

Täysistunto

Torstai 30.11.2017 klo 16.02—22.05

12. Hallituksen esitys eduskunnalle laiksi henkilöautojen romutuspalkkiosta ja sähkökäyttöisten henkilöautojen hankintatuesta sekä henkilöautojen kaasu- tai etanolikäyttöisiksi muuntamisen tuesta

Hallituksen esitys HE 156/2017 vp
Toimenpidealoite TPA 2/2016 vp
Valiokunnan mietintö LiVM 22/2017 vp

Ensimmäinen käsittely

Puhemies Maria Lohela: Ensimmäiseen käsittelyyn esitellään päiväjärjestyksen 12. asia. Käsittelyn pohjana on liikenne- ja viestintävaliokunnan mietintö LiVM 22/2017 vp. Nyt päätetään lakiehdotuksen sisällöstä.

Keskustelu

21.35 **Katja Taimela sd:** Arvoisa rouva puhemies! Meillä on hyvin haastava tavoite, joka liittyy meidän ympäristömme kestävyYTEEN ja tulevaisuuteen. Se on myös tavoite, jota vastaan meidän kaikkien pitää tehdä päättäväisesti töitä.

Liikenteen saralle on esitetty ilmastopolitiikan suunnitelmassa vuoteen 2030 varsin kovat tavoitteet. Osa asiantuntijoista on myös esittänyt, että ne ovat jopa epärealistisia ja kohutuuttomia. Tämä hallituksen esitys on yksi askel siihen suuntaan, että saavuttaisimme tavoitetta sähköautojen ja vähäpäästöisten autojen määrän lisääntymisestä tieliikenteessä. Romutuspalkkio jatkuu käytössä tällä päätöksellä vuoden 2018 ja sähköauton hankintatuki mahdollistuu seuraavaksi 4 vuodeksi. Jotta ympäristöystävällisemmät autot voivat valata enemmän tiestöämme, se vaatii paljon muutosta myös omalta infratamme. Uusien polttoaineiden ja jakeluasemaverkoston kuten myös sähköautojen latauspisteverkoston rakentamisessa on vielä paljon työtä, ja on ehdoton edellytys uuden vähäpäästöisen autokannan lisääntymiselle, että paitsi että Suomi on kehittämässä uutta teknologiaa ensimmäisten joukossa, nämä jakeluverkostot saadaan toimiviksi koko maassa.

Liikenne- ja viestintävaliokunnan mietinnössä korostimme, että tämän lainsäädännön menestyksellinen toteutuminen vaatii hyvää ja kattavaa tiedottamista liittyen romutuspalkkion saannin edellytyksiin, jotka liittyvät omistussuhteen kestoon ja liikennekäytössäolo-aikoihin. Tällä hetkellä noin puolet Suomen autokannasta on yli 10 vuotta vanhaa. Jos tällainen auto on liikennekäytössä ja omistaja ei ole vaihtanut viimeisen 12 kuukauden aikana, on tällaisen auton omistaja oikeutettu saamaan romutuspalkkiota auton käyttövoimasta riippuen joko 2 000 tai 1 000 euroa.

Niin kuin edellä lukemastani voi todeta, kyseessä on lakiesitys, joka on mietintövaliokunnassa käsitelty yksimielisesti.

Pöytäkirjan asiakohta PTK 127/2017 vp

21.37 **Satu Hassi vihr:** Arvoisa puhemies! Haluan nostaa esille asian, jonka ympäristövaliokunta totesi liikennevaliokunnalle antamassaan lausunnossa, jonka liikennevaliokunta myös on todennut mietinnössään. Nimittäin monet niistä asiantuntijoista, jotka ympäristövaliokunnalle tästä asiasta lausuiivat nimenomaan ympäristönäkökulmasta, toivat esille sen, että romutuspalkkio sellaisena kuin hallitus sitä esittää — että tämän tuen saa, kun vaihtaa yhden nelipyöräisen ajoneuvon toiseen nelipyöräiseen ajoneuvoon — ei välttämättä ole ainoa eikä paras tapa vähentää liikenteen päästöjä. Joissakin Euroopan maissa vastaavia kannusteita annetaan myös niille, jotka romuttavat henkilöauton ja luopuvat henkilöauton hallussapidosta. Esimerkkejä Euroopasta löytyy, esimerkiksi kahden vuoden joukkoliikennelipun saa ilmaiseksi, jos luopuu henkilöautosta.

Ympäristövaliokunta oli yksimielisesti sitä mieltä, että tällaisten vaihtoehtoisten mallien valmistelu pitäisi aloittaa. Liikenneministeriön edustaja totesi valiokunnalle, että tämä hallituksen esitys on valmisteltu hyvin nopeasti. Ymmärrämme sen, että nopealla aikataululla tällaista uudenlaista mallia ei ollut mahdollista valmistella, mutta minkään järkisyyntä ei pitäisi estää sitä, että aletaan valmistella tällaista laajennettua mallia, joka vielä tehokammin vähentäisi liikenteen päästöjä kuin tämä hallituksen esitys.

21.39 **Pauli Kiuru kok:** Puhemies! Edustaja Hassi käytti oikeastaan puheeni alkuosan, eli on tämmöinen paradigman muutos siinä, minkälaista palvelua tässä nyt ollaan tekemässä. Idea on siis se, että liikkumispalveluahan ihmiset tarvitsevat. Liikkuminen voi tapahtua henkilöautolla, mutta se voi tapahtua yhtä hyvin junalla, linja-autolla tai metrolla tai näin pois päin, ja tämäntyyppinen paradigman muutos, että nelipyöräisestä pitäisi muuttaa nelipyöräiseen, ei ole se ainoa vaihtoehto, vaikka tässä hallituksen esityksessä tämä on ihan hyvä malli ja sinänsä kannatettava. Mutta jatkossa kannattaa miettiä myös tällaista lähestymistapaa.

Toinen asia, mikä tuli ympäristövaliokunnassa esille, oli sähköavusteisten pyörien käyttö. Siinäkin voisi tulla kysymykseen romutuspalkkio, eli vanhan auton viennistä romutukseen saisi sitten jonkinlaisen hyvityksen sähköavusteisen pyörän hankintaan. Tällaisia viestejä kuulumme jatkokehittelyn varalle.

21.40 **Ari Torniainen kesk:** Arvoisa puhemies! Tällä hallituksen esityksellä pyritään paitsi uudistamaan suomalaista autokantaa myös edistämään hallitusohjelman biotaloutta ja puhtaita ratkaisuja koskevan hankkeen tavoitteiden toteutumista.

Kun vuonna 2015 oli romutuspalkkiokokeilu, se oli kylläkin suoraan sanoen menestys ja sen romutuspalkkion turvin saatiin Suomen teille kaiken kaikkiaan noin 8 000 uutta vähäpäästöistä autoa. Nyt tämä hallituksen esitys romutuspalkkion osalta on määräaikainen ja oikeansuuntainen. On hyvä, että tällä tavalla mennään eteenpäin.

Itse toivoisin, niin kuin ympäristövaliokuntakin omassa lausunnossaan liikenne- ja viestintävaliokunnalle totesi, että romutuspalkkiota tulee voida jatkossa käyttää myös ehdotetut päästörajat täyttävien käytettyjen autojen hankintaan. Tämä siitä syystä, että kyllä tuolla autoliikkeissä seisoo muutaman vuoden vanhoja ja myöskin päästörajat täyttäviä autoja ja kaikilla ei ole kuitenkaan mahdollisuutta hankkia sitä uutta autoa, joten tällä tavalla saataisiin autoja kiertoon nopeammin. Kun liikenne- ja viestintävaliokunnassa tätä asiaa käsiteltiin, liikenne- ja viestintäministeriön asiantuntija totesi, että tätä hallituksen esitystä on jouduttu valmistelemaan nopealla aikajänteellä ja tätä asiaa ei ole ehditty tässä yhteydessä

Pöytäkirjan asiakohta PTK 127/2017 vp

selvittää. Toivottavasti tätä jatkossa, jos nämä kokeilut jatkuvat, myöskin voidaan viedä eteenpäin.

Tätä asiaa liikenne- ja viestintävaliokunnassa käsiteltiin, ja tämä mietintö on yksimielinen, ja liikenne- ja viestintävaliokunnassa saimme samalla myöskin pieniä täsmennyksiä liikenne- ja viestintäministeriön esitykseen.

21.42 Eeva-Maria Maijala kesk: Arvoisa puhemies! Ympäristö on ehdottomasti yhteinen asiamme. Pariisin ilmastopimuksen suunnitelman mukaisesti Suomella on vuoteen 2030 mennessä huikeat tavoitteet sille, mitä meidän pitäisi saada aikaiseksi. Tämä kyseinen esitys on yksi pieni osa, palanen, millä tätä meidän tavoitettamme tullaan täyttämään.

Minulla oli kunnia osallistua sekä ympäristövaliokunnan että liikenne- ja viestintävaliokunnan kuulemisiin tämän asian osalta ja olen todella iloinen siitä, että on olemassa hyvin paljon ajatuksia siitä, miten tämä voisi olla jatkossa toteutettavissa. Kun tämä nyt on vain tässä muodossa, mikä tämä kyseinen esitys on — mutta tämä onkin vain lyhytaikainen esitys — niin toivon mukaan seuraavassa vaiheessa, silloin kun tätä romutuspalkkiolakia seuraavan kerran valmistellaan ja esitellään, tässä ovat mukana sitten myöskin vaihtoehtoiset muodot siihen, mitä aletaan tekemään, kun luovutaan autosta sitten ihan kokonaan ja siirrytään esimerkiksi sähköpyörään tai sitten julkisen liikenteen käyttämiseen. Vaikkei se meillä pohjoisessa olekaan mahdollista, ympäristö on tosiaankin koko Suomen asia, ja yhdessä me näitä asioita viemme eteenpäin.

21.43 Pauli Kiuru kok: Arvoisa puheenjohtaja! Vielä tästä autokannan sähköistymisestä: Tavoitteena on, että 2030 meillä on 250 000 sähköautoa. Se kuulostaa tietysti paljolta, ja tavoite on kova, kun katsoo tätä lähtötilannetta, mutta toisaalta se 250 000 autoa on kuitenkin vain noin 10 prosenttia autokannasta, eli tekemistä riittää.

Ongelma tässä sähköautojen yleistymisessä on se muna—kana-ongelma, että sähköautoja ei hankita, jos ei ole latausinfraa, ja latausinfraa ei taas rakenneta, jos ei ole sähköautoja. Jostain päästä tätä täytyisi lähteä sitten purkamaan. Talousarvioesityksessä ympäristöministeriön hallinnonalalla on kohtuullinen määräraha sähköisen liikenteen infrastruktuurin edistämiseen, niin että taloyhtiöt pystyvät rahoitusta tai tukea siihen hakemaan. Toivottavasti esimerkiksi tämä tuosta vielä laajenee.

21.44 Satu Hassi vihr: Arvoisa puhemies! Haluan nostaa esille vielä yhden seikan, joka todetaan ympäristövaliokunnan lausunnossa tästä hallituksen esityksestä. Nythän tämän romutuspalkkion voi saada, jos hankkii auton, jonka päästöt alittavat 110 grammaa hiilidioksidia kilometriltä. Tämä on varsin korkea raja, kun ottaa huomioon, että EU:n lainsäädännön mukaan vuonna 2020 — eli kahden vuoden päästä ensi vuodesta — EU:ssa myytävien keskimääräisten autojen päästöjen pitää alittaa 95 grammaa kilometriltä ja että meillä on ollut keskiarvona 107 grammaa hiilidioksidia kilometriltä. Toivon, että mikäli tällainen romutuspalkkio jatkuu myös ensi vuoden jälkeen, ollaan huomattavasti kunnianhimoisempia siinä, miten vähäpäästöiseen autoon vaihtamiseen tällaista palkkiota annetaan.

21.46 Ari Torniainen kesk: Arvoisa puhemies! Haluan vielä painottaa tässä keskustelussa sitä, mikä myöskin liikenne- ja viestintävaliokunnassa tuli esille, että jotta saadaan menestyksellisesti toteutettua tämä lainsäädäntö, mikä nyt on, että meillä on määräaikainen romutuspalkkiokokeilu ja sitten myöskin muita mahdollisuuksia, joita on tässä samassa la-

Pöytäkirjan asiakohta PTK 127/2017 vp

kiesityksessä tuotu esille, jotta autokantaa saadaan nuorennettua ja myöskin saadaan autokantaamme paljon vähäpäästöisemmäksi, niin se vaatii kyllä sitten hyvää ja kattavaa tiedottamista romutuspalkkiosta, tästä hintatuesta ja myöskin muuntotuesta, jotta ihmisille on myöskin selvää, minkälaiseen autoon ja milloin sitä tukea pystyy saamaan.

Tästä päätöksestä — itse toivon, että tämä menee yhteisesti eteenpäin, kun nyt näyttää siltä, että tämä mietintökin on yksimielinen — tulee myöskin tiedottaa selkeästi ja kattavasti, sekä näiden myöntämiskriteereistä että menettelyistä. Myöskin sitä toivon, että autoala, joka on tällaisia kokeiluja toivonut ja tätä romutuspalkkiota kokeillut, tukee omalla panoksellaan nyt ja myös mahdollisesti sitten jatkossakin autokannan uusiutumista ja vähäpäästöisten autojen tuleamista Suomeen sekä varmistaa myöskin tämän hinnanalennuksen toteutumisen täysimääräisenä jatkossa.

21.47 Pauli Kiuru kok: Arvoisa puhemies! Edustaja Hassi mainitsi tämän 110 gramman päästörajan. On totta, että kunnianhimon tasoa pitää nostaa, mutta on myös totta, että se varmasti nousee, kun tekniikka kehittyy ja päästöt sitä kautta pienenevät. Asiantuntijakuulemisessa kävi myös selvillä, että jos raja nyt vedetään liian alas, niin se rajoittaa markkinoilla olevaa autokantaa ehkä vähän liiankin ronskilla kädellä. Jos ajatellaan vaikka isoa perhettä, joka tarvitsee sitä kuljetuskapasiteettia vähän enemmän, niin vaihtoehdot jäävät vähiin, mutta kun tekniikka kehittyy, niin suunnan on tietysti oltava siihen suuntaan, että päästörajoja pitää laskea alaspäin.

21.48 Hanna Halmeenpää vihr: Arvoisa puhemies! On tietysti niin, että politiikkatoimissa pitää olla paitsi oikea ja tavoiteltu suunta myös riittävästi vauhtia ja volyyymia siihen tavoitteeseen pääsemiseksi. Tämä lakiesitys, niin hyvä ja kannatettava kuin se onkin, aiheuttaa pikkaisen huolta sen suhteen, ovatko ne vauhti ja volyyymi nyt riittävät. Olen huollissani siitä samasta asiasta, minkä edustaja Kiuru tässä jo nosti esille, että kun vähäpäästöisen liikenteen tavoitteet ovat kovia — niiden tuleekin ilmastonmuutoksen hillitsemiseksi ja päästöjen vähentämiseksi olla kovia — niin se, päästäänkö näihin tavoitteisiin vaikkapa tällä esityksellä, jättää kyllä vielä paljon kysymyksiä ilmaan. Toivoo sopiikin, että tämän kokeilun jälkeen sitten sitä vauhtia ja volyyymia uskalletaan lisätä ja tiedetään se oikea suuntakin entistä varmemmin.

Noin yleisesti ottaen vihreiden ajatuksena on kaiken kaikkiaan ollut ja on edelleen se, että edistetään kullekin alueelle ja kuhunkin käyttötarkoitukseen sopivia vähäpäästöisiä liikennemuotoja. Tässä yhteydessä tulee muistaa, että liikenteen päästöjen pienentämiseksi meidän täytyy myös, yhtä aikaa näiden toimien kanssa, pitää tavoitteena sähkölatauspisteiden yleistymistä ja kaasunjakeluverkon ja erityisesti biokaasun jakeluverkon ja tuotannonkin laajentumista. Esimerkiksi nestemäiset biopolttoaineet sen sijaan on ensisijaisesti kaiketi järkevintä säästää ja kohdentaa jatkossa raskaaseen liikenteeseen, joka ei tule varmaankaan sähköistymään ainakaan kovin nopeasti, vielä pitkään aikaan.

Yleiskeskustelu päättyi.

Eduskunta hyväksyi hallituksen esitykseen HE 156/2017 vp sisältyvän lakiehdotuksen sisällön mietinnön mukaisena. Lakiehdotuksen ensimmäinen käsittely päättyi.