

Täysistunto

Torstai 17.6.2021 klo 16.00—18.02

6. Hallituksen esitys eduskunnalle laiksi ajoneuvo- ja liikennepalveluhankintojen ympäristö- ja energiatehokkuusvaatimuksista

Hallituksen esitys HE 70/2021 vp

Valiokunnan mietintö LiVM 16/2021 vp

Ensimmäinen käsittely

Ensimmäinen varapuhemies Antti Rinne: Ensimmäiseen käsittelyyn esitellään päiväjärjestyksen 6. asia. Käsittelyn pohjana on liikenne- ja viestintävaliokunnan mietintö LiVM 16/2021 vp. Nyt päätetään lakiehdotuksen sisällöstä. — Avaan yleiskeskustelun. Puheenjohtaja Kymäläinen esittelee asian. Olkaa hyvä.

Keskustelu

17.27 Suna Kymäläinen sd (esittelypuheenvuoro): Arvoisa herra puhemies! Esityksellä saatetaan kansallisesti täytäntöön direktiiviä puhtaiden ja energiatehokkaiden ajoneuvojen edistämiseksi koskevat muutokset säätämällä vähimmäisvaatimukset uusille julkisille EU-raja-arvot ylittävälle ajoneuvo- ja kuljetuspalveluhankinnoille. Valiokunta pitää kannatettavina esityksen tavoitteita edistää julkisen sektorin hankintojen kautta ajoneuvokannan käyttövoimamurrosta ja nopeuttaa osaltaan siirtymää kohti vähäpäästöistä ja hiilineutraalia liikennettä. Julkisilla hankinnoilla on tärkeä rooli ilmasto- ja ympäristöpolitiikan tavoitteiden edistämisessä.

Valiokunta pitää mietinnössään hyvänä, että esityksessä on otettu voimaan saatettavan direktiivin mahdollistamat joustot ja kansalliset poikkeukset huomioon täysimääräisesti. Valiokunta pitää myös perusteltuna, että esityksessä on pyritty huomioimaan vaatimusten asettamisessa alueelliset erityispiirteet, kuten latausinfrastruktuurin saatavuus, kuntien taloudellinen asema, taksipalvelujen saatavuus sekä kuljetusetäisyyksiin liittyvät alueelliset eroavaisuudet.

Asiantuntijakuulemisissa on tuotu esille näkemyksiä, joiden mukaan esityksen tavoitteiden toteutumiseen liittyy kuitenkin muun muassa ajoneuvojen saatavuuteen tarvittavan latausinfrastruktuurin kehittymiseen ja osittain myöskin esityksestä aiheutuviin kustannuksiin liittyviä epävarmuustekijöitä. Valiokunta katsoo, että tämä korostaa esityksessä ehdotetun viimeistään vuoden 2024 loppuun mennessä tehtävän väliarvioinnin merkitystä. Valiokunta pitää hyvin tärkeänä, että esityksen vaikutuksia seurataan ja arvioidaan muun muassa siitä näkökulmasta, miten sääntely vaikuttaa erilaisten yritysten mahdollisuuksiin osallistua tasapuolisesti julkisiin tarjouskilpailuihin ja mitä vaikutuksia vaatimuksilla on erityisesti harvaan asuttujen alueiden osalta. Valiokunta ehdottaa eduskunnan hyväksyttäväksi lausumaa, jonka mukaan ”eduskunta edellyttää, että valtioneuvosto seuraa sääntelyn vaikutuksia alusta lähtien tiiviisti erityisesti harvaan asutumpia alueita ja tarjouskilpailui-

Pöytäkirjan asiakohta PTK 78/2021 vp

hin osallistuvia yrityksiä koskevien vaikutusten osalta ja ryhtyy tarvittaessa sääntelyn tarkistuksiin hyvissä ajoin jo ennen esityksessä tarkoitettua sääntelyn väliarviointia”.

Arvoisa puhemies! Valiokunta katsoo, että puhtaiden ja energiatehokkaiden ajoneuvojen käyttö julkisissa hankinnoissa edellyttää välttämättä riittävää lataus- ja jakeluinfrastruktuuria. Suomessa monilla alueilla on kuitenkin tätä infrastruktuuria koskevia selkeitä puutteita. Perustuslakivaliokunta totesi lausunnossaan, että liikenne- ja viestintävaliokunnan tulee varmistua, että hallituksen esityksen mukaisessa kuntien tehtävien eriyttämisessä rahoitus toteutuu rahoitusperiaatteen mukaisesti.

Lähtökohtaisesti lakiehdotuksen mukaiset vaatimukset eivät kuntien vähimmäisosuuksia eriyttämällä aiheuta esityksen vaikutusarvioiden mukaan lakisääteisten kuljetusten kustannusten nousua. Esityksen peruslähtökohtana on, että jos kustannukset kuitenkin nousisivat esityksen vaikutusarviointeja korkeammiksi, tulee nämä kustannukset korvata jälkikäteen kunnille.

Alueellisella vähimmäisosuuksien määrittelyllä on pyritty esityksessä vähentämään pitkiin etäisyyksiin, taksipalvelujen saatavuuteen ja muun muassa latausinfrastruktuurin paikallisiin puutteisiin liittyviä haasteita. Mahdollista kaluston hinnan kustannusten nousua kompensoi osaltaan arvioitu käyttövoima- ja käyttökustannusten alentuminen.

Valiokunta pitää välttämättömänä, että valtioneuvosto huolehtii siitä, että mahdollisten lisäkustannusten korvaus toteutuu rahoitusperiaatteen mukaisesti myös käytännössä ja riittävän lataus- ja jakeluinfrstruktuurin kehittyminen varmistetaan myös rahoituksen keinoin. Valiokunta ehdottaa eduskunnan hyväksyttäväksi lausumaa, jonka mukaan ”eduskunta edellyttää, että valtioneuvosto huolehtii jo ennen esityksessä tarkoitettua väliarviointia kuntien rahoitusperiaatteen toteutumisesta myös käytännössä ja lisäksi varmistaa riittävän tuki- ynnä muin tarvittavin toimenpitein, että puhtaiden ja energiatehokkaiden ajoneuvojen käyttö esityksen mukaisiin tarkoituksiin on mahdollista myös niillä alueilla, joilla lataus- ja jakeluinfrstruktuuria ei synny markkinaehtoisesti”.

Arvoisa puhemies! Valiokunta on tehnyt esitykseen eräitä lähinnä teknisluontoisia korjauksia, ja valiokunnan mietintöön sisältyy hylkäysehdotuksen sisältävä vastalause.

Ensimmäinen varapuhemies Antti Rinne: Kiitoksia. — Ja edustaja Soinikoski, olkaa hyvä.

17.33 Mirka Soinikoski vihr: Arvoisa puhemies! Jatkossa julkisissa hankinnoissa edellytetään vähimmäismäärää puhtaita ajoneuvoja. Lailla pannaan täytäntöön EU:n puhtaiden ajoneuvojen hankintoja koskevan direktiivin vaatimukset, ja se on yksi fossiilittoman liikenteen tiekartan toimenpiteistä.

Suomi on sitoutunut vähintään puolittamaan liikenteen päästöt vuoteen 2030 mennessä. Tavoitteeseen ei päästä ilman julkisen sektorin määrätietoista työtä kohti hiilineutraaliutta myös liikenteen osalta. Julkisen sektorin on toimittava suunnannäyttäjänä reilussa siirtymässä kohti fossiilitonta liikennettä, sillä muutoksen keskellä tarvitaan leveitä hartioita. Julkinen sektori vaikuttaa liikennemarkkinoihin joukkoliikennepalveluita ja muita julkisia liikennepalveluita hankkimalla. Kun näihin hankintoihin lisätään ympäristönäkökulmien ja energiatehokkuuden vaatimuksia, julkinen sektori voi edistää puhtaan kaluston ja sen tarvitseman infrastruktuurin eli latausasemien ja jakelupisteiden kehittymistä.

Ympäristöystävällisten hankintojen vähimmäisosuuksia on eritelty etäisyyksien ja alueiden taloudellisten valmiuksien mukaan. Tähän alueelliseen oikeudenmukaisuuteen

Pöytäkirjan asiakohta PTK 78/2021 vp

myös liikenne- ja viestintävaliokunta kiinnittää mietinnössään erityistä huomiota. Vaatimuksia sovelletaan vain uusiin hankinta- ja palvelusopimuksiin, eli kaikkea kalustoa ei tarvitse uusina kerralla. Sääntely koskee siis vain normaalissa syklissä tehtäviä uusia hankintoja, eikä toimivasta kalustosta näin luovuta ennenaikaisesti. Tämä on myös ympäristön kannalta järkevää.

Arvoisa puhemies! Arvioiden mukaan yleisellä tasolla direktiivin täytäntöönpano ei tule aiheuttamaan alan toimijoille suuria haasteita, sillä muun muassa joukkoliikenneviranomaisten omat tavoitteet ovat yhteenlaskettuna selvästi direktiivin vaatimuksia tiukempia.

Vaikka hankintaosaaminen on kehittynyt, tarvitaan edelleen ohjeita ja opastusta. Osaaaminen on keskiössä, jotta lakiesityksen erinomaiset tavoitteet pystytään saavuttamaan samalla alueiden elinvoimaa tukien. Esimerkiksi kaupunkien bussi- ja logistiikkaliikenteen sähköistäminen vähentää paitsi päästöjä myös niistä aiheutuvaa melua ja paikallisia hiukkaspäästöjä. Tätä näkökulmaa emme saa unohtaa, kun arvioimme lakiesityksen kokonaisyhtötyjä.

Ensimmäinen varapuhemies Antti Rinne: Kiitoksia. — Ja edustaja Autto, olkaa hyvä.

17.35 Heikki Autto kok: Arvoisa herra puhemies! Tosiaan varsin mielenkiintoinen lakiesitys käsillä. En ole päässyt valiokunnassa tarkkaan tähän perehtymään enkä näitä asiantuntijakuulemisia kuulemaan, mutta sillä yleisellä perehtymisellä, mitä kansanedustajana voi hallituksen esitykseen ja mietintöön tehdä, tuntuu kyllä taas, että onkohan tässä nyt ikään kuin tämä päästöjen vastainen taistelu menossa hieman ylikierroksille ja resurssien allokointi erilaisiin päästövähennyksiä tekeviin kohteisiin nyt sitten aivan tasapainossa.

Ymmärrän erittäin hyvin, että isoissa kaupungeissa — Suomessa nyt varsinkin pääkaupunkiseudulla, jossa on oikeasti isoja kaupunkeja, ja täällä on merkittävää joukkoliikennettä — on erittäin perusteltua monestakin syystä, niistäkin syistä, mitä edustaja Soinikoski edellä toi esiin, siirtyä siihen, että dieselkäyttöiset isot bussit korvataan sähkökäyttöisillä. Se parantaa varmasti ilmanlaatua paikallisesti ja Suomessa jopa vähentää päästöjäkin, ja meluhaitat ovat paljon pienemmät ja niin edelleen. Mutta sitten se, että mennään viimeisen soratien päähän koulukyytien osalta siirtymään sähkökäyttöisiin ajoneuvoihin, on kyllä varmasti ylimitoitettua ja liian raskasta sääntelyä. Olen hyvin kriittinen sen suhteen, onko Suomen ylipäättään järkevää olla kovin etukenossa menossa näihin teknologisiin ratkaisuihin, joiden osalta emme tiedä, mitkä tulevat olemaan globaalisti voittavia teknologioita.

On, arvoisa puhemies, esimerkiksi päivänselvää, että koko maailman autokannan muuttaminen päästöttömäksi ei voi onnistua tämän nykyisen teknologiaratkaisun avulla. Tiedämme, että esimerkiksi kobolttia pitäisi louhia niin paljon, että nykyisellä kobolttin louhintatahdilla se kestäisi yli 800 vuotta. No, jokainen ymmärtää, että on tietysti täysi epäyhtälö lähteä maailman autokantaa tekemään päästöttömäksi tämän nykyisen teknologian avulla, ja siksi se, että Suomi kovin voimaperäisesti etukenossa on tekemässä täysin marginaalisten päästövähennysten vuoksi valtavia yhteiskunnallisia satsauksia teknologioihin, jotka hetken päästä voivat olla täysin vanhentuneita, on tietysti mielestäni erittäin kriittisen tarkastelun paikka.

Noin lähtökohtaisesti, arvoisa puhemies, haluan todeta, että olen sitä mieltä, että ilman muuta aina kaikkea saastuttamista pitää vähentää. Päästöjä kannattaa vähentää silloin, kun se on tehtävissä järkevällä, tarkoituksenmukaisella tavalla, mutta näkisin kyllä tämän lain-

Pöytäkirjan asiakohta PTK 78/2021 vp

säädännön osalta niin, että kun resursseja suunnattaisiin muulla tavalla, niin nämä päästövähennykset voisivat olla paljon vaikuttavampia.

Mutta, arvoisa puhemies, [Puhemies koputtaa] arvostan sitä, että on kuitenkin tehty näitä lausumaesityksiä, [Puhemies huomauttaa ajasta] joilla pyritään ainakin tarkkailemaan, ettei tämä nyt maaseudulle aivan kohtuuton ole.

Ensimmäinen varapuhemies Antti Rinne: Edustaja Torniainen, olkaa hyvä.

17.38 Ari Torniainen kesk: Arvoisa puhemies! Tällä lailla pyritään todellakin edistämään liikenteen päästövähennyksiä kasvattamalla nolla- ja vähäpäästöisten ajoneuvojen osuutta julkisissa hankinnoissa. Ja mitä tulee edellisen puhujan, edustaja Auton, puheenvuoroon, niin täytyy todeta, että liikenne- ja viestintävaliokunnassa myöskin kokoomuksen edustajat kannattivat tätä hallituksen esitystä ja ovat tämän takana.

Omasta mielestäni on erittäin hyvä se, että tässä hallituksen esityksessä on otettu voimaansaatettavan EU-direktiivin mahdollistamat joustot ja kansalliset poikkeukset huomioon nimenomaan täysimääräisesti, se on hyvä asia. Valiokunta pitää myös perusteltuna, että esityksessä on pyritty huomioimaan vaatimusten asettamisessa nimenomaan alueelliset erityispiirteet, kuten muun muassa latausinfraa saatavuus ja kuntien taloudellinen asema ja taksipalvelujen saatavuus sekä kuljetusjäisyyksiin liittyvät alueelliset eroavaisuudet — juuri ne asiat, mitä edustaja Autto tuossa omassa puheenvuorossaan äsken toi esille.

Omasta mielestäni on erittäin hyvä, että valiokunta otti tähän nämä kaksi lausumaa. Nimenomaan se väliarviointi on tärkeä, minkä valiokunnan puheenjohtaja Kymäläinen tuossa omassa puheenvuorossaan toi esille. Valiokunta katsoo, että puhtaiden ja energiatehokkaiden ajoneuvojen käyttö julkisissa hankinnoissa edellyttää välttämättä riittävää lataus- ja jakeluinfraa. Valiokunta totesi myöskin sen, että Suomessa monilla alueilla on kuitenkin tätä infraa koskevia selkeitä puutteita ja sitä tulee myöskin parantaa.

Samoin liikenne- ja viestintävaliokunta otti omasta mielestäni hyvin huomioon myöskin sen perustuslakivaliokunnan näkemyksen, että tässä esityksessä on tärkeää, että on tunnistettu kuntien lisävelvoitteiden kustannusten korvaamisperiaate, joka edellyttää kuntien tehtävien ja velvoitteiden laajentumisesta aiheutuvien lisäkustannusten täysimääräistä korvaamista. Ja tätä myöskin valiokunta piti välttämättömänä, että valtioneuvosto huolehtii tästä asiasta.

Arvoisa puhemies! Omasta mielestäni tämä liikenne- ja viestintävaliokunnan mietintö tässäkin vaikeassa asiassa on riittävän kriittinen, ja hallituksen esitys on siltä osin saatava myöskin täytäntöön.

Ensimmäinen varapuhemies Antti Rinne: Kiitoksia. — Edustaja Kettunen, olkaa hyvä.

17.41 Tuomas Kettunen kesk: Arvoisa puhemies! Kiitoksia valiokunnalle hyvästä mietinnöstä.

Tätä edustaja Auton puheenvuoroa täytyy hieman kyllä kommentoida. Sanoitte, että tämä päästöjen vastainen taisto olisi liian kunnianhimoista. No, tämän kyseisen mietinnön, niin kuin tuossa aikaisemmassa puheenvuorossa tuotiin esille, kokoomus hyväksyi, mutta perussuomalaiset näköjään olivat tehneet vastalauseen. Nyt täytyy muistaa se, että me, perussuomalaiset mutta myös kokoomus olimme viime vaalikaudella hyväksymässä liikenne- ja viestintäpäästöjen vähentämistavoitteet vuoteen 2030, jo vuonna 2016 Sipilän hallituksen ener-

Pöytäkirjan asiakohta PTK 78/2021 vp

gia- ja ilmastostrategiassa. Nyt me olemme, edustaja Autto, menemässä näitä tavoitteita kohti — me olemme menossa näitä tavoitteita kohti. Toitte esille sähköautot ja havainnollistitte ne hiekkateitten päähän tuonne maaseudulle. En tiedä, jätittekö tarkoituksella pois biokaasuautoja ja biokaasukäyttöiset ajoneuvot, nimittäin näitäkinhän tullaan edistämään tulevaisuudessa. Arvoisa puhemies, nämäkin pitää ottaa huomioon.

Ensimmäinen varapuhemies Antti Rinne: Kiitoksia. — Edustaja Kymäläinen, olkaa hyvä.

17.42 Suna Kymäläinen sd: Arvoisa herra puhemies! Tässä käytyyn keskusteluun muutama kommentti ja huomio.

Edustaja Kettunen otti hyvin esille tämän viime kautena kaikkien puolueiden yhdessä tekemän sitoumuksen puolittaa liikenteen päästöt vuoteen 2030 mennessä. Ja sen lisäksi, että tämä esitys vastaa tähän EU:n elokuussa käytäntöön pantavaan direktiiviin näiden puhtaiden ja energiatehokkaiden ajoneuvojen osalta, tämä esitys on myös osa fossiilisen liikenteen tiekartan toimenpiteitä ja siltä osin vahvasti vastaamassa tähän. Perussuomalaiset todellakin esittivät tähän valiokunnassa hylkäysesityksen.

No, miksi tässä on lähdetty eriyttämään näitä alueita? Edustaja Autto, esitte aivan perusteltuja kysymyksiä, ja näitä samoja kysymyksiä me kävimme myös valiokunnassa ison perkausperiaatteen mukaisesti läpi. Tosiaan tämä eriyttäminen, että Lappia koskettavat 20 prosentin vaatimukset — näitä julkisia hankintayksiköjä koskee yhdessä hankinnassa tämä 20 prosentin vaatimus — ei siis kosketa vain ja ainoastaan yhtä ainoaa yritystä tai kaikkia yrityksiä, vaan on huomioitu alueellisesti, että tässä jää hyvin joustonvaraa Lapis-hankkia myös näitä ajoneuvoja, joita nyt tällä hetkelläkin siellä on ollut. Nämä hankintayksiköt ovat tietoisia tästä EU-direktiivistä ja tämän voimaantulosta, ja näitä julkisia hankintoja hankintayksiköt ovat ennakoineet. Esimerkiksi Joensuussa tehtiin juuri hankinnat, ja siellä oli osoitettu, että nuo kustannukset eivät olleetkaan korkeammat, vaikka pelkoja siitä alun perin oli olemassa.

On huomioitava myöskin se, että tämä esitys on hyvin vahvasti tämmöinen tavoitetilän luova esitys eli tähän esitykseen ei sisälly sanktioita. Myös siltä osin tässä on olemassa mahdollisuutta joustaa, jos ei millään muodoin näihin päästä. Ja mikä tärkeää erityisesti harvaan asutuilla seuduilla tai siellä, missä latausverkostoa on vähän — tässä vaikka Lappi esimerkkinä joinain alueina — tässä esitetään siirtymää vuoteen 2025 saakka, [Puhemies koputtaa] ja silloin esimerkiksi hybridit ovat vallan hyvin käytettävissä.

Ensimmäinen varapuhemies Antti Rinne: Edustaja Autto, olkaa hyvä.

17.45 Heikki Autto kok: Arvoisa puhemies! Arvostan tätä hyvää keskustelua, jota olen saanut tässä kollegoiden kanssa käydä, ja arvostan myös sitä perehtyneisyyttä, jota valiokunnan jäsenillä juuri tähän lakiesitykseen luonnollisesti heidän tärkeässä roolissaan on. Noin yleisellä tasolla vain haluan todeta myöskin edustaja Torniaiselle, että en missään nimessä tarkoittanut sitä, että jyrkästi vastustaisin tätä lainsäädäntöä, mutta aina, kaikissa näissä erilaisissa sääntelyhankkeissa, haluan korostaa sitä, että ensinnäkin kun meillä on vain tämä yksi planeetta, jolla on yksi ilmakehä, silloin päästövähennystoimet pitäisi aina toteuttaa tavalla, joka eniten vähentää globaalisti päästöjä. Silloin välttämättä se hyvin

Pöytäkirjan asiakohta PTK 78/2021 vp

marginaalisen mutta korkean rajakustannuksen päästövähennykselle omaava toimenpide vaikkapa Suomessa ei ole välttämättä se kaikkein järkevin tapa edetä.

Vielä, arvoisa puhemies, haluan kiinnittää huomiota siihen, että monin paikoin maailmassa ja itse asiassa varmasti monin paikoin Euroopassakin sähköntuotannon päästökerroin on niin korkea, että sähköautolla ajaminen lisää päästöjä verrattuna siihen, että ajettaisiin polttomoottoriautolla. Suomessa tai Norjassa, Pohjoismaissa, missä sähkö tuotetaan päästöttömästi, toki elinkaarensa aikana sähköauto tuottaa vähemmän päästöjä, mutta sellaisessa maassa, jossa sähkö tuotetaan hiilivoimalla, on päivänselvää, että sähköautolla ajaminen tuottaa aina enemmän päästöjä kuin polttomoottoriautolla ajaminen. Elikkä tässäkin mielessä nämä teknologiaratkaisut varmasti tulevat tulevaisuudessa olemaan aika kriittisen tarkastelun kohteena.

Siinä mielessä se, kun Suomessakin puhutaan aivan oikein liikennepäästöjen vähentämisestä — niin kuin tässä hallituspuolueiden edustajat ja Tornainen ja Kymäläinen, jotka johtavat valiokuntaa, toivat esiin — mikä voidaan tehdä toimenpiteenä, että Suomessa yleensä autokanta uusiutuu, vaikka se tapahtuisi uusiin polttomoottoriautoihin siirtymällä, on todennäköisesti paljon vaikuttavampi toimenpide päästöjen vähentämisen kannalta kuin kovin kategorinen siirtyminen sähköautoihin tilanteissa, joissa vain marginaalisesti on mahdollisuus päästövähennyksiin. Jos nyt elävästä elämästä otetaan esimerkkejä: Jos sähköhybridi tulee vaikkapa neljän tai viiden vuoden jälkeen vaihtoon ja sieltä peräkontista löytyy se latauskaapeli edelleen alkuperäisessä sinetöidyssä pussissaan, niin ei se hybridi ole silloin vähentänyt yhtään liikennepäästöjä, vaikka se on sähköhybridi, jos sillä ajetaan kuin polttomoottoriautolla ajetaan. Elikkä siinä mielessä näitä kaikkia toimenpiteitä pitää aina tietyllä kriittisyydellä tarkastella.

Ensimmäinen varapuhemies Antti Rinne: Kiitos. — Ja vielä edustaja Kettunen, olkaa hyvä.

17.48 Tuomas Kettunen kesk: Arvoisa puhemies! Myös minä kiitän hyvistä keskustelusta.

Puhemies! On hyvä ja kannustettavaa, että myös julkisten hankintojen kautta maahan tulee vähäpäästöisiä uusia autoja, siis markkinoille, ja samalla vähäpäästöisten autojen määrä siis sitten totta kai kasvaa.

Mutta kun hieman olen perehtynyt ja katsellut, niin myös lausunnossa on otettu tärkeitä huomioita, ja sääntelyn vaikutukset erityisesti tuolla harvaan asutulla maaseudulla, mistä edustaja Autonkin kanssa tullaan, otetaan huomioon ja alueitten yritysten tarpeet otetaan huomioon. Myös jakeluinfra ja latausverkon huomioiminen alueilla, jonne sitä markkinaehtoisesti ei synny, on tärkeä asia ottaa huomioon. Ja on seurattava sitä, että vähäpäästöisten ajoneuvojen maailmanmarkkinahinnat kehittyvät.

Kehitystyö tuntuu nyt olevan vahvasti sähköautojen suuntaan ja sinnepäin, mitä edustaja Autto tuossa toi esille. Mutta haluan vielä korostaa, että biokaasu ja muut bio- ja synteettiset polttoaineet ovat osa tulevaisuuden ratkaisuja, ja niitä, arvoisa puhemies, pitää myös kehittää. Nimittäin tässä on myös iso, iso mahdollisuus suomalaiselle teknologialle ja teknologiayrityksille. Pitää muistaa se, että tulevaisuudessa on myös biokaasuja ja muita biopolttoaineita käyttäviä autoja eikä pelkästään sähköautoja. — Kiitos.

Pöytäkirjan asiakohta PTK 78/2021 vp

Ensimmäinen varapuhemies Antti Rinne: Vielä valiokunnan puheenjohtaja Kymäläinen.

17.50 Suna Kymäläinen sd: Kiitos, herra puhemies! Aivan lyhyesti totean tässä, että tosiaan tämä esitys koskettaa kaikkea vaihtoehtoista käyttövoimaa, niin että tämä ei ole yksilöity pelkästään sähköajoneuvoihin.

Ja tosiaankin fossiilisen liikenteen tiekartassa on jo näitä tukimuotoja huomioitu, muun muassa sähköautojen latausinfrastruktuuriin sekä kaasuautojen jakelun infrastruktuuriin. Näihin on tosiaan esitetty tässä fossiilittomassa tiekartassa tukitoimia.

Yleiskeskustelu päättyi.

Eduskunta hyväksyi hallituksen esitykseen HE 70/2021 vp sisältyvän lakiehdotuksen sisälön mietinnön mukaisena. Lakiehdotuksen ensimmäinen käsittely päättyi.