeen, mikä vastaa Saksassa noin kolmen ja puolen vuoden ajoa — tämä on siis 30 kilowattitunnin akustolla varustettu henkilöauto. Vastaavasti jos on tällainen 80 kilowatin akustolla oleva Mercedes EQC tai Audi e-tron, 95 kilowattitunnin akustolla varustettu auto, niin me voimme laskea heti vaikkapa kaksin-kolminkertaisen kilometrimäärän, mitä sillä pitäisi ajaa — tai, no, kaksinkertainen, sataatuhatta kilometriä ollaan jossain laskelmissa esitetty — ennen kuin siitä vasta tulee niin sanotusti päästötön, koska sen tuotantokustannukset ja kasvihuonepäästökustannukset ovat niin suuret sen tuotantovaiheessa. Tässäkin mielessä on aika hurskastelua vaan sanoa, että lisätään sähköautojen määrää, jotta päästään tällaiseen päästöttömään energiaan. Sekin energia pitää jollakin tavalla tuottaa. Toki niin kauan kuin se on tuotettu uusiutuvalla tavalla, energian kuluttaminen ei ainakaan enää lisää päästöjä.

Arvoisa puhemies! Aivan lopuksi täytyy sanoa se, että kyllähän tämä raakaöljyntuotanto joskus aikanaan kuitenkin päättyy. Sitä ei ole loputtomasti maailman varastoissa maan sisällä ainakaan helposti saatavissa, ja siinä mielessä tällaisten uusiutuvien energioiden saaminen on erittäin tarpeellista ja myös kiireellistä. Siinä mielessä hallituksen esitys, että pyritään 30 prosentin sekoitevelvoitteeseen, on oikeansuuntainen mutta viallinen siltä osin, että sen joutuisivat kuluttajat yksin maksamaan. Kun tämä olisi huomioitu tässä hallituksen esityksessä, niin silloin tämä olisi ollut enemmän kuin hyvä esitys. — Kiitos.

16.04 Ville Niinistö vihr: Arvoisa puhemies! On hyvä, että hallitus varautuu siihen, että liikenteen päästöjä pitää merkittävästi vähentää, ja biopolttoaineilla on siinä myös iso roolinsa. Mutta samalla Suomi jää aika yksin siinä, jos me keskitymme vain biopolttoaineiden sekoitevelvoitteen nostamiseen. Pitää arvioida sitä, että maailma muuttuu tällä hetkellä todella lujaa ja erityisesti henkilöautopuolella sähköistyminen etenee kovaa vauhtia ja sen kustannustaso laskee koko ajan, eli siitä alkaa tulla yhä enemmän myös perheiden ja seuraavaksi myös pienituloisten käytössä oleva vaihtoehto.

Vuoteen 2030 mennessä maailma muuttuu merkittävää vauhtia, ja jos me haluamme, että me vähennämme päästöjä mahdollisimman kustannustehokkaasti ja pystymme myös ratkomaan lentoliikenteen ja raskaan liikenteen päästöongelmat, niin silloin on ilmeistä, että biopolttoaineiden käyttö siirtyy yhä enemmän raskaaseen liikenteeseen ja lentoliikenteeseen tulevana vuosikymmeninä, koska siellä sähkön käyttö on käytännössä edelleenkin aika kaukainen perspektiivi. Silloin Suomessakin kannattaa varautua siihen tulevaisuuteen, että henkilöliikenne yhä enemmän sähköistyy ja siirretään biopolttoaineita sinne raskaaseen liikenteeseen ja lentoliikenteeseen, jossa voidaan saada todella merkittäviä päästövähennyksiä globaalisti aikaan, jos suomalaista osaamista hyödynnetään siellä. Sen takia se, mitä tässä on lausumaehdotuksissa ehdotettu, olisi ollut perusteltua huomioida tässä: että tätä tavoitetta tarkkaillaan vuosien varrella ja arvioidaan myös sitä, tulevatko biopolttoaineet kestävästä lähteistä vai aiheutetaanko siinä haittaa myös sitten luonnon monimuotoisuudelle, jos biopolttoaineita käytetään, niin kuin vaikka Brasiliassa, jossa sademetsiä hakataan ja kiihdytetään ilmastomuutosta, eli se ei olekaan osa ratkaisua vaan osa ongelmaa.

Eli loppujen lopuksi kaikki yksityiskohdat pitää huomioida siinä, että meidän ratkaisumme edistävät kestävästä ilmastopolitiikkaa, vähentävät paikallisesti haitallisia päästöjä ja ovat liikkumisen vapauden ja liikenteen kustannusten kannalta kokonaisuudessaan järke-

Punkt i protokollet PR 149/2018 rd

viä. Tästä näkökulmasta olisin toivonut, että hallitus olisi punninnut näitä muitakin kehittämissuuntia ja lisäisi vauhtia sähköautojen käyttöönoton lisäämiseen.

Samalla kiinnitän huomiota siihen, että biokaasun roolista pitäisi myös puhua ja biokaasussa on myös sellaisia mahdollisuuksia, joita Suomen pitäisi aktiivisesti kehittää. Elikä jos me haluamme korvata öljypohjaisia ratkaisuja esimerkiksi maatalouskoneissa ja ras-kaassa liikenteessä, niin myös biokaasu on sellainen hyvä kotimainen ja ilmaston kannalta kaikin tavoin puhdas vaihtoehto, jonka käyttöönottoa pitäisi vauhdittaa. Ja sille on sijansa myös henkilöautoliikenteessä, jotta saataisiin biokaasun jakeluinfra kasvamaan ja myös maatalousyrittäjille mahdollisuus saada sivutulot biokaasun tuotannosta.

Eli keskittymällä pelkästään tähän suppeaan sekoitevelvoitteeseen hukataan kokonaiskuva siitä, mikä on Suomenkin kokonaisedun mukaista ilmastopolitiikkaa myös työpaikkojen ja maaseudun elinvoimaisuuden kannalta.

16.07 Riitta Myller sd: Arvoisa puhemies! Muutama sana lisää siihen, mitä olen aikaisemmin sanonut:

Eli kysymys siitä, millä aikajänteellä luomme vähäpäästöistä liikennettä, mukaan lukien sähköautot: Täällä on annettu ikään kuin ymmärtää, että se olisi tänään tai huomenna, kun puhutaan siitä, että esimerkiksi tuo 750 000 sähköautoa olisi liikenteessä. Kysymys on siitä, että seuraavalla hallituskaudella täytyy tehdä päätökset siitä, mitä Suomi tulee tekemään. Toki tähän liittyy myöskin se, mitä muu Eurooppa tekee, mutta ei Suomi voi pelkästään seurata sitä, mitä muualla tehdään, vaan meidän täytyy olla aktiivinen vaikuttaja ja toimija sen puolesta, että todella pääsemme niihin tavoitteisiin, joita olemme ilmastopolitiikassa sitoutuneet noudattamaan.

Ja todellakin tämä vähäpäästöisyys tarkoittaa kaikkia mahdollisia toimia liikenteen saamiseksi vähähiiliseksi. Se tarkoittaa joukkoliikenteen kehittämistä, raideliikenteen kehittämistä, biokaasun ottamista käyttövalikoimaan, totta kai asumisen ja työn yhteen sovittamista, ja sen takia olisi hyvä, että ne puolueet, jotka yrittävät noukkia aina yhden asian vaikkapa nyt sosiaalidemokraattien ilmasto-ohjelmasta, miettivät sitä kokonaisuutta, johon olemme omat esityksemme tehneet. Eli kysymys on siitä, että tarvitsemme nimenomaan monipuolisia vaihtoehtoja ja konkreettisia vaihtoehtoja, jotka on toteutettava 2030-, viimeistään 2040-luvulla, mutta päätökset on tehtävä pikaisesti.

16.09 Teuvo Hakkarainen ps: Arvoisa rouva puhemies! Meillä ei muuten Suomessa ole sama tilanne kuin Brasiliassa, että hakataan sademetsiä ja niitä ei sitten hoideta. Meillä on hiilinielu kasvanut, Brasiliassa se on vähentynyt, ja samalla havumetsävyöhykkeellä olevassa Kanadassa ei ole hiilinielu kasvanut. Siellä ei oikeastaan sitä ole, koska niitä metsiä ei ole hoidettu, mutta Suomessa se on kasvanut koko ajan määrätietoisella hoidolla.

Tässä ilmastohumpassa, nyt kun vaalit ovat tulossa, kannattaa ottaa kyllä järki käteen. Nyt isketään liikenteeseen, joka aiheuttaa hiilidioksidipäästöistä 20—25 prosenttia ja ras- kas liikenne siitä määrästä vajaat 70 prosenttia. No, siihen ei voida puuttua millään tavalla, koska pyörät herkeävät pyörimästä, jos kilpailukyky lähtee meiltä pois kustannussyistä. Elikä tähän pieneen osaan nyt hyökätään viimeisen päälle, 30 prosenttiin, joka on siitä 20—25 prosentista mitätön osa. Se tarkoittaa kyllä sitä, että maaseutu tyhjenee, siinä ei ole vaihtoehtoja. Jo nyt siellä eläminen on kallista, on pitkät etäisyydet ja talvikaudet, kun ilmasto on nyt muuttunut samanlaiseksi kuin se oli 70-luvulla. Lämmityskustannukset ja muut ovat kohonneet. Elikä tässä tarvitaan järkeä.

Punkt i protokollet PR 149/2018 rd

Annan esimerkin. Kankaanniemi sen hyvin minulle vihjaasi: Jos otetaan ohukainen ja paksukainen ja niille laitetaan samat laihdutustavoitteet, niin miten siinä käy? Se ohukainen kärsii. Se paksukainen, joka elää tuolla Puolassa ja Saksassa ja siellä, rupeaa voimaan paremmin, mutta meille käy huonosti. Me olemme se ohukainen, joka on ensimmäisenä päässyt siihen tavoitteeseen, että meiltä ovat vähentyneet päästöt. Me olemme esimerkillisiä jo nyt, mutta jos me aloitamme... — Rouva puhemies! Minä otan uuden puheenvuoron, aika loppui. — Kiitos.

16.12 Hannu Hoskonen kesk: Arvoisa rouva puhemies! Tämä ilmastonmuutoskeskustelu Suomessa on kieltämättä karannut kyllä kaikista järjestellistä mittasuhteista ulos jo ajat sitten. Pitää muistaa ne isot totuudet: Suomen kokonaispäästöt ovat vuodesta 1990 puolittuneet tähän päivään, ja vielä vuonna 2017 päästöjen määrä väheni hieman yli 5 prosentilla, eli koko ajan olemme tulleet alaspäin päästöjen määrässä. Jos vertaamme vuoden 1990 tilannetta tähän päivään, niin tällä hetkellä Suomessa on esimerkiksi henkilöautoja yli 2,5 miljoonaa kappaletta ja pakettiautoja niin, että meillä kaikkien paketti- ja henkilöautojen yhteismäärä ylittää jo 3 miljoonaa tänä päivänä. Ja kun edustaja Lauri Ihalainen puheenvuorossaan epäili, että allekirjoittanut ei ole sitoutunut näihin sähköautomääriin, paljonko niitä aikanaan tulee, niin totta kai olen sitoutunut, mutta pitäähän tässä nyt jonkun ruveta järjestellä ajattelemaan, jos me rupeamme näitä toimivia nykyisiä, hyviä autoja romuttamaan.

Käykääpä Euroopan isoissa metropoleissa. Käykääpä vaikka Saksassa taikka Espanjassa. Muutama vuosi sitten olin käymässä tuolla Espanjassa lomalla. Ajettiin Barcelonaa kohti viisikaistaista moottoritietä, ja siinä meni viittä kaistaa pitkin autoa sellaista vauhtia, etten ole ennen ikinä nähnyt missään. Ajetaan sataakahdeksäkymppiä sillä nopeimmalla kaistalla — eivätkö nuo parhaat mene kahtasataa? Autoa lappaa vieri vieressä, ja täällä me pelottelemme maaseudun mummoja ja ukkoja sillä, että heidän vanha Corollansa olisi muka maailman tuho. Höpö höpö, minä sanon. [Naurua]

Tällainen keskustelu, jossa ihmisiä pelotellaan, että heidän autonsa ovat huonoja ja pitää ruveta rakentamaan valtava määrä sähköautoja ja tuhota toimivia, vanhoja, hyviä autoja, jotka ovat ilmastopoliittisesti erittäin hyviä... Kymmenen vuotta vanhassa bensiinikäyttöisessä autossa tänä päivänä on katalysaattori, siinä on polttoaineen ruiskutusjärjestelmä, siinä on lambda-tunnistin, joka tarkkailee poltettavaa happimäärää. Hiukkaspäästöt saadaan lähes olemattomiin ja joka vuosi nämä autot katsastetaan ja tarkistetaan. Ja nyt sitten ruvetaan yhtäkkiä eduskunnan toimesta ennen vaaleja vaalikiimassa pelottelemaan ihmisiä sillä, että teillä on romutettavia autoja, ilmasto menee piloille. Kyllä se osoite on jossakin muualla kuin tässä maassa.

Ja nyt me tässä viisaalla lakiesityksellä muutamme tavoitteeksi, että biopohjaisia polttoaineita on se 30 prosenttia vuonna 29. Se on aivan erinomainen tavoite. Ja muistakaa, hyvät kansanedustajakollegat: Tämähän on vasta alkua. Me pystymme tekniikkaa parantamalla parantamaan juoksuamme koko ajan. Käytetään kotimaisia raaka-aineita.

Ja sitten se toinen tärkein asia: Miettikääpä sitä, että jos me yhtäkkiä päättäisimme tänä päivänä — vihreät ovat sitä esittäneet tässä salissa, samoin demarit — uudesta hakkuurajoitteesta. Demarien hakkuurajan ylärajahan olisi 72,8 miljoonaa mottia, kuten Antti Rinne moneen kertaan totesi. Jos me tälle linjalle lähdemme, se johtaa siihen, että me joudumme sellaiseen ojaan, josta emme pääse koskaan pois. — Arvoisa puhemies, siirryn puhujakorokkeelle hetkeksi. [Puhuja siirtyy puhujakorokkeelle]

Punkt i protokollet PR 149/2018 rd

Arvoisa rouva puhemies, vielä tästä autoasiasta:

Meillä on todella yli 3 miljoonaa autoa, ja jos rupeaisimme romuttamaan näitä hyvin toimivia, hyväkuntoisia autoja nyt siinä kiimassa, että alamme ostamaan sähköautoja... Tämä sähköautokeskusteluhan on täysin karannut käsistä. Lauri Ihalainen epäili äsken puheenvuorossaan, että allekirjoittanut ei kannattaisi tätä systeemiä. Lämpimästi kannatan sähköautojen tuloa tähän maahan, mutta edustaja Ihalainen vahvana työväen miehenä tietää sen, että jos lähdemme tälle sähköautolinjalle, niin siinä jaettaisiin porukat kyllä kahteen joukkoon. Kaikista onnettomin tilanne on, jos alamme valtion tukiaisia jakaa näille Teslan ostajille, joilla on todella rahaa. Henkilöt, joilla on rahaa vaikka kuinka paljon, eivät tarvitse valtion rahaa sen sähköauton ostoon yhtään senttiä. Saavat ostaa sen Teslansa tai jonkun muun auton ihan omilla rahoillaan. Samoin joku uusi Toyota Camry, joka sähköautona maksaa hirvittävän paljon — se, joka sellaisen auton ostaa, ei tarvitse valtion rahaa penniäkään. Hän osaa sen itse ostaa. Mutta sillä tavallisella eläkeläisellä tuolla Ilomantsin Möhkössä, joka lähtee — vaimo ja mies — ajamaan paikalliseen K-kauppaan ostaakseen sieltä leipää ja maitoa ja muitakin elintarvikkeita, se kymmenen vuotta vanha Corolla, joka on aivan huippukunnossa, on loistava ympäristöauto. Nyt näistä ihmisistä on tehty jonkunasteisia epäihmisiä, jotka pilaavat ilmakehän. Tällaiset meidän puheemme pilaavat sen ilmakehän, eivät ne ihmiset, jotka niillä autoillaan ajavat. Edustajat ne tässä luovat semmoista ilmapiiriä, että nämä ihmiset olisivat väärin tekemässä tässä maassa. Ne ihmiset ansaitsevat meidän kunnioituksemme eivätkä yhtään kriittistä sanaa. Johan nyt on aikoihin eletty, että me kuvittelemme tilanteen, että me maailman pelastamme puhumalla sähköautojen puolesta. Se on kyllä täydellistä höpöpuhetta.

Lopuksi, arvoisa puhemies, vielä: ajatelkaapa, että jos rupeamme esimerkiksi rajoittamaan puun käyttöä niin, että siitä ei saa nyt tehdä enää biopolttoaineita, kun maailma ei pelastu sen jälkeen, kun puita hakataan — niin kuin on tehty esityksiä — niin sen jälkeen kun markkinoilla tiedetään, että lopetetaan turpeen käyttö ja ydinvoimaa ei saisi olla, niin millä ihmeellä me tässä maassa pyöritämme teollisuutta, kouluja, sairaaloita ja tuotantolaitoksia yleensä? Kissannahkojako hankaamme vastakkain ja odotamme, että sähköä sieltä tulee? [Naurua] Kyllä tämä on mennyt aivan täysin mönkään koko keskustelu, ja se näkyy hyvin tästä, että täällä on neljä kunnioittamaani kansanedustajaa paikalla korkeasti kunnioittamani puhemiehen lisäksi. Voi sanoa, että kylläpä on suurta mielenkiintoa. Vai ovatko nämä muut sitten tuolla turuilla ja toreilla vaatimassa, että pitää sähköautoja ostaa?

Jos me lähdemme puun rajoittamiseen, kun kaikki muut aineet on kielletty, se johtaa siihen, että totta kai markkinoilla puun hinta nousee radikaalisti. Kyllä kapitalisti tietää ottaa sen voiton sieltä, mistä sen saa. Jos lähdemme ostamaan vaikka 20 miljoonaa kuutiota haketta maailmanmarkkinoilta, se maksaa turkasen paljon. Halvempi on siinä tilanteessa ajaa vaikka fossiilisilla polttoaineilla. Kyllä meidän tämä homma pitää hoidella tässä maassa omilla raaka-aineilla ja omalla tietämyksellä.

Tämä lakiesitys perustuu järkevään esitykseen, jossa pikkuhiljaa järkevästi mennään eteenpäin, uudistetaan autokantaa ja annetaan ihmisille oikeus ja rauha siellä muuallakin Suomessa kuin täällä Helsingissä, missä raitiovaunu kulkee sähköllä, jota kivihiili tuottaa, noille maaseudun ihmisille, ajaa sillä omalla Toyota Corollallaan kauppaan rauhallisina ja nauttia kauniista, puhtaasta ympäristöstä, koska se on tämän maan ja ilmakehän kannalta paras vaihtoehto aina. Tällainen jatkuva kohkaaminen ja ihmisten pelottelu ei ole kotoisin mistään, ja sellaiseen kohkaamiseen mitä en lähde mukaan.

Punkt i protokollet PR 149/2018 rd

16.19 Toimi Kankaanniemi ps: Arvoisa rouva puhemies! Tämän esityksen tavoite on ihan kannatettava ja oikea, mutta perustelut siltä osin kuin sitä perustellaan tällä ilmasto-politiikalla ovat kyllä mielestäni jopa vaaralliset. Meillä on sellainen vouhotus päällä Euroopassa, Euroopan unionissa ja Suomessa, että on jopa varsin todennäköistä, että tehdään tässä vauhdissa vakavia virhevalintoja, päätöksiä, jotka eivät ole kenenkään edun mukaisia ja vähiten Suomen edun mukaisia.

Mutta tätä esitystä voidaan kyllä perustella. Tiedämme, että öljy loppuu maapallolta arvioiden mukaan 30, 40, 50 vuoden tähtäimellä. Kun se on näin jo näköpiirissä, seuraavan sukupolven, monien täälläkin olevien, elinaikana, niin on selvää, että sen hinta nousee, ja kun sitä vielä käytetään politiikan välineenä Lähi-idässä ja muuallakin, niin sen varaan ei ole syytä eikä viisasta enää rakentaa tulevaisuutta. Siksi kannattaa kehittää Suomessa, niin kuin Neste Oyj tekee, vaihtoehtoisia polttoaineita, ja tämä bio-osuus nestepolttoaineisiin on viisas ehdotus.

On selvää, että Suomessa kannattaa korvata tuontiöljyä uusiutuvalla, kotimaisella, työllisyyttä lisäävällä, parantavalla bioaineella. Se luo joko suoraan tai ainakin välillisesti myös vientimahdollisuuksia, kun tätä osuutta kehitetään. Tämä sekoitevelvoite sinänsä on jäykkä menettely, kun se tehdään velvoittavana, mutta ehkä se vie kehitystä eteenpäin. Tämä hallituksen esitys, niin kuin täällä on tullut esille, on todella ongelmallinen myös siinä suhteessa, että se on jäykkä biokaasun, synteettisten polttoaineiden ja ehkä jopa alkoholin käytölle liikennepolttoaineena. Tämä on tässä ongelma, mutta siitä huolimatta hyvään suuntaan tässä mennään.

Arvoisa puhemies! Kun tämä nostaa väistämättä polttoaineen hintaa, niin asumiskustannuksia ja liikennekustannuksia kuin elinkeinoelämän kustannuksia, ja tiedämme kuitenkin, että kaikessa polttoaineessa, nestemäisessä polttoaineessa, on runsaasti veroja, niin näitä veroja säätelämällä, tarvittaessa alentamalla, voidaan vastata tähän tarpeeseen, ja mikäli taloutta maassa hoidetaan hyvin, niin silloin verotuksella on mahdollisuutta pitää esimerkiksi elinkeinoelämän pyörät pyörimässä ja ihmiset semmoisessa taloudessa, että he pystyvät elämään tässä maassa.

16.22 Katri Kulmuni kesk: Arvoisa rouva puhemies! Kyllä tämä on erittäin vakava asia, ja tähän varmasti kannattaa suhtautua myös sillä vakavuudella. Ei ilmastonmuutoksen vastustaminen tietenkään mitään hömpötystä ole, kun täällä sellaisiakin puheenvuoroja on iltapäivän mittaan kuultu.

Valiokunnat ovat omissa lausunnoissaan ja mietinnöissään tuoneet esille tämän synteettisten polttoaineiden tilanteen ja myös siihen liittyvän terminologisen huolen, mikä on liittynyt uusiutuviin polttoaineisiin ja toisaalta sitten biopohjaisiin polttoaineisiin. Totta kai, kun me teemme uutta poliittista markkinaa, niin silloin sen markkinan täytyy olla Euroopan laajuinen. Ei siitä mitään tule, jos meillä on joka ikisellä EU-maalla erilaiset markkinat sen suhteen, mitä sinne hyväksytään. Täytyy muistaa, että näissä synteettisissä polttoaineissa piilee ihan ennennäkemättömät mahdollisuudet. Vaikka teknologia onkin itse asiassa jo aika iäkäästä, päälle 70 vuotta vanhaa, kovinkaan paljon ei vielä ole syntynyt varsinaisesti markkinaehtoisia malleja. Mielenkiintoisia viritelmiä on olemassa niin Yhdysvalloissa kuin Suomessa. Lappeenrannan teknillisessä yliopistossa tehdään ihan maailmanluokan huippututkimusta, ja oletan kyllä, että tulevaisuudessa sieltä syntyy uusia polttoaineen tekotapoja, myös täysin hiilineutraalisti. On tietenkin tärkeää, että eurooppalaisissa pöydis-

Punkt i protokollet PR 149/2018 rd

sä, etenkin kun nyt sitten niitä RED II:een liittyviä delegoituja säännöksiä valmistellaan eteenpäin, myös nämä synteettiset polttoaineet olisivat matkassa.

Huomasin tuossa viikon lopulla uutisen siitä, miten Suomen CO₂-päästöt vähenivät vuonna 2017 kaikista eniten Euroopan unionin jäsenmaista. Yksi keskeinen syy siihen vähenemään oli nimenomaan liikennepolttoaineiden sekoitevelvoitteen käyttö, ja totta kai tämän lakimuutoksen myötä sitä myös kasvatetaan. Erittäin merkittävä on se asia, että suuressa osassa EU-maista on olemassa tämä sekoitevelvoite, ja epäilenpä vain, että niissä maissa käytäisiin sellaista vastakkain asettelevaa keskustelua eri uusiutuvista vaihtoehtoista, vaan ratkaistaksemme ongelman ilmastomuutoksen torjumiseksi ja päästäksemme irti fossiilisista polttoaineista kyllä me tarvitsemme sen koko repertuaarin ja kaikki keinot käyttöön. Me tarvitsemme niin uusiutuvia liikennepolttoaineita sekoitevelvoitteen kautta, sähköautojen hintojen alaspäin tulemistä, ylipäänsä niiden latausverkostojen synnyttämistä, kaasuautojen käyttöönottoa kuin sitä, että raskas liikenne ja lentoliikenne pystyisivät pääsemään sekoitevelvoitteen piiriin. Ja ei se ole minusta huono asia tälle maalle, että suomalainen teollisuus pystyisi tekemään tästä myös huomattavan siivun uutta liiketoimintaa, paitsi työllisyyden parantamisen kannalta myös ennen kaikkea kansainvälisen kaupan kannalta. Se on erittäin merkittävä asia koko kansantaloudelle.

16.25 Teuvo Hakkarainen ps: Arvoisa rouva puhemies! Minä jatkan siitä, mihin äsken jäin. Katsokaapa tuota liikennettä — Hoskosella oli muuten hyvä puheenvuoro — paljonko täällä on liikenteessä Suomessa kehitettyjä autoja taikka sähköautoja. Montako niitä löytyy? Ne on kaikki tehty tuolla Keski-Euroopassa — suurin piirtein, tietysti muuallakin, mutta etupäässä siellä. No, nyt me asetamme suurimmat päästötavoitteet täällä reuna-alueilla. Se tarkoittaa kyllä sitä, että työpaikat täältä lähtevät pois ja ne keskittyvät vain sinne Keski-Eurooppaan. Meille käy niin kuin sille ohukaiselle, mistä äsken puhuin.

Ja sitten tästä, mikä on hömpötystä. Tästä ilmastomuutoksesta: Luin vähän aikaa sitten, kun Ilta-Sanomissa oli juttu Krakataun purkautumisesta. Yhdessä hetkessä, tai kestikö se nyt pari vuorokautta, sen purkauksen seurauksena ilmasto maapallolla jäähdyi puolitoista astetta. No, jos tällainen vastaava tapahtuu, niin alkaako nyt semmoinen tilanne, että aletaan lämmittämään tätä maapalloa, jos se puolitoista astetta jäähdyi? Elikkä semmoiset pitkäjänteiset, järkevät ratkaisut tähän. Meillä oli 70-luvulla, muistan hyvin, energiakriisi. Kaikki puhuivat vain siitä, että nyt loppuu öljy maapallolta, ja asuntoihin vaihdettiin sähkölämmityksiä, autot vähän pieniruokaisemmiksi ja niin edelleen. No, miten sille on käynyt? Kukaan ei puhu siitä enää. Elikkä nyt lähdetään tämmöiseen, kun media vai mikä, joku aktivisti, ympäristöjärjestöt, greenpeacet ja tämmöiset ovat nostaneet sen, että maapallo lämpiää. Siihen on lähdetty mukaan. Kun vaalit tulevat, niin tarvitaan äänestäjiä, että päästään tänne takaisin.

Mutta tässä tämä tällä kertaa. — Kiitos.

Riksdagen avslutade den allmänna debatten.

Riksdagen godkände innehållet i lagförslag 1—3 i proposition RP 199/2018 rd enligt betänkandet. Första behandlingen av lagförslagen avslutades.