

Täysistunto

Tiistai 21.5.2024 klo 13.59—17.10

7. Hallituksen esitys eduskunnalle vaihtoehtoisten polttoaineiden infrastruktuurin käyttöönotosta annettua EU:n asetusta täydentäväksi lainsäädännöksi

Hallituksen esitys HE 52/2024 vp

Lähetekeskustelu

Toinen varapuhemies Tarja Filatov: Lähetekeskustelua varten esitellään päiväjärjestyksen 7. asia. Puhemiesneuvosto ehdottaa, että asia lähetetään liikenne- ja viestintävaliokuntaan.

Keskusteluun varataan tässä vaiheessa tuttuun tapaan enintään 30 minuuttia. Jos puhujalistaa ei ehditä käydä loppuun, asian käsittely keskeytetään ja sitä jatketaan muiden asiakohtien jälkeen. — Keskustelu alkaa. Esittelypuheenvuoro, ministeri Ranne, olkaa hyvä.

Keskustelu

14.27 **Liikenne- ja viestintäministeri Lulu Ranne** (esittelypuheenvuoro): Kiitoksia, arvoisa rouva puhemies! Käsittelyssä on hallituksen esitys, jossa ehdotetaan säädettäväksi laki liikenteessä käytettävien vaihtoehtoisten polttoaineiden jakeluinfrastruktuurista. Esityksen taustalla on EU-asetus vaihtoehtoisten polttoaineiden infrastruktuurin käyttöönotosta eli jakeluinfra-asetus, joka edellyttää täydentävää kansallista säätelyä. Asetus kumoaa EU:n jakeluinfradirektiivin, joka on meillä kansallisesti pantu täytäntöön lailla liikenteessä käytettävien vaihtoehtoisten polttoaineiden jakelusta. Käsillä olevassa esityksessä uudistetuksi jakeluinfralaiksi ehdotetaan siten tämän voimassa olevan jakeluinfralain kumoamista. Asetusta täydennetään kansallisesti sen verran kuin on välttämätöntä, eli meidän minimitasolle.

EU:n jakeluinfra-asetuksen tarkoituksena on varmistaa riittävän tiheä ja laaja liikenteen vaihtoehtoisten polttoaineiden infrastruktuuri ja sen yhteentoimivuus koko EU:n alueella sekä varmistaa, että käyttäjille on tarjolla kattavat tiedot ja käyttäjäystävälliset maksuvaihtoehdot. Jakeluinfra-asetus on osa Euroopan komission kesällä 2021 antamaa niin sanottua 55-valmiuspakettia, ja sen soveltaminen alkoi huhtikuussa 2024. EU:n asetuksena se on suoraan kaikissa jäsenmaissa sovellettavaa lainsäädäntöä.

Hallituksen esityksen tavoitteena on varmistaa jakeluinfra-asetuksen asianmukainen kansallinen toimeenpano ja saattaa kansallinen oikeustila vastaamaan uutta EU-lainsäädäntöä. Uudistetussa jakeluinfralaissa säädettäisiin osaltaan jakeluinfra-asetuksen vaatimuksia valvovasta kansallisesta viranomaisesta ja mahdollisista hallinnollisista seuraamuksista. Valvonta ja mahdolliset seuraamukset koskevat yleisesti saatavilla olevan lataus- ja vetytankkausinfrastruktuurin käyttäjäystävällisyyttä ja teknologiaa, kuten maksupäätteitä, hinnoittelua sekä käyttäjille annettavia tietoja. Suomessa autoilija ei ole yleensä voinut maksaa sähköautonsa latausta perinteisellä maksukortilla, vaan käytössä on ollut

Pöytäkirjan asiakohta PTK 52/2024 vp

esimerkiksi latausoperaattoreiden maksulätkiä ja verkkosovelluksia. Autoilijat ovat kokeneet lataukseensa tarvittavien sovellusten suuren määrän ja niiden käytön hankalana. Valvonnasta ja seuraamuksista säätämällä varmistetaan asetuksen velvoitteiden täyttäminen Suomessa. Jakeluinfra-asetuksen ja uuden lain mukaisten velvoitteiden noudattamista valvoisi kansallisesti Liikenne- ja viestintävirasto Traficom.

Esityksellä ei ole vaikutuksia valtiontalouteen, sillä Liikenne- ja viestintävirastolle esitetyistä valvontatehtävistä johtuvat resurssitarpeet katettaisiin kohdentamalla olemassa olevia määrärahoja uudelleen. — Kiitoksia.

Toinen varapuhemies Tarja Filatov: Kiitokset esittelypuheenvuorosta. — Sitten jatketaan keskustelua. — Edustaja Ovaska.

14.30 Jouni Ovaska kesk: Kiitos, arvoisa rouva puhemies, ja kiitos ministerille! Tämä laki on todellakin tarpeen, erittäin perusteltu. Tärkeitä ovat myös ne kirjaukset, mitä hallitusohjelmassa on siitä, että katsotaan tätä latausinfraa ja sen kehittämistä laajemminkin. Uskon, että Traficom pärjää ja huolehtii kyllä hyvin varsinaisen viranomaistehtävän tämän lain osalta.

Mutta, arvoisa puhemies, haluaisin nostaa kyllä keskusteluun tämän raskaan kaluston ja sen latausinfran. Kyllähän meillä kaiken kaikkiaan on vielä paljon toiveita ja odotuksia siihen, että raskas liikennekin jossain vaiheessa sähköistyisi, ja se vaatii tietysti sen, että meillä on kattava ja toimiva latausinfra raskaalle liikenteelle. Käytännössähän ei ole oikein mahdollista, että nämä henkilöautoliikenteelle tarkoitetut paikat ja latauspisteet palvelisivat sitä raskasta liikennettä, vaan tarvitaan heidän lähtökohdistaan kattava ja nopeasti ladataava sähkö. Se tarkoittaa myös sitä, että kun näitä paikkoja rakennetaan, niin mietittäisiin myös taukopaikkamahdollisuudet sitten näille kuljettajille, kun mietitään, kun he pysähtyvät tankkaamaan. Miten ministeriössä on ajateltu tätä raskaan liikenteen sähköistämistä ja sen latausinfran rakentamista?

Toinen varapuhemies Tarja Filatov: Edustaja Aittakumpu.

14.31 Pekka Aittakumpu kesk: Kiitos, arvoisa rouva puhemies! Kiitos ministerille tämän kokonaisuuden esittelystä. Tähän esitykseen sisältyvä laki rakennusten varustamisesta sähköajoneuvojen latauspisteillä ja latauspistevalmiuksilla sekä automaatio- ja ohjausjärjestelmillä velvoittaa esimerkiksi yrityksiä ja yhdistyksiä tietyissä tilanteissa rakentamaan sähköautojen latauspisteitä uusiin rakennettaviin rakennuksiin sekä myös joihinkin jo olemassa oleviin rakennuksiin.

Nyt on tullut ilmi, että on ollut erilaista epäselvyyttä siitä, ketä tämä laki sitten kaiken kaikkiaan koskee. Monissa yhdistyksissä on aiheellisestikin oltu huolissaan siitä, onko kiinteistölle, joka saattaa olla hyvinkin vähäisessä käytössä, todellakin pakko asentaa tuhansia euroja maksava latauspiste. [Sheikki Laakson välihuuto] Mielestäni tämä olisi nyt tärkeää tarkastella huolellisesti ja perusteellisesti, kun tämä nyt on auki. Lain 10 §:ssä on säädetty poikkeus, jonka mukaan velvoite ei koske latauspisteiden eikä latauspistevalmiuden asentamista mikroyritysten sekä pienten ja keskisuurten yritysten määritelmästä annetussa komission suosituksessa ja niin edelleen tarkoitettujen mikroyritysten omistuksessa ja käytössä olevien rakennusten yhteyteen. Komission suosituksessa todetaan, että yritykseksi katsotaan myös taloudellista toimintaa säännöllisesti harjoittavat yhdistykset. Tämä

Pöytäkirjan asiakohta PTK 52/2024 vp

sopii myös maalaisjärkeen, että jos on vaikkapa nuorisoseura tai joku yhdistys, jolla on hyvin vähäistä se toiminta ja saattaa olla parkkipaikkoja paljonkin, mutta toimintaa on esimerkiksi kerran viikossa, niin ei ole mitään järkeä, että sinne velvoitetaan vaikkapa usea, kolme tai neljä latauspistettä rakentamaan, mikä maksaa sitten tuhansia euroja. Kyllä tässäkin asiassa pitää ilman muuta maalaisjärkeä käyttää. Toivon, että tämäkin näkökulma nyt sitten valiokunnan käsittelyssä voidaan tarkastaa ja ottaa huomioon, että mikään taho ei joudu tekemään turhaa työtä tai maksamaan turhasta, koska siitä ei ole kenellekään sitten hyötyä.

Toinen varapuhemies Tarja Filatov: Edustaja Furuholm.

14.34 Timo Furuholm vas: Arvoisa rouva puhemies! Kiitos ministerille esittelystä.

Tähän saliin ei ole hirveästi tullut tällä kaudella esityksiä, joilla olisi vähentävä vaikutus liikenteen päästöihin. On hyvä huomioida, että juuri liikenteen sektorilla nämä päästötavoitteet uhkaavat karata, jos riittäviä toimia ei tehdä ja tahti entisestään siten hiipuu. Tämä tosiasia ilmenee viimeisimmästä ilmastovuosikertomuksestakin.

No, mutta tätä hallituksen esitystä, jonka tavoitteena on edistää liikenteen vaihtoehtoisien käyttövoimien toimivuutta varmistamalla toimiva ja tiheä jakeluinfra, voidaan kuitenkin pitää täysin oikeansuuntaisena myös päästötavoitteiden näkökulmasta. Liikennevaliokunnan puheenjohtaja Ovaska nosti hyvin esiin juuri tämän, että henkilöliikenteen lisäksi on syytä tarkastella erityisesti tätä raskaan liikenteen asemaa suhteessa tähän esitykseen. Esityksellä pyritään selkeyttämään, joustavoittamaan kestävä liikenteen edellytyksiä muun muassa jakeluinfran käyttäjäystävällisyyttä parantamalla, kuten ministeri esittelyssään mainitsi. Juuri nämä elementit rohkaisevat ihmisiä tekemään näitä kestävämpiä valintoja ja tätä kautta myös siirtävät sitä liikenteen vihreätä siirtymää eteenpäin, ja hyvä niin.

On pakko kuitenkin todeta, että itse asiassa tämä sama kehitysvaade koskee myös muuta kestävästä liikennettä. Tällainen vaivattomuus ja toimivuus kasvattavat niin joukkoliikenteen kuin aktiivisten kulkumuotojen käyttöä. Esimerkiksi kaupungeissa tämän kulkumuotojakauman muuttaminen on se matalalla roikkuva ilmastotekohedelmä, ja välillä valitettavasti tuntuu siltä, että näiden hedelmien poimiminen ei ole tämän hallituksen to-do-listalla.

Arvoisa rouva puhemies! Muistutan tähän loppuun vielä siitä, että meillä on jo olemassa kattava ja aika tarkkasanaanainenkin tiekartta fossiilittomaan liikenteeseen, mutta tosiasia on myös se, että ilman panostuksia me emme sinne pääse, ainakaan riittävässä ajassa. Tässäkin esityksessä lähdetään liikkeelle hyvin markkinalähtöisellä ajatuksella, mikä on tietyllä tavalla ihan ymmärrettävää. Kyllä kuitenkin sitten se valtion rooli panostusten ja kannusteiden näkökulmasta tulee edelleen olemaan todella tärkeä, niin ettei voi lyödä hankkoja käteen. Mutta kuten aina, liikenne- ja viestintävaliokunta perkaa tämän esityksen ja ottaa edellä kerrotut näkökulmat huomioon. — Kiitos.

Toinen varapuhemies Tarja Filatov: Edustaja Perholehto.

14.36 Pinja Perholehto sd: Kiitos, arvoisa rouva puhemies! Kiitos ministeri Ranteelle tästä esittelystä. Kuten edellä edustaja Furuholm hyvin totesi, kyllä liikenteen päästövähennystavoitteiden saavuttaminen edellyttää lisätoimia. Ja niin kuin todettu, tämä Orpon hallitus ei toistaiseksi sellaisia ole juurikaan tehnyt, ainakaan parantanut kannustimia siir-

Pöytäkirjan asiakohta PTK 52/2024 vp

tyä kestävämpiin kulkumuotoihin ja käyttövoimiin. Mutta tämä on erinomainen asia, että ministeri on tarttunut näin rivakasti tähän sähköisen liikenteen yleistymistä tukevan ase-
tuksen kansalliseen toimeenpanoon.

Viime hallituskaudellahan tuettiin aika merkittävästi nimenomaisesti siirtymää irti fos-
siilisista polttoaineista sekä liikenteen sähköistämistä. On todella tärkeää, että tätä jatke-
taan systemaattisesti, järjestelmällisesti myös tällä kaudella. Nimittäin, mikäli tämä siirty-
mä halutaan tehdä markkinaehtoisesti, se halutaan tehdä käyttäjät edellä, se halutaan tehdä
niin, että ihmisille on aidosti oikeasti sujuvaa, helppoa, taloudellisesti järkevää valita kes-
tävämpiä kulkumuotoja, tässä tapauksessa esimerkiksi sähköautoja, niin silloin sitä täytyy
edistää näin.

Oikeastaan se, mitä halusin sanoa, oli kiitos ministerille ja erittäin lämpimät kannustuk-
set siihen, että tätä samaa, myös liikenteen päästöjä vähentävää linjaa toivottavasti jatkos-
sakin edistetään.

Toinen varapuhemies Tarja Filatov: Edustaja Kivelä.

14.38 Mai Kivelä vas: Arvoisa puhemies! Täällä luettiin hetki sitten välikysymys halli-
tuksen luonto- ja ilmastopolitiikasta, joka on jätetty yhdessä vasemmistoliiton, vihreiden ja
sosiaalidemokraattien toimesta. Ja kuten tästä välikysymyksestä kuultiin, hallitus tosiaan
ei ole tuonut tänne eduskuntaan käytännössä mitään ilmasto- tai luontotavoitteita vastaa-
vaa lainsäädäntöä. Sen takia ajattelen, että onkin hyvä, että edes jostain, eli nyt EU:n kaut-
ta, tulee edes joitain vaatimuksia, jotka sitten velvoittavat hallitusta tuomaan tänne nyt tä-
mänkin esityksen.

Tämä esitys siis käsittelee tosiaan jakeluinfrastruktuuria ja tätä jakeluinfra-asetusta eli
ennen kaikkea sähköautojen latauspisteitä ja esimerkiksi näitä vedyntankkauspisteitä. Tä-
män jakeluinfra-asetuksen tarkoituksena on varmistaa, että meillä on riittävän kattava ver-
kosto liikenteen sähköistymiselle ja näille niin kutsutuille vaihtoehtoisille polttoaineille ja
että tämä verkosto toimii hyvin. Ja tietenkään tulevaisuudessa nämä eivät oletettavasti ole
enää mitään vaihtoehtoisia polttoaineita, vaan sitten liikenne sähköistyy ja se on se nor-
maali tapa ladata autoaan.

No, ajattelin, että tämä esitys on lähtökohdiltaan tietenkin kannatettava ja myös meidän
tavoitteiden mukainen. Suomi on sitoutunut puolittamaan liikenteen päästöt vuoteen 2030
mennessä. Ja jos me katsotaan tätä taakanjakosektoria, johon liikenne kuuluu, niin liiken-
ne on siellä suurin päästölähde, eli on aivan selvää, että meidän on pakko puuttua näihin lii-
kenteen päästöihin. No, samaan aikaan tiedämme myös, mitä nykyinen hallitus on tehnyt:
se on käytännössä tehnyt päätöksiä, joilla liikenteen päästöjä lisätään, ja vielä useita tällai-
sia päätöksiä. Sen takia ajattelen, että tämä on vähintäänkin ristiriitaista ja vähintäänkin
aika poukkoilevaa, että tuodaan omia esityksiä, joilla päästöjä lisätään kovasti, ja sitten
taas on EU:sta tulevia päätöksiä, joissa näitä päästövähennyksiä pyritään tekemään. Eli sit-
ten on ehkä hyvä pohtia tätä, onko tämä järkevää koko meidän toimivan liikennepolitiikan
näkökulmasta.

Lopuksi sanon vielä, että mielestäni on erittäin hyvä, että tässä esityksessä pyritään
myös tähän käyttäjäystävällisyyteen. Jokainen, joka on esimerkiksi Suomessa sähköautoil-
lut, on varmaankin kohdannut jonkinlaisia haasteita sen suhteen, kuinka toimivia nämä la-
tauspisteet ovat ja voiko kätevästi maksaa esimerkiksi kortilla ja näinpäin pois. On tosi hy-
vä, että myös tähän tällä esityksellä puututaan. — Kiitos.

Pöytäkirjan asiakohta PTK 52/2024 vp

Toinen varapuhemies Tarja Filatov: Edustaja Laakso.

14.41 **Sheikki Laakso ps:** Arvoisa puhemies! On pakko ottaa puheenvuoro, kun kuunteli äsken edustaja Ovaskan puhetta rekkojen latauspisteistä ja siitä toiveesta, että niitä saadaan lisää. Tällä hetkellä Lempäälä—Vantaa-väliä ajaa käytännössä katsoen yksi ainoa vähänkään isompi kuljetuskalusto, minkä kanssa viime talvenakin oli vähän, hieman ongelmia. Tämä raskaan kaluston liikenteen sähköistyminen on sen verran kaukana, että kun me ruvetaan nyt rakentamaan jotain infraa, niin todennäköisesti siinä kohtaa, kun näitä rekkoja rupeaa tulemaan, meidän kierrätysalan yrittäjät keräilevät jo pois niitä asetettuja latauslaitteita sieltä. Tilanne on se, että latauslaitteitten tämänhetkinen kapasiteetti ei oikein riitä tuottamaan niin, että kun kuski on käynyt kahvilla, niin ne patterit olisivat siellä latautuneet. Kyllä tällä hetkellä ainoa tapa olisi se, että niitä tehtäisiin sinne terminaalien yhteyteen: kun rekkoja lastataan siellä, niin samalla niitä latauslaitteita laitetaan. Elikkä tällä hetkellä niitten eteenpäinvieminen oikein massavoimalla olisi kyllä meidän veronmaksajien rahojen ääretöntä haaskaamista.

Mutta täytyy sanoa, että vielä enemmän pöyristyttää kuunnella edustaja Aittakummun vaatimuksia siitä, että pitäisi ottaa huomioon nämä eri asunto-osakeyhtiöt ynnä muut. Muistan viime kaudella vääntäneeni täällä yötä päivää siitä, että alkää nyt missään nimessä tällaista miinaa aiheuttako meille veronmaksajille siitä, että suurin piirtein joka ikisessä talossa pitää olla latauspiste. Yritettiin valiokunnissa, kaikkialla estää, ettei tehdä näin älytöntä lainsäädäntöä. Kun asunto-osakeyhtiössä muutama kämppä on ja joku haluaa sinne hommata sähköauton, niin sinne pitää rakentaa kaikki latauspisteet. Se oli täysin järjetön idea. Mutta siinä hallituksessa oli mukana myös edustaja Aittakumpu. En voi käsittää, että täällä tällä hetkellä vaaditaan, että tässä ei pitäisi näin tarkka olla. Minä väitän näin, että uskoisin, että tämä hallitus kyllä puuttuu siihen asiaan juuri niin kuin Aittakumpu äsken pyysikin. Mutta tilanne on se, että en käsitä, miten voi olla, kun vuosi sitten itse olitte vaatimassa näitä, todella vaatimassa näitä. — Kiitos.

Toinen varapuhemies Tarja Filatov: Edustaja Aittakumpu, vastauspuheenvuoro.

14.44 **Pekka Aittakumpu kesk** (vastauspuheenvuoro): Arvoisa puhemies! Toivoisin, että täällä ei anneta väärää todistusta, nimittäin kukaanhan nimenomaan, ainakaan itse henkilökohtaisesti en ole koskaan vaatinut näille yhdistyksille tämmöistä velvoitetta kuin oli äskeisessä puheenvuorossa. Edustaja Laakso puhui aivan eri asiasta kuin itse tuossa edellisessä puheenvuorossani. Kyse on tosiaan näistä yhdistyksistä ja muista toimijoista, jotka ovat rinnastettavissa näihin mikroyrityksiin. Tässä komission suosituksessakin todetaan, että ne ovat rinnastettavissa näihin yrityksiin. Ne pitäisi huomioida tässä käytännön sovelutuksessakin niin, että huomioitaisiin, että niillä ei tätä velvoitetta tarvitse olla. Enkä itse ole koskaan tällaista velvoitetta vaatinut, ja itse olen sitä mieltä, että tätä sääntelyä ylipääntään voitaisiin vielä keventääkin, jos vain mahdollista, koska näinhän se on, siitä olemme varmasti edustaja Laakson kanssa aivan samaa mieltä, että ylipäättäänkin nämä tällaiset ilmastomuutoksen vastaiseen työhön ja ympäristön parantamiseen liittyvään työhön liittyvät toimet kaikista parhaita ovat silloin, kun ne lähtevät vapaaehtoisuuden pohjalta ja ihmiset itse muuttavat [Puhemies koputtaa] ja yritykset muuttavat omaa toimintaansa, eikä sillä tavalla, [Puhemies koputtaa] että pelkästään pakkoja ja sanktioita ja sakkoja.

Pöytäkirjan asiakohta PTK 52/2024 vp

Toinen varapuhemies Tarja Filatov: Edustaja Ovaska.

14.45 **Jouni Ovaska kesk:** Arvoisa rouva puhemies! Edustaja Laakso, minä vain tuon esille huolen ja ne näkökulmat, joita Suomen Kuljetus ja Logistiikka SKAL on esittänyt. Eli he ovat huolissaan siitä, ja he toivovat, että latausjärjestelmää kehitetään ja otetaan huomioon nämä taukopaikat ja katsotaan, missä voitaisiin ladata ja miten se olisi nopeaa. Kyllä kannattaa teidänkin kuunnella tätä edunvalvontajärjestöä jatkossakin, vaikka tässä asiassa olisitte eri mieltä.

Ja toinen kysymys: Mitä tulee tähän latausinfraan, niin ihmettelen hiukan, kun olette käsitteäkseni istunut siellä liikenne- ja viestintävaliokunnassa viime kaudella, että miksi te ette käsitellyt tätä latausinfra-asiaa, mihin edustaja Aittakumpu viittasi täällä? Eli se, että tämmöiset metsästysseurat, erilaiset järjestöt — heidän monet rakennukset — jotka perustuvat vapaaehtoistyöhön, ovat velvoitettuja nyt sitten rakentamaan näitä pisteitä. Tämä oli ympäristöministeriön ja ympäristövaliokunnan asia, talousvaliokunnan asia ja perustuslakivaliokunnan asia, mutta kyllä siinä tilanteessa olisi mielestäni myös liikenne- ja viestintävaliokunnan pitänyt ottaa kantaa siihen, miten näitä infrapaikkoja rakennetaan. Että tässä nyt on käynyt lapsus.

En lähde syyttelemään, että kenen vika se on ollut, mutta kyllä se olisi ollut mielestäni valiokunnan tärkeä huomioida ja pyytää lausunnoille. [Pekka Aittakumpu: Oli huono oppositio!] — Joo, se voi olla siitä syystä. — Mutta nyt sitten tuodaan tämä esitys valiokuntaan, liikenne- ja viestintävaliokuntaan, ja me sitten tarvittaessa pyydämme lausuntoja muilta. Ja kyllä uskon, että pyydämme myös lausunnon SKALilta, ja sitten edustaja Laakso voi sitä lukea ja katsoa, mitä mieltä hän on asiasta. [Mai Kivelä: Onneksi nyt on parempi oppositio!]

Toinen varapuhemies Tarja Filatov: Edustaja Laakso, vastauspuheenvuoro.

14.47 **Sheikki Laakso ps** (vastauspuheenvuoro): Arvoisa puhemies! Joo, valiokunnan puheenjohtaja Ovaska varmasti tietää, minkälaiset siteet minulla on SKALiin, kun 34 vuotta sitten alalle läksin, ja siitähän se ei ole kiinni.

Mutta kyllä me molemmat tiedetään ihan tasan tarkkaan, että hyvähän on kaikkea pyytää ja haluta silloin, kun ei itse joudu sitä maksamaan. Ja tilanne on se, että eihän SKALilla ole totta kai mitään sitä vastaan, vaikka on kilometrin välein niitä latauspisteitä. Mutta kyllä tietää Ovaskakin varmaan, että jos he joutuisivat itse kustannuksiin osallistumaan, niin ei kiinnostaisi yhtään se asia. [Puhuja naurahtaa] Näin se vaan oikeasti menee. Se näkyy tässä aika usein monessa muussakin kohtaa, että silloin kun ei itse tarvitse maksaa, niin kaikki on kivaa. — Kiitos.

Toinen varapuhemies Tarja Filatov: Edustaja Elo, varsinainen puheenvuoro.

14.48 **Tiina Elo vihr:** Arvoisa puhemies! Liikenteen päästöjen vähentämisellä on aivan keskeinen rooli, kun me pyritään vähentämään ilmastopäästöjä ja hillitsemään ilmaston kuumenemista, ja tässä vaihtoehtoisten käyttövoimien lisääminen on yksi välttämätön keino liikenteen päästövähennyksiin. On tärkeitä, että sähkön ja vedyn käyttöä edistetään sääntelemällä riittävästä infrastruktuurista. Tässä EU-asetuksessa on hyviä elementtejä, kuten se, että henkilöautojen latausinfraa tulee lisätä tasaisesti automäärän kasvaessa. Kan-

Pöytäkirjan asiakohta PTK 52/2024 vp

sallinen toimeenpano on tärkeää, jotta pidetään huolta siitä, että valvonta toimii ja että laatusverkoston osalta käytettävyys ja hinnoittelun avoimuus toteutuvat. Hintojen on oltava ymmärrettävästi ja vertailukelpoisesti saatavilla, jotta vertailu ja kilpailuttaminen on helppoa.

Arvoisa puhemies! Tässä yhteydessä haluan sanoa muutaman sanan myös hallituksen toiminnasta yleisemmin koskien liikenteen päästöjen vähentämistä. Hallituksen lisää päätöksillään tietoisesti liikenteen päästöjä ja omalla toiminnallaan nimenomaan karsii sähköisen liikenteen tukia. Hallitus alentaa polttoaineveroa ja heikentää jakeluvuoroitetta. Jakeluvuoroituksen lasku aiheuttaa TEMin arvion mukaan yli miljoona tonnia lisää päästöjä vuodessa. Hallitus ei esitä mitään toimia tilalle päästölisäysten kompensoimiseksi. Hallitus leikkaa kestävän liikenteen infrasta leikkaamalla sähköisen liikenteen infrastruktuurin tuet, biokaasun jakeluinfratruktuurin tuet, asuntokiinteistöjen sähköautonlatauspisteiden tuet sekä työpaikkojen sähköautonlatauspisteiden tuet.

Arvoisa puhemies! Kyllä hallitukselta nyt odotetaan toimia, joilla liikenteen päästöjä saadaan kokonaisuutena laskuun. Osaltaan tämä sähköautoilun infraan liittyvä esitys on hyvä mutta ei tietenkään millään muotoa riittävä, kun ajatellaan tätä isoa kokonaisuutta.

Toinen varapuhemies Tarja Filatov: Edustaja Kivelä.

14.50 Mai Kivelä vas: Arvoisa puhemies! Jatkan vielä sen verran, että haluan antaa vaihtoehtoisen näkemyksen tähän edelliseen keskusteluun. Itse asun sellaisella asuinalueella, jossa tämä paikallinen palveluyhtiö jo ennen edellistä kautta, eli ainakin yli viisi vuotta sitten, päätti, että omalla kustannuksella tämä yhtiö laittaa joka ikiseen parkkipaikkaan latausmahdollisuuden. Itse ainakin koen, että sillä on ollut tosi merkittävä vaikutus siihen, miten paljon siellä alueella sähköautot lisääntyivät, kun se lataaminen on mahdollista joka ikisessä parkkipaikassa. Silloin se myös on niin kuin valinta, että siihen on järkevä käyttää rahaa. Sen takia ajattelen, että kun fakta on se, että meidän tulee edistää liikenteen sähköistymistä ja myös Suomessa joka tapauksessa liikenne tulee sähköistymään, niin sen takia on tosi tärkeää, että tämä jakeluinfra, sen toimivuus, sen kattavuus, on siinä keskeisessä asemassa. Eli ei voida jäädä odottamaan, että ihmiset siirtyvät vaikka sähköautoihin, jos ei se latausverkosto ole kunnossa. On myös mielestäni kaikkien suomalaisten etu, että päästään niistä kalliista fossiilisista tuontipolttoaineista eroon ja sitä kautta saadaan päästöjä vähennettyä.

Sen lisäksi, tai oikeastaan sen sijaan, Suomen luonnonsuojeluliiton tapaan haluaisin nostaa esille tästä esityksestä vielä kohdan, jota hieman kritisoin, ja se on siis tämä hallituksen halu mahdollistaa nämä jäsenmaakohtaiset joustot. Eli itse ajattelen, että yhtä lailla harvaan asutuilla alueilla asuvilla ihmisillä pitää olla oikeus päästä eroon näistä kalliista tuontipolttoaineista ja sen takia tämän jakeluinfran pitää olla kattavaa koko maassa ja sen takia on hallituksen tehtävä myös varata siihen riittävät resurssit eikä jättää osaa suomalaisista niin sanotusti oman onnensa nojaan.

Arvoisa puhemies! Vielä lopuksi: Ajattelen, että on hieman traagista, että hallitus ei ole osoittanut mitään intressiä varmistaa, että nämä liikenteen päästövähennykset toteutuvat, että näitä lisätoimia tehdään ja että tämä muutos toteutetaan oikeudenmukaisesti. Siinä kokonaisuudessa tämä esitys itsessään, vaikka kannatettava onkin, on suhteellisen pieni ilo.

Toinen varapuhemies Tarja Filatov: Ministeri Ranne.

Pöytäkirjan asiakohta PTK 52/2024 vp

14.53 Liikenne- ja viestintäministeri Lulu Ranne: Kiitoksia, arvoisa puhemies! Ensin toteaisin sen, että tietysti me toivomme, että raskas kalustokin pystyisi siirtymään vähäpäästöisimpiin teknologioihin ja tekniikoihin, mutta olemme kyllä aika kaukana vielä siitä. Meillä on tällä hetkellä Suomessa yksi raskaan kaluston julkinen latauspaikka, eli kyllä me odotamme tietenkin sitä, että teknologia kehittyy niin, että se olisi myöskin mahdollista, ja myöskin, että tiestö sitä kestäisi, ja markkinaehtoinen siirtymä on aina paras vaihtoehto.

Täällä on käyty tosi hyvää keskustelua ja tärkeitä asioita otettu yleisestikin esiin, mutta ensin tuosta raskaasta kalustosta.

Hallitus on siis linjannut, että me menemme hyvin vahvasti minimisääntelyllä, eli kansallisilla toimenpiteillä ei aiheuteta ylimääräistä taakkaa suomalaisille, ja se koskee myöskin tätä esitystä.

Sähköistymisestä ehkä sen verran, että nyt alkuvuodesta autokaupassahan on ollut tilanne sellainen, että käytettyjen autojen kauppa on ollut varsin vilkasta, mutta uusien, ensirekisteröityjen on ollut hyvinkin heikkoa, ja näistä käytetyistä autoista 86 prosenttia on ollut polttomoottoriautoja. Eli ihmisillä ei ole varaa ostaa niitä vähäpäästöisempiä uusia autoja, ja tämä on tietenkin sellainen asia, että tietenkin hallitus haluaa, että pitkällä aikavälillä jokaisella suomalaisella olisi varaa ostaa sellainen auto, jonka he tarvitsevat, myöskin vähäpäästöisempi ja turvallisempi, mutta se tarkoittaa siis sitä, että ostovoimaa täytyy kohentaa ja hintatason täytyy olla sellainen, että jokainen pystyy hankkimaan sen tarvitsemansa auton ja myöskin sitä käyttämään.

Hallitus on myöskin linjannut hyvin vahvasti teknologianeutraaliuden puolesta: eli me emme ole valitsemassa sitä voittavaa käyttövoimaa, vaan me mahdollistamme erilaisille vaihtoehdoille kehityksen ja myöskin pikkuhiljaa sitä jakeluinfraa.

Sähköistymisen osalta: Tässä on jossain vaiheessa ollut, edellisellä hallituksella erityisesti, tavoitteena, että noin viiden vuoden päästä tässä maassa olisi 750 000 ladattavaa autoa, ja nyt ollaan noin 200 000:ssa. Tämä ei kerta kaikkiaan tällä rahamäärällä, tällä ostovoimalla, tällä tekniikalla, joka meillä on nyt mahdollista ottaa käyttöön, ole kovin realistista, mutta kaikki tietenkin haluamme, että niitä parempia ja turvallisempia ja vähäpäästöisempiä autoja kaikkien olisi mahdollista ottaa käyttöön.

Ehkä vielä tähän loppuun se, että hallituksellahan on tietenkin myöskin arviointiin menossa päästövähennystoimenpiteitä, joissa katsotaan, millä tavalla päästöjä voitaisiin järkevästi, teknistaloudellisesti, kestävästi vähentää. Ei ole tietenkään mitään järkeä siinä, että itseämme ja kilpailukykyämme heikentäisimme sen takia, että teemme liian kalliita ja vaikuttamattomia toimenpiteitä. Hallitus on siis linjannut tätä myöskin energia- ja ilmasto-politiikassa: ei tehdä päästövähennystoimia eikä muutenkaan poliittisia toimia, jotka heikentävät kilpailukykyä tai nostavat niitä arjen kustannuksia. — Kiitoksia.

Keskustelu päättyi.

Asia lähetettiin liikenne- ja viestintävaliokuntaan.