

Plenum

Onsdag 24.10.2018 kl. 13.59—17.50

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 biodrivmedel för transport och 2 § i lagen om biodrivmedel och flytande biobränslen

Regeringens proposition RP 199/2018 rd

Remissdebatt

Talman Paula Risikko: Ärende 4 på dagordningen presenteras för remissdebatt. Talman konferensen föreslår att ärendet remitteras till ekonomiutskottet, som kommunikationsutskottet och miljöutskottet ska lämna utlåtande till.

För remissdebatten reserveras högst 45 minuter. Om vi inte inom den utsatta tiden hinner gå igenom hela talarlistan avbryts behandlingen av ärendet och fortsätter under dagens plenum efter att de övriga ärendena på dagordningen blivit behandlade. Om debatten om ärendet däremot avslutas före den reserverade tiden gått ut går vi över till nästa ärende på dagordningen, det vill säga ärende 5. — Minister Tiilikainen.

Debatt

14.04 Asunto-, energia- ja ympäristöministeri Kimmo Tiilikainen (esittelypuheen-vuoro): Arvoisa puhemies! Lakiesitys biopolttoaineitten jakeluvetoiteesta on keskeinen osa meidän ilmastopolitiikkamme toimeenpanoa. Se on linjattu jo hallitusneuvotteluissa, vahvistettu ilmasto- ja energiastrategiassa, ja se on myös keskeinen osa päästökaupan ulkopuolella tapahtuvien päästövähennystoimien täytäntöönpanoa, jotka on puolestaan kuvattu keskipitkän aikavälin ilmastosuunnitelmassa.

Nyt jatketaan sitä linjaa, mikä Suomessa omaksuttiin jo ennen vuotta 2010, kun EU:n päästövähennystavoitteita koskien vuotta 2020 pantiin täytäntöön. Suomessa lähdettiin siitä, että biopolttoaineita käytetään kaksinkertaisesti verrattuna EU-tasoon. Tästä päätöksestä on seurannut se, että Suomessa tämä toimiala on kehittynyt voimakkaasti, meillä on maailman kärkitoimijayrityksiä tällä saralla, ja nyt hallituksen esitys jatkaa tätä. Kun EU-tasolla kesäkuussa sovittiin, että Euroopan unioni tähtää 14 prosentin uusiutuvien polttoaineitten osuuteen liikenteessä, Suomen hallitus esittää 30 prosentin sekoiteosuuden saavuttamista jo vuonna 2029 ja samalla sitten tietysti vuonna 2030. Tuo sekoitevelvoite tiukkeenee vuosittain nykyisen velvoitteen päättymisen jälkeen lähtien vuodesta 21 eteenpäin, ja asteittain saavutetaan sitten tuo 30 prosentin taso.

Esitys on omiaan antamaan kaivattua investointivarmuutta niille yrityksille, joilla on kykyä tuottaa tämänkaltaisia polttoaineita, ja sen takia on tarpeen, että nyt tiedetään tuo aika-tila ja nuo tarvittavien polttoaineitten määrät kunakin vuonna. Tämä markkinahan on kansainvälinen, ja Suomessakin käytännössä markkinoilla oleviin polttoaineisiin on biokomponentteja joskus sekoitettu huomattavasti enemmänkin kuin velvoite on edellyttänyt

Punkt i protokollet PR 106/2018 rd

ja sitten joskus taas tämän veloitteen mukaisesti riippuen maailmanmarkkinatilanteesta, ja varmasti vastaavaa liikuntaa tullaan näkemään jatkossakin. Sen takia tähän on sisään rakennettu joustoelementti, että jos joinain vuosina sekoitetaan enemmän kuin tarvitaan, niin sitä voidaan sitten käyttää, nuo jakeluelvoiteyhtiöt voivat lukea hyväkseen seuraavina vuosina tämänkaltaisena ajallisena joustona.

Uutena elementtinä tuodaan sekoitevelvoite myös lämmityspolttoaineisiin ja työkoneitten polttoaineisiin huomattavasti lievempänä — 10 prosentin tasoa tavoitellen tuossa 2027, näin ulkomuistista. Myös jousto liikenteen jakeluelvoitteen ja työkoneitten ja lämmityspolttoöljyn jakeluelvoitteen välillä on olemassa. Tämä jakeluelvoite polttoöljypuolelle on tärkeä osa sen takia, että silloin myös öljylämmitystaloudet — ne taloudet, joissa polttoöljyä käytetään, öljykattilat pyörivät — pystyvät tämän sekoitevelvoitteen kautta omia päästöjään vähentämään. Valtiohan on linjannut, että valtion kiinteistöissä jo vuoden 2025 loppuun mennessä polttoöljyn käyttö päättyy. Tämä on osa ilmastosuunnitelmaa.

Arvoisa puhemies! Tämänkaltaisilla asioilla ja esityksillä nyt sitten konkreettisesti vähennetään nopeaan tahtiin liikenteen päästöjä. Paljon on Suomessakin keskusteltu siitä, että kun sähköinen liikenne on mahdollisesti vielä vähäpäästöisempää, mikäli sähkö on tuotettu uusiutuvalla energialla, niin miksi näin vahvasti biopolttoaineisiin. Vastaus on yksinkertainen: meillä on liki 3 miljoonaa autoa liikenteessä käytössä, ja näitten olemassa olevien autojen päästövähennyksiksi ainoa keino on se, että ne saavat tuolla pumpulla käydessään vähäpäästöistä polttoainetta tankattua. Tämä ei millään tavalla sodi sitä vastaan, että samanaikaisesti hallitus edistää voimakkaasti sähköisen liikenteen vauhtiin lähtöä. Meillä on hankintatuki, meillä on infran rakentamisen tukea olemassa, ja tavoitellaan sitä 250 000 sähköauton osuutta 2030, ylikin saa mennä. Sähköautoilun edistämässä tietysti läpimurto tapahtuu silloin, kun nuo autot ovat kuluttajalle suunnilleen samanhintaisia kuin polttomoottoriautot, ja se riippuu tietenkin teknologian kehityksestä.

Näillä eväillä ripeään tahtiin vähennetään tiiliikenteen päästöjä. Tämä on toimenpidekokonaisuus, missä on sitten muita osioita, joita liikenne- ja viestintäministeriö on ansiokkaasti valmistellut ja joista eduskunta on päättänyt. — Kiitoksia.

Puhemies Paula Risikko: No niin, täällä näyttää olevan tarvetta vastauspuheenvuoroille. Otetaan edustaja Kiuru Pauli.

14.10 Pauli Kiuru kok (vastauspuheenvuoro): Arvoisa rouva puhemies! Kiitos ministeri Tiilikaiselle hyvästä esittelystä ja siitä, että olette näitä ympäristöasioita myös liikenteen osalta pitäneet esillä. Tämä sekoitevelvoite on sellainen asia, joka Suomessa on lähellä. Meillä on yritystä ja osaamista sen suhteen, ja on varmasti hyvä, että sitä asiaa viedään eteenpäin. Kannattaa suosia kotimaista teollisuutta, kotimaisia työpaikkoja ja vientimahdollisuuksiakin mahdollisesti.

Sähköautoilusta mainitsitte, ja siinä todellakin tuntuu, että on hieman pullonkaulaa. Toisaalta olisi halua hankkia sähköauto, mutta ei oikein uskalleta hankkia, koska niitä pistokkeita ehkä ei ole niin paljon kuin toivotaan, ja sitten tietysti on tämä hintakysymys. Talousarviossa osoitetaan pieni raha pistokkeiden rakentamiseen taloyhtiölle tai avustamiseen siinä. Mitä pitäisitte tärkeimpänä — otetaan pari kolme tärkeintä kohtaa — millä saataisiin sähköautoilua oikein nopeasti eteenpäin, ainakin se 250 000 toteutumaan?

Punkt i protokollet PR 106/2018 rd

14.11 **Harry Wallin sd** (vastauspuheenvuoro): Arvoisa puhemies! Tämä hallituksen esitys on hyvä. Se perustuu parlamentaarisen työryhmän antamiin suuntaviivoihin, ja sinä mielessä tämä noudattaa sitä parlamentaarista tahtoa. Kysymykseen tulevat tietysti muut vaihtoehdot. Esimerkiksi bioetanolin käytön muutossarja maksaa vain 380 euroa plus työ satakaksikymppiä. Jos muutat bensa-auton etanoliautoksi, se maksaa 500 euroa. Sen jälkeen sinä tankkaat E85:sta, jota nyt jaetaan aika monellakin huoltoasemalla. Miten ministeri näkee, kun puhutaan paljon autojen sähköistymisestä, voisivatko vähävaraiset ihmiset kuitenkin käyttää näitä muita vaihtoehtoja — biokaasua, etanolia — jotka toisivat sen saman tuloksen kuin sähköautot?

14.12 **Rami Lehto ps** (vastauspuheenvuoro): Arvoisa rouva puhemies! Taakanjakosektorin päästöjä vähennystavoitteethan ovat Suomelle todella kovat, ja nyt me sitten näemme seurauksia, että hinnat nousevat monella sektorilla. Sitten, kun esityksessä on arvioitu eri vaikutusarvioita ja muita ja kumminkin Suomessa on öljylämmitteisiä omakotitaloja noin 200 000 kappaletta ja niistä monia omistavat vähävaraiset, eläkeläiset ja yksinäiset naisetkin. Kyllä nämä hintojen korotukset, mitkä tulevat lämmityspolttoöljyyn ja muihin, tekevät todella pahaa jälkeä heidän talouteensa. Kun nyt jo menee yli 40 prosenttia tuloista asumiskustannuksiin, niin olisi kyllä hyvä jotenkin kompensoidakin sitten joillain avustuksilla, että pystyttäisiin saamaan paremmat lämmitysjärjestelmät.

Sitten liikenteen osaltakin, jos tämä esitys menee läpi, Tullille kyllä pitäisi säätää oikeus tarkistaa kabotaasiliikenteen osalta muista EU-maista tulevat autot. Jos heillä ei ole tällaisia päästötavoitteita [Puhemies koputtaa] ja sekoitevelvoitteita, niin heillä on sitten paljon edullisempaa liikennöidä täällä.

14.13 **Hanna Halmeenpää vihr** (vastauspuheenvuoro): Arvoisa puheenjohtaja! Hallituksen esityksen tarkoitus on varmasti hyvä, mutta jos ajatellaan, että globaalisti puolentoista asteen lämpenemiseltä ilmastonmuutoksessa pitää välttyä, niin eihän tietysti riitä, että vuonna 2029 olisi 30 prosenttia liikenteen polttoaineista biopolttoainetta ja 70 prosenttia yhä fossiilista polttoainetta. Kyllä kai tavoitteena täytyy olla se, että fossiilisten polttoaineitten käytöstä luovutaan, ja tiedämme, että kestävästi tuotettua biopoltonestettä ei riitä koko liikenteeseen. Etulyöntiasemassa täytyy olla muun päästöttömän liikenteen, ja silloin puhutaan autoliikenteen sähköistymisestä ja myös biokaasun käytön lisäämisestä.

Vihreiden kanta on ollut se, että biopoltonesteitä tarvitaan, mutta niitä tarvitaan ensisijaisesti niihin käyttömuotoihin, joissa vaihtoehtoja ei ole, ja silloin puhutaan raskaasta liikenteestä, myös laivaliikenteestä ja lentoliikenteestä. Haluaisinkin kuulla ministerin kannan siitä, miten biopoltonesteet tulevat riittämään näihin, jos koko liikenteen sekoitevelvoitetta nostetaan.

14.14 **Paavo Arhinmäki vas** (vastauspuheenvuoro): Arvoisa rouva puhemies! Koko maailma on siirtymässä kohti sähköistä liikennettä kovaa vauhtia. Siihen ministerikin viittasi, ja tavallaan kysymys kuuluu, onko meillä tässä riittävästi tavoitetta tai intoa mennä siihen suuntaan vai keskitymmekö me enemmän sekoitlemaan dieseliin biopolttoaineita. Tavoitehan hallituksellakin on kova — vuonna 2045 kokonaan hiilineutraali liikenne — ja ymmärrän, että tämä sekoittaminen on tämmöinen väliajan päästövähennystavoite, koska meillä on vielä niin iso määrä polttomoottoreita. Tämä on minusta iso kysymys.

Punkt i protokollet PR 106/2018 rd

Toinen on sitten se, että lämmityksessä ja työkoneissa pitäisi kyllä siirtyä kokonaan muihin energialähteisiin — talojen lämmityksessä lämpöpumppuihin, maalämpöön, erilaisiin älykkäisiin järjestelmiin, kuten käyttöveden lämmön talteenottoon, ja työkoneissa maatalouden kiertotalouden ratkaisuja pitäisi kirittää. Jotenkin tuntuu, että 10 prosentin vaade tältä osin ei kyllä kannusta näihin ratkaisuihin.

14.15 Lasse Hautala kesk (vastauspuheenvuoro): Arvoisa rouva puhemies! Kiitokset ministerille asian esittelystä. Hallituksen asettama tavoite sekoitevelvoitteesta, 30 prosenttia, on varsin haastava. Herääkin kysymys siitä, mikä on ministerin näkemys siitä, millä muodoilla tai mistä raaka-aineista nämä sekoitetuotteet kaiken kaikkiaan tullaan saamaan, koska niin lämmitys, liikenne kuin työkoneetkin vaativat suuret määrät polttonesteitä ja silloin on keskeistä, mistä nämä kaikki raaka-aineet tulevat ja kuinka paljon tarvitaan yhteiskunnassa lisäinvestointeja uusien tuotantolaitosten kehittämiseen. Myös merkittävä sähköautojen määrän lisääntyminen on iso asia, ja ylipäätään näissä äsken mainituissakin kohteissa me tarvitsemme yhä enempi sähköä. Ovatko meidän nykyiset sähköntuotantojärjestelmät siten riittäviä, ja elleivät, niin mistä sitten sähköä tehdään lisää?

14.16 Anders Adlercreutz r (vastauspuheenvuoro): Ärade talman! Polttomoottori on polttomoottori, vaikka sen kasvisöljyssä paistaisi, eli oleellisempaa kuin se, mitä poltetaan, olisi se, että poltettaisiin mahdollisimman vähän, niin että mahdollisimman nopeasti päästäisiin sähköiseen liikenteeseen. Jo tänään Pohjoismaihin tuodaan huomattava osa maailman biopolttoaineista, ja resurssit ovat aika rajalliset. Kysyisin ministeriltä: miten olette arvioineet resurssien riittävyyden, mikäli ei radikaalisti lasketa polttoaineen kulutusta? Jos vaikka tällaista 30 prosentin velvoitetta sovellettaisiin koko Eurooppaan, minkälaisia määriä se silloin tarkoittaa? Kysyisin vielä: Biopolttoaineissahan on eroja, niitten ilmastovaikutus on huomattavasti erilainen riippuen siitä, mistä ne tehdään ja miten ne tehdään. Onko teillä pohdintaa siitä, olisiko tällaiset asiat kannattanut ottaa tässä myös huomioon?

14.18 Pertti Salolainen kok (vastauspuheenvuoro): Arvoisa rouva puhemies! Ministeri on varmaan perehtynyt siihen keskusteluun, jota käydään biopolttoaineista ja jossa on kohdistunut aika paljon kritiikkiä niitten ekologisiin kokonaisvaikutuksiin. Minkälaista valtiontukea arvelette jatkossa koko tämän sektorin tarvitsevan ja voitteko kuvata oman näemyksenne siitä, miten ekologisesti tervettä nykyinen biopolttoainetuotanto on?

14.18 Mauri Pekkarinen kesk (vastauspuheenvuoro): Arvoisa puhemies! Ensinnäkin vuonna 2007 Suomessa bio-osuus oli nolla. Silloin Suomi päätti ottaa ihan ennakkoluulottoman, aivan ylivoimaisen pitkän askelen, me teimme edistyksellisemmän päätöksen kuin yksikään toinen Euroopan unionin maa. Meillä tämä vuoden 2020 velvoite, 20 prosenttia, joka on täyttymässä juuri tällä hetkellä, on Euroopan suurin. Miksi näin tehtiin? No, siitä syystä, että tämä on ylivoimaisesti nopein tapa puhdistaa liikenteen päästöjä. Saksa tavoittelee sitä, että 50 prosenttia vuonna 2030 rekisteröitävistä autoista on sähköautoja. Se käytännössä tarkoittaa, että vuonna 2030 Saksan koko autokannasta vasta 15—20 prosenttia on sähköautoja. Tätä kautta päästään paljon nopeammin eteenpäin.

Mitä tulee vielä tähän raaka-aineeseen ja sen riittävyyteen, kun esimerkiksi professori Ollikainen on puhunut vähän niin kuin kyseenalaisella tavalla tästä, niin minä olen ymmär-

Punkt i protokollet PR 106/2018 rd

tänyt ja tänä aamuna vielä varmistanut sen, ettei hän tarkoita niitä residuaaleja. Kun puu tuodaan jalostuspaikalle ja siitä tulee näitä sivuvirtoja — puruja, kuoria, kaikkea muuta — kyllä niiden käyttö biopolttoaineiksi on perusteltua, ja nyt tämä määrä, [Puhemies koputtaa] minkä hallitus asettaa, tarkoittaa, että noin 800 000 tonnia biopolttoaineita valmistettaisiin Suomessa. Kapasiteetti tällä hetkellä on melkein tuo, ei ihan, jotain 600 000—700 000 tonnia. [Puhemies: Aika!] Tämä on hyvä askel, minkä hallitus ottaa jatkoaskeleena.

14.19 Lauri Ihalainen sd (vastauspuheenvuoro): Arvoisa puhemies! Tämä esityshän tietysti on osittainen ratkaisu siihen, että meidän päästövähennystavoitteitamme voidaan tukea. Ei se kaikkea ratkaise. Hallituksen esitys on varsin hyvin valmisteltu, ja se on sopusoinnussa sen energia- ja ilmastostrategian kanssa, joka täällä eduskunnassakin on käsitelty ja aika suurella enemmistöllä hyväksytty. Kuitenkin eduskuntakin kiinnitti huomiota siihen, että tämä sekoitevelvoite, vaikka se tuodaan asteittain, on aika haastava, ja ennen kaikkea siihen, mitä kustannuksia teollisuudelle ja kuluttajille tulee sen seurauksena. Niitä selvityksiähän tässä on jonkin verran tehty, mutta varmaan lisää tarvitaan.

Tämä liikenteen sähköistäminen on todella tärkeä asia, ja on totta, että tietysti sähköautojen tulo varmaan vaatii vielä paljon ennen kuin siitä tulee merkittävä tekijä, mutta sitä varten meidän pitää liikenneinfrastruktuuria sähköistää. Runkopuuta ei pidä käyttää polttoon vaan jalostusastetta nostaa ja bioenergiaa hakea ennen kaikkea jätteistä ja sivuvirroista. Kiertotalouden merkitys globaalisti tulee olemaan suurempi kuin biotalouden merkitys, ja meidän pitäisi myös energiapolitiikassa kiertotalouden merkitystä [Puhemies koputtaa] tulla enempi korostamaan.

Lopuksi haluaisin sanoa sen, että hiljakkoin tuli uutinen, että akkukemikaalitehdas perustetaan Harjavaltaan, [Puhemies koputtaa] ja se merkkää sitä, että meillä akkuteollisuudessakin on paljon hyvää tulevaisuutta ja hyvää raaka-ainetta täällä Suomessa.

14.21 Sari Essayah kd (vastauspuheenvuoro): Arvoisa rouva puhemies! Sekoitevelvoitteen kasvattaminen on tärkeää paitsi fossiilisista polttoaineista luopumisessa, myöskin biotalouden potentiaalin kasvattamisessa. Aivan niin kuin ministeri täällä totesi, on äärimmäisen tärkeää myöskin antaa näille investoinneille tiettyä varmuutta.

EU-politiikassa näitten biopolttoaineitten kohdalla on se ongelma, että osa maista on investoinut vahvasti ensimmäisen sukupolven biopolttoaineisiin ja sitten meillä on toisen ja kolmannen sukupolven polttoaineita, ja täytyy sanoa, että joittenkin maitten poliittiset linjaukset muun muassa näitten kerrointen määrittelyssä lähtevät enemmänkin siitä, että heidän teollisuutensa on investoinut ensimmäiseen sukupolveen, ja siellä eivät paljon paina ilmastotavoitteet eikä muukaan vaan lähinnä se, että halutaan sitä omaa teollisuutta olla näillä poliittisilla linjauksilla tukemassa, ja tämä on tietysti valitettavaa.

Täällä niiden, jotka ovat erityisesti sähköautoilua nostaneet esille, täytyy muistaa, että sehän se ratkaisee, millä sähkö tuotetaan, kuinka ympäristöystävällistä ja ilmastoystävällistä se on. Hiilivoimalla tuotetusta sähköstä kyllä ilmastoystävällisyys on kaukana.

Ja ei kai kukaan [Puhemies koputtaa] todellakaan ole nyt mitään lankkupuuta pistämässä uuniin. Onhan se nyt aivan selvää, että on kyse näistä sivuvirroista, [Puhemies koputtaa] kun puhutaan biopolttoaineitten raaka-aineista.

Punkt i protokollet PR 106/2018 rd

14.22 **Markus Lohi kesk** (vastauspuheenvuoro): Arvoisa puhemies! Minusta tämä hallituksen esitys on välttämätön laki, ja perustelen sitä kahdella asialla.

Ensinnäkin me olemme osittain kansainvälisen autoteollisuuden armoilla. Suomalaiset ostavat niitä autoja, mitä maailmanlaajuinen autoteollisuus tuottaa, ja siksi emme voi yksin vaikuttaa siihen, kuinka nopeasti ja kuinka paljon markkinoille tulee sen hintaisia sähköautoja, että niitä voidaan hankkia.

Toiseksi sähköautothan eivät Suomessa kovin nopeasti yleisty, ellei markkinoille tule edullisia malleja ja semmoisia malleja, joilla pystytään täällä meidän pitkien etäisyyksien maassa ajamaan, ja itse asiassa ei vielä silloinkaan, vaikka niitä tulisi, koska me tiedämme suomalaisen autokannan iän ja sen, ettei kovinkaan usealla suomalaisella ole varaa ostaa uutta autoa. Sen takia tämä vie valitettavasti pitkän aikaa ja tarvitaan tällaisia välivaiheen ratkaisuja, kuten täällä on hyvin perusteltu.

Sitä vain tässä lopussa haluan ihmetellä, että sähkölämmitys taloissa näyttää tuhoavan maailman mutta sähköautot pelastavan maailman, ja tämän vuoksi kyllä yhdyn tähän edustaja Essayah'n ajatukseen, [Puhemies koputtaa] että se ratkaisee, millä sähkö tuotetaan.

14.24 **Jari Myllykoski vas** (vastauspuheenvuoro): Arvoisa rouva puhemies! Varapuhemies Pekkarisen innoittamana haluan palauttaa keskusteluun myös sen, mitä biosekoitteita meillä on. Meillä on selluteollisuudessa mäntyöljy, josta on toimitusministeriön kautta Tullin lausuma siitä, että se on jätettä ja tähdettä ja sen jalostaminen männän päällä poltettavaksi on taloudellisesti kannattavaa, mikä on täysin järjetöntä. Tuettuna korkeampijalosteisena raaka-aineena se toimii kansantaloudellisesti huomattavasti paremmin. Kysyisinkin ministeriltä: minkälainen näkymä teillä on siitä, mitä EU tulee päättämään tämän kaksinkertaisen laskennan suhteen nimenomaan mäntyöljyn osalta?

14.25 **Jani Mäkelä ps** (vastauspuheenvuoro): Arvoisa puhemies! Hieman kummastelen näitä hyvinkin epärealistisia lausuntoja, mitä erityisesti vasemmisto-opposition suunnalta on osittain tähän asiaan tullut. Ensin minua suuresti ilahdutti, kun edustaja Wallin esitti hyvin järkevä ajatuksen siitä, että käytäisiin muuttamaan bensiinikäyttöisiä autoja käymään alkoholilla pienikustannuksellisella muutoksella. Se voisi toimia. Sillä voisi moni vähävarainen saada autonsa ympäristöystävällisemmäksi. Mutta joillekin ei mikään riitä: sitten tulee sekä vihreistä että vasemmistoliitosta kannanotto, että pitäisi siirtyä sähköautoihin. [Paavo Arhinmäki: Se tuli muuten ministeriltä!]

En ymmärrä, ettekö te ole missään kosketuksessa todellisuuden kanssa. Luuletteko, että Suomessa talousvaikeuksiensa kanssa painivat ihmiset pystyvät ostamaan uusia kymmenien tuhansien eurojen sähköautoja tuosta noin vaan? Oletteko ajatelleet näiden sähköautojen valmistamisen ympäristövaikutuksia, niiden akkujen valmistamisen ympäristövaikutuksia? Miten ajattelite ladata autot, kun mielestänne sähköä ei kerran millään saa tuottaa? Sähköä ei siellä seinässä ole, ellei sitä sähköä joku sinne seinään ensin laita.

14.26 **Johanna Karimäki vihr** (vastauspuheenvuoro): Arvoisa puhemies! Jatkan tuosta edellisestä puheenvuorosta. Sähköauto on niin energiatehokas, että kyllä siihen täytyy panostaa enempi. Tarvitaan latausverkostoa ja tarvitaan myös auto- ja ajoneuvoveron poistoa ohjaamaan sähköautoiluun.

Mutta onhan tämä nyt käsillä oleva biopolttoainesekoitelaki kohtuuttoman pitkälle menevä esitys ottaen huomioon, että meidän täytyy päästä jo 2030 mennessä eroon fossiili-

Punkt i protokollet PR 106/2018 rd

sesta polttoaineesta, öljystä, joten tämä sekoitevelvoite ei aja tässä määrin siihen suuntaan. Ja jos puhutaan raaka-aineista, niin esimerkiksi palmuöljy tai liialliset metsänhakkuut eivät ole ekologista eikä ilmastoystävällistä.

Arvoisa puhemies! Haluaisin kysyä vielä biokaasuautoilun edistämisestä. Se on jokaisen kuluttajan kannalta edullisesti tavoiteltavissa oleva ekologinen vaihtoehto ja tukee myös Suomen maaseutua ja sen kannattavuutta. Mitä hallitus tekee biokaasuautoilun edistämiseksi?

14.27 Veera Ruoho kok (vastauspuheenvuoro): Arvoisa puhemies! Linjauksemme, että biopolttoaineita käytetään Suomessa esimerkillisen ja kunnianhimoisen paljon verrattuna fossiilisiin polttoaineisiin, on erinomainen. Liikenteen päästöt ovat Suomessa yksi suurimmista uhkista ilmastolle, joten tällä hallituksen esityksellä vähennetään rutkasti liikenteen päästöjä.

Arvoisa puhemies! Edustaja Kiuru toi tuossa aiemmin esille sähköautoilun edistämisen. Myös sähköpyöräilystä ihmiset ovat nykyään yhä enemmän kiinnostuneet ja hankkineetkin sähköpyöriä. Pyöräilyllä, sähköllä tai varsinkin ilman, vaikutettaisiin myös kansanterveyteen. Miten hallitus tukee pyöräilyä? Täällä edustaja Ihalainen jo mainitsikin, että meillä olisi raaka-aineitakin niihin sähköakkuihin, ihan kotimaista tuotantoa olemassa.

14.28 Hannu Hoskonen kesk (vastauspuheenvuoro): Arvoisa rouva puhemies! On hyvä muistaa tässä bioenergiakeskustelussa yleensä se, että suomalaisella puulla on totta kai miljoonia käyttömuotoja, ja se, että meillä on myös sellaista puuta tuolla metsissämme, joka ei kelpaa prosessiteollisuuden raaka-aineeksi juuri millään. Miksi emme sitä käyttäisi vaikka biopohjaisten öljyjen ja erilaisten bensiinin lisäaineiden valmistamiseen? Sehän on eräänlaista tyhmyyttä, että jätämme mahdollisuuden käyttämättä, vaikka sen luonto meille suo.

Käytetään hyväksi tämä prosessi, jolla metsässä puuta syntyy Suomessa yhä kiihtyvällä vauhdilla. Ei ole mitään tolkkua siinä, että me rupeamme vaikka nyt sähköautoihin valtavasti panostamaan, koska se auto, minkä te omistatte, arvoisat edustajat, tai kuka tahansa suomalainen, olkoon se vaikka vähän vanhempikin... Se on aivan oikea linja, että sekoitetaan polttoaineeseen biojaetta mahdollisimman paljon. Brasiliassa ajetaan tänä päivänä sellaisilla autoilla, jotka käyttävät puhdasta etanolia. Erittäin hyvä idea ja toimii kuulemma erittäin hyvin, ja uskon, että se toimisi myös Suomessa. Kannattaa mennä järkevästi. Kaasu pohjassa ajo päin seinää ei paljon kannata.

Puhemies Paula Risikko: Otetaan tässä vaiheessa neljä vastauspuheenvuoroa ja sitten ministerin vastaus ministerin aikataulusyistä. Nämä henkilöt ovat Suutari, Rantakangas, Niikko ja Halmeenpää.

14.29 Eero Suutari kok (vastauspuheenvuoro): Arvoisa puhemies! 30 prosentin osuuden saavuttaminen esityksen mukaan on haastavaa, mutta onko toisia vaihtoehtoja? Ajatellaanpa sitä, että Norjassa viime kuussa sähköautojen tai hybridautojen osuus oli puolet myydyistä autoista. Meillä Suomessa on erinomainen työkalu tähän asiaan, nimittäin tämä meidän ajoneuvo- ja autoverotus, jolla voitaisiin nopeammassa tahdissa pystyä muuttamaan edullisemmaksi nimenomaan sähkö- taikka sitten hybridautojen hankkiminen. Tällä hetkellä tietysti ongelmana on saatavuus: niitten toimitusajat ovat pitkiä, ja meille ei niitä saa-

Punkt i protokollet PR 106/2018 rd

da kuin puolen vuoden päästä tai myöhemminkin. Mutta jos ajatellaan sinne 2030:een mennessä, niin se 250 000 auton kumulatiivinen määrä olisi kyllä hyvinkin paljon nopeammin saavutettavissa, ja sen määrän lisääminenkin. Onko tämä mahdollista?

14.30 Antti Rantakangas kesk (vastauspuheenvuoro): Arvoisa puhemies! Tämäkin lakiesitys osoittaa sen, että Sipilän hallitus ei vain puhu vaan tekee ja tekee kunnianhimoisia tavoitteita ja vastaa näihin tuleviin haasteisiin.

Täällä vihreitten puolelta on korostettu tätä sähköauton merkitystä, mutta joudun palaamaan nyt vanhaan aiheeseen. Tuntuu siltä, että vihreille eivät käy biopolttoaineet, ei saisi metsiä hakata, ei käy vesivoima, ei käy tuulivoimakaan kaikissa osin maata eikä ydinvoima. Voi kysyä, miten tämä kasvava sähkön kysyntä voidaan hoitaa. Miten se voidaan hoitaa? [Anne Kalmari: Kivihiilellä!] Siinä on se kysymys. Se on tuhannen taalan kysymys, tätä vanhaa sanontaa käyttäen. Eli sekin vähän harmittaa, että kun hallitus tekee hyviä esityksiä, niin tuntuu, että mikään ei riitä. Nyt on väärä vuosiluku, eli kyllä olisi hedelmällisintä keskustella siitä, että meillä Suomessa on tällä hetkellä hyvin laaja yhteinen ymmärrys siihen, että vähennämme päästöjä ja panostamme biotalouteen, joka tuo myöskin valtavasti paljon työpaikkoja maakuntiin, mikä on hyvä asia tässä tilanteessa, jossa työtä ei ole miltään osin liikaa.

14.31 Mika Niikko ps (vastauspuheenvuoro): Arvoisa rouva puhemies! Sähköautoista on etsitty tulevaisuuden ympäristövoittajaa. Todellisuudessa sähköautot ovat ekologisia varmasti käytössä joiltain osin, mutta niiden valmistus on kaukana siitä. Joidenkin arvioiden mukaan mennään reilusti yli 100 000 kilometrin niiden käytössä, ennen kuin sähköautoissa päästään edes samoihin päästöihin kuin dieselautoissa, joissa on uusiutuvaa energiaa tankissa. Siinä mielessä, jos me sähköistämme kaikki maantiet näillä sähköautoilla, ei se välttämättä tuo niitä päästöjä takaisin kovinkaan lyhyessä ajassa, tuskin vuosikymmenisäkään välttämättä.

Mutta yksi asia, mitä haluan ministeriltä kysyä, on biopolttoaineiden käytön edistäminen esimerkiksi Neste Oilin osalta. He ovat jo vuosia, kuten ministeri tietää, tehneet erittäin hyvää lentopetrolia näistä kierrätetyistä materiaaleista, mutta markkinoille pääsy ei vain onnistu, koska se on liian kallista. Miten me voimme tavallaan ehkäistä tällaista hyvin paljon ilmastoa säästävää lentoliikennepolitiikkaa, [Puhemies koputtaa] että me saisimme sinne semmoisia polttoaineita kuin Neste Oililla on?

Puhemies Paula Risikko: Sitten vielä edustaja Halmeenpää, ja sen jälkeen ministeri, joka joutuu käymään välillä salista poissa.

14.32 Hanna Halmeenpää vihr (vastauspuheenvuoro): Arvoisa puhemies! Tietysti on hyvä muistaa sähköntuotannosta puhuttaessa, että sähköä voidaan tuottaa hyvin monilla eri vaihtoehdoilla, jotka ovat puhdasta teknologiaa, uusiutuvan energian teknologioita, verrattuna siihen, millä tavalla voidaan tuottaa fossiilisia polttoaineita, joissa vaihtoehtoja on huomattavasti paljon vähemmän.

Biopolttoaineita, kestävästi tuotettuja sellaisia, tarvitaan. Meidän näkemysemme on ollut, että ne kannattaisi säästää pääosin sellaisiin liikennemuotoihin, joissa muita käyttövoimavaihtoehtoja ei juurikaan ole, kuten raskas liikenne.

Punkt i protokollet PR 106/2018 rd

Kansainvälinen energiajärjestö IEA:han muuten julkisti tällä viikolla tiistaina suosituksensa Suomen energiapolitiikasta, ja kyllä sielläkin bioenergian kestävyys nostettiin esille ja todettiin, että bioenergian lähteitä tulisi laajentaa nykyisestä, pääosin metsäpohjaisesta biomassasta muuallekin. Mutta kyllä tosiasia on, että jos päästövähennyksiin halutaan päästä, niin henkilöliikennettä tulee sähköistää ja biokaasun käyttöä tulee edistää huomattavasti hallituksen tavoitteita voimakkaammin.

Biokaasusahan muuten metaani, joka myös on kasvihuonekaasu, vapautuisi ilmakehään muutoinkin sen eloperäisen aineksen hajoamisessa, ellei sitä biokaasulaitoksessa oteta talteen. Se on ikään kuin hiilineutraalia tai kasvihuonekaasuneutraalia siltä osin, mutta ilmakehä ei erota sitä, tuleeko hiilidioksidi fossiilisesta vai vaikkapa metsäperäisestä lähteestä. [Puhemies koputtaa] Ilmastovaikutus on sama.

Puhemies Paula Risikko: Ja sitten ministeri, 3 minuuttia, riittääkö? [Kimmo Tiilikainen: Toivotaan!] — Vähän saa liukua.

14.34 Asunto-, energia- ja ympäristöministeri Kimmo Tiilikainen: Arvoisa puhemies! Kiitoksia erittäin ansiokkaista puheenvuoroista edustajille. Puutun aihe kerrallaan muutamiin useitten esille nostamiin kysymyksiin.

Otetaan kustannukset ensiksi, koska totta kai meidän täytyy pitää huoli siitä, että ihmisillä on varaa. Tästä polttoaineitten sekoitevelvoitteesta arvio on, että sitten kun se on täydessä laajuudessaan käytössä, se nostaa polttoaineitten hintaa pumpulla alle 10 senttiä per litra. Jos katsotaan, kuinka paljon fossiilisen polttoaineen hinta on viimeisen vuoden aikana vaihdellut, niin vaihteluväli pumpulla on yli 15 senttiä, eli siitä saa ottaa suhteutusta siihen, kuinka merkittävä kustannusmuutos tämä on. Lämmityspolttoöljyn osalta, mihin tässä myös kiinnitettiin huomiota, senttimääräinen korotuspaine on jonkin verran pienempi, puhutaan ehkä mieluummin 5 sentistä kuin 10 sentistä, joten se 2 000 litran vuosikulutuksella tuo tuommoisen 80—100 euroa kuluja öljylämmittäjälle. Meillähän itse asiassa keksällä korotettiin korjausavustusten tulorajoja, jotta esimerkiksi pienituloisilla eläkeläisillä on mahdollisuus tehdä näitä remonteja ja vanha öljykattila korvata sitten vaikkapa maalämpöratkaisuilla.

KestävyYTEEN kiinnitti moni edustaja täällä huomiota. Tällä hetkellä itse asiassa — edustaja Pekkarinen ansiokkaasti totesi sen volyymin, mikä meillä on — sekoitevelvoite edellyttää Suomessa noin 800 000 tonnin biopolttoainemäärää. Sehän riippuu tietysti siitä, kuinka paljon meillä liikennettä kaiken kaikkiaan on ja mikä on sähkön osuus. Nykyinen tuotanto on jo aika lähellä tätä, eli kun nykyiseen tuotantoon lisätään ne pari tiedossa olevaa suunnitelmaa, niin periaatteessa meillä on jo tämä tuotantopotentiaali olemassa. Tällä hetkellähän Suomesta tietysti viedään muille markkinoille biopolttoaineita eli kaikki ei päädy Suomen markkinoille, mutta Suomessa myytävistä ja tuotettavista biopolttoaineista valtaosa perustuu juuri jätteisiin ja tähteisiin. Näin on Nesteen osalta sekä liikenteeseen että mahdollisesti lentoliikenteeseen tuotettavien aineitten kohdalla.

Sitten tässä nousi tämä mäntyöljykysymys. Mäntyöljy on kemianteollisuudessa myös muuhun käytettävä raaka-aine, mutta toisaalta sen tuotantomäärät maailmanlaajuisesti tarkoittavat, kun sitä selluteollisuuden sivutuotteena syntyy vielä niin paljon, että sellaista kovin kovaa kilpailuasetelmaa polttoainekäytön ja muun jalostuksen välillä ei tällä hetkellä ole.

Punkt i protokollet PR 106/2018 rd

Tähän vastakkainasetteluun sähkö vai biopolttoaine: molemmat, tarvitaan mutta niitä pystytään erilaisilla aikajäniteillä ottamaan käyttöön. Ja tämä edustaja Wallinin toteamus siitä — ja myös biokaasuautoilun puolesta täällä puhuttiin — että suhteellisen edullisesti pystytään polttomootoriauto siirtämään joko etanolille tai biokaasulle, niin tätähän valtio tukee tukemalla muutossarjojen hankintaa. Siinä on edullinen tapa vähentää päästöjä omasta liikenteestä.

Sitten tähän kestävyyteen vielä tietysti se, kuinka kestävyyskriteerit täyttyvät ja mikä on päästövähennys. Lähdetään siitä, että nämä kaikki ovat EU:n uusiutuvan energian direktiivin kestävyysvaatimusten mukaisia aineita, mitä Suomessa käytetään, ja se edellyttää tällä hetkellä vähintään 60 prosentin päästövähennystä verrattuna fossiilisiin, jatkossa vähintään 65 prosentin. Eli nämä ovat todellakin vain sellaisista aineista tehtyjä, jotka aidosti vähentävät hiilidioksidipäästöjä.

Tuo IEA:n maaraportti muuten, mikä julkistettiin eilen: harvoin on saanut sellaista suitutusta energiapolitiikasta kuin mitä tämä kansainvälinen raportti meistä kaiken kaikkiaan kertoo. Ja jos mietitään bioenergiaa, niin ehkä kuvaavaa on se, että yhdessä IEA:n pääjohtaja Fatih Birolin kanssa pari viikkoa sitten kirjoitimme kansainvälisiin julkaisuihin nimenomaan bioenergian merkityksestä. Suomea pidetään bioenergian mallimaana maailmalla.

Puhemies Paula Risikko: Otetaan muutama vastauspuheenvuoro vielä.

14.38 **Riitta Myller sd** (vastauspuheenvuoro): Arvoisa puhemies! Kaikkein tärkeintä varmasti on nyt miettiä sitä suurta tavoitetta, joka meillä on hiilidioksidipäästöjen vähentämisessä siten kuin vajaat kaksi viikkoa sitten IPCC:n raportti meiltä edellytti, ja myöskin tätä kysymystä on sitä taustaa vasten katsottava. Sekoitevelvollisuus on hyvä siirtymäkauden ratkaisu, mutta on tarpeen miettiä, kuinka pitkä tuo siirtymäkausi on. Meillä on oltava näkymä myös siihen, että normaali liikenne on pääosin sähköistetty ja todellakin sitten biopolttoaine jätetty raskaaseen liikenteeseen ja lentoliikenteeseen. Meidän on myös pidettävä huoli luonnon monimuotoisuudesta ja siitä, että metsien hiilensitomiskyky säilyy myös nyt tässä välivaiheessa. [Hannu Hoskonen: Sehän paranee koko ajan!]

Puhemies Paula Risikko: Pysytään minuutissa, niin saadaan mahdollisimman nopeasti...

14.40 **Eero Reijonen kesk** (vastauspuheenvuoro): Arvoisa rouva puhemies! Minusta Suomessa on ollut innovatiivisuutta, ja meillä on jo nyt valmiit konseptit, ja varmaan tämä uusi sekoitevelvoite tuo lisää työpaikkoja, joita me Suomeen tarvitsemme. Tämä on poikkeuksellisen tärkeä asia myöskin työllistämisen näkökulmasta. Se, että nyt tämä liikennesekoitusvelvoite on 30 prosenttia mutta työkoneille ja lämmityspolttoöljylle pienempi, varmasti on hyvin perusteltu näkökulma. Tässähän taannoin tuli tämä Euroopan unionin biostrategiaselvitys, ja siinä kannustetaan voimakkaasti rakentamaan lisää biolaitoksia, eli kyllä tämä Euroopan unionissakin on huomioitu. Suomessa on päästy hyvin liikkeelle biojalostamojen rakentamisessa, mutta lisää tarvitaan ihan selkeästi.

Kun olen biokaasun käytön lisäämisen kannalla, itsekin nostan sen, onko hallituksessa mietitty, voisiko käyttövoimaveron puolella tulla vastaan tässä biokaasussa. Kuitenkin tämä on maaseudulla ja maataloudelle [Puhemies koputtaa] aika merkittävä asia. Jos tämän saisi auki.

Punkt i protokollet PR 106/2018 rd

14.41 **Timo Heinonen kok** (vastauspuheenvuoro): Arvoisa rouva puhemies! Biopolttoaineet ovat hyvä keino vähentää liikenteen kasvihuonepäästöjä, mutta biopolttoaineet ja hybridit ovat varmasti vain välivaihe kohti sähköistä liikennettä. Esimerkiksi Volvohan on tehnyt jo päätöksen, että 2019 heidän kaikki autonsa ovat sähköjä tai hybridejä ja he lopettavat samaan aikaan bensa- ja dieselautojen kehittämisen. Meillä on tässä biopolttoainepuolella edelläkävijä, Neste, joka on tehnyt hyvää työtä, mutta pitää muistaa se, että biopolttoaineet voivat hävitä sähköistymiselle piankin. On arvioitu, että noin viiden vuoden sisällä sähköautot ovat jo samanhintaisia kuin perinteiset autot ovat. Mutta meidän ongelmamme nimenomaan on vanha autokanta, ja sen uudistumista on edistettävä, ja kyllä tässä autoverokysymys nousee aina keskeisesti esille. Meillä tällä hetkellä Suomeen tuodaan sellaisia autoja, jotka vain pahentavat meidän tilannetta, ja toimenpiteitä tarvitaan nopeasti.

14.42 **Sanna Marin sd** (vastauspuheenvuoro): Arvoisa puhemies! Jos meillä johonkin ei ihmisinä ja kansakuntina ole varaa, niin siihen, että maapallon lämpötila nousee yli puoli-toista astetta. Sen taloudelliset ja inhimilliset kustannukset tulevat olemaan valtaiset. Suomi on sitoutunut Pariisin ilmastopöytäkirjaan, ja tämän sopimuksen osana tavoitteet ovat siinä, että meidän ilmastopolitiikkamme on kunnianhimoista ja lämpeneminen saadaan pysäytettyä puoleentoista asteeseen, ja tämän sisällä liikenteen päästöjen vähentäminen on merkittävä kysymys. On selvää, että polttomootoreilla henkilöliikenteessä ei ole tulevaisuutta vaan tulevaisuus on nimenomaan sähköisessä liikenteessä. Sitten taas raskaan liikenteen puolella varmasti biopolttoaineilla on sijaa, ja niitä pitää entisestään kehittää. Olin kysynyt ministeriltä, mitä suunnitelmia on liikenteen päästöjen kokonaisuuden vähentämiseksi ja sähköiseen liikenteeseen siirtymiseksi, mutta valitettavasti ministeri joutui salista hetkellisesti poistumaan.

Puhemies Paula Risikko: Otetaan vielä kuusi kappaletta ja sen jälkeen mennään puhujalistalle, kunnes ministeri palaa. Multala, Pakkanen, Maijala, Eestilä, Wallin ja Lohi.

14.43 **Sari Multala kok** (vastauspuheenvuoro): Arvoisa puhemies! On aivan totta, että kun katsotaan vähän pidemmälle tulevaisuuteen, niin liikenteen sähköistyminen on se suunta, mihin varmasti ollaan menossa. Kuitenkin tarvitaan paljon keinoja, kaikki mahdolliset keinot, ja tämä on yksi keino muiden joukossa, jolla nykyisellä autokannalla saadaan jo päästöjä vähennettyä. Ja se on ehdottoman tärkeää, sillä on epärealistista ajatella, että kaikki saman tien olisivat valmiita ja pystyisivät vaihtamaan uuteen autoon, vaikka sähköautot tulisivatkin polttomootoriautoja halvemmaksi, joten esimerkiksi se, että nyt tällä hetkellä hallitus on panostanut sähköautojen hankintatukeen, on tärkeää. Se ei todellakaan kuitenkaan riitä, tarvitaan myös muita kannustimia. Biokaasun konversiotuki sen sijaan on sellainen asia, jolla varmasti voitaisiin muuttaa nykyistä autokantaa nopeastikin päästöttömäksi, ja toivoisinkin, että tämä tapa yleistyisi. Uskoisin, että tässä on myös paljon sellaista, että tietämystä voisi olla lisää, sillä kovinkaan paljon puhetta tästä asiasta ei ole ollut.

14.44 **Markku Pakkanen kesk** (vastauspuheenvuoro): Arvoisa rouva puhemies! Tämä hallituksen esitys sekoitevelvoitteiden nostamisesta on mielestäni ainoa realistinen vaihtoehto tässä tilanteessa, kun meidän pitää nopeasti tehdä jotakin ja sellaista, missä me kaikki voimme olla tasavertaisesti mukana. Meillä on eri ikäisiä, eri tyyppisiä autoja jokaisella läheisellä perheellä, ja tämä sekoitevelvoite mahdollistaa sen, että me jokainen pystymme te-

Punkt i protokollet PR 106/2018 rd

kemään oman osuutemme ilmastonmuutoksessa. Tämä on sellaista järkevää, kohtuullista ilmastopolitiikkaa, millä pitää edetä.

Täällä on kovasti puhuttu sähköautoista, ja silloin pitää puhua myös akkuteollisuudesta ja kaivannaisteollisuudesta. Jos nämä kaikki ovat myönteisiä asioita, niin kuin nyt Harjavan teollisuusasia on, niin totta kai silloin me voimme sähköistystä viedä eteenpäin, mutta ei ole kovin realistista miettiä, että meillä kymmenessä vuodessa koko autokanta pystytään sähköistämään, niin kuin täällä on annettu ymmärtää.

14.45 Eeva-Maria Maijala kesk (vastauspuheenvuoro): Arvoisa puhemies! Jos ministeri olisi vielä ollut paikalla, niin olisin esittänyt hänelle ensinnäkin kiitoksen siitä, että jälleen kerran on näissä ympäristö- ja energia-asioissa otettu askel eteenpäin. Mutta sitten olisin myös esittänyt kysymyksen, mikä on seuraava askel. Odotamme todella mielenkiinnolla, mitä tässä tehdään seuraavaksi. Nimittäin Suomenmaa kasvaa joka puolella täynnä vihreyttä. Suomi on vihreä maa: meillä on maa täynnä metsiä, pellot ovat vihreät, kaikkialla on vihreää. Kuten tiedetään, niin vain vihreä sitoo hiiltä, ja kun maassa oleva vihreä sitoo hiiltä, niin sen takiahan on todella tärkeä asia, että tämä vihreys saadaan myöskin käytettyä niin, että saadaan jatkossakin enempi sitovaa vihreää aikaiseksi. Olisinkin kysynyt myöskin: millä tavalla tätä vihreää on tarkoitus käyttää hyväksi niin, että saadaan uutta kasvutilaa aikaiseksi sillä tavalla, että kaikki vihreä ei sitten jatkossa enää luovuta hiiltä ilmaan [Puhemies koputtaa] vaan että hiiltä saadaan myöskin sidottua siitä maaperään muun muassa?

14.46 Markku Eestilä kok (vastauspuheenvuoro): Arvoisa rouva puhemies! Keski-Euroopassa puhutaan energiaköyhyydestä ja eläkeköyhyydestä. Saattaa olla, että joku päivä nämäkin keskustelunaiheet Suomessa nousevat voimakkaammin esille, sillä tunnetusti eläkeläiset kärsivät asumiskustannusten noususta ja terveydenhuollon kustannusten noususta. Nyt kun meillä kivihiili kielletään ja turve kielletään ja sitten meillä pyritään biopolttoaineita lisäämään näihin polttoaineisiin, niin kyllä samalla varmaan joudutaan veropolitiikkaa arvioimaan, jotta lasku ei tule olemaan liian iso lämmityksen ja polttoaineiden kautta. Minusta tämä kuuluu sitten kokonaispalettiin. Me pohdimme näitä sähköautoja, ja jokainen täällä tuntuu olevan sitä mieltä, että ne yleistyvät, muualla kylläkin kuin Suomessa, ja olen kyllä edustaja Heinosen kanssa samaa mieltä siitä, että emme kyllä voi silmiä ummistaa tässä salissa siltä, että Suomi on vanhojen autojen hautausmaa meidän oman veropolitiikkamme takia. Arvio tällä hetkellä on, että vanhoja autoja [Puhemies koputtaa] tulee yli 40 000 tänä vuonna Suomeen.

14.47 Harry Wallin sd (vastauspuheenvuoro): Arvoisa puhemies! 30.8.2017 parlamentaarinen liikennetyöryhmä teki esityksen päästöjen puolittamiseksi, ja siinä yksi vaihtoehto oli tämä sekoitevelvoitteen nostaminen 30 prosenttiin, eli me olemme yksimielisesti tehneet tällaisen esityksen eduskunnalle. Sen takia tämä hallituksen esitys on hyvä. Se toteuttaa tätä parlamentaarisen työryhmän tekemää esitystä. Täällä ovat Eestilä ja Myllykoski, jotka kuuluivat tähän parlamentaariseen työryhmään.

Mutta sitten mitä tulee sähköautoilun lisäämiseen, niin minä katsoin Fingridin sivuilta, mikä sähköverkkotilanne tällä hetkellä Suomessa on. Meidän kulutus on yli 10 000 megawattia, ja siitä tuodaan 2 443 megawattia, eli kahden ydinvoimalan verran tuodaan tällä hetkellä sähköä Suomeen. Eduskunnan pitää siinä mielessä olla vastuullinen, että kun se

Punkt i protokollet PR 106/2018 rd

päittää lisätä sähkön käyttöä esimerkiksi liikenteessä, niin meidän pitää myöskin kansallisesti pystyä tuottamaan lisää sähköä. Sen takia ydinvoimaratkaisut [Puhemies koputtaa] tulevat olemaan tärkeitä tulevaisuudessa, ja kannatan niitä lämpimästi.

14.49 Markus Lohi kesk (vastauspuheenvuoro): Arvoisa puhemies! Edustaja Marin edellä totesi, että meillä ei ole varaa siihen, että ilmasto lämpenee 1,5 astetta. Varmasti näin onkin, mutta näyttää kyllä siltä, että vaikka me tekisimme mitä, niin näin tulee tapahtumaan. Toinen kysymys on se, että erityisesti arktisilla alueilla ilmaston lämpeneminen tulee olemaan vielä voimakkaampaa. Tämä tarkoittaa sitä, että jos me aiomme liikennettä voimakkaasti sähköistää, niin kuin meidän pitää, jotta me pyrimme rajoittamaan tätä ilmaston lämpenemistä, niin meidän pitää hyväksyä paitsi se, mitä edustaja Wallin täällä erittäin hyvin äsken totesi, niin myös se, että me sallimme myös — niissä rajoissa, että meidän luontoa ei sotketa eikä vesiä pilata — Suomeen niitä kaivoksia, jotka tuottavat akkuteknologiaan välttämättömiä mineraaleja.

Toinen juttu on tämä iso veroremontti, jota täällä on edustaja Eestilä nostanut myös esille. Se on välttämätön, koska liikenteen polttonesteistä kertyvät verot romahtavat, jos sähköautoistetaan, ja jos me haluamme uusien autojen ostoa kiihdyttää, niin meidän ajoneuvoverotustakin pitää muuttaa. Eli tämä tulee olemaan varmasti tulevien vuosien iso muutos, joka meillä tulee tapahtumaan, ja se on välttämätön.

Puhemies Paula Risikko: Otetaan vielä kaksi vastauspuheenvuoroa ja sen jälkeen yritetään jo aloittaa puhujalista: edustajat Myllykoski ja Järvinen.

14.50 Jari Myllykoski vas (vastauspuheenvuoro): Arvoisa rouva puhemies! On pakko yhtyä tuohon edustaja Wallinin käyttämään puheenvuoroon, että kun me puhumme täällä sähköistymisestä, niin samaan aikaan meidän pitäisi käydä keskustelua siitä, kuinka paljon sähköistyminen liikenteessä tuo lisää sähkön tarvetta. Puheenparsissa pitäisi olla vastapainona se, millä se kaikki sähkö tuotetaan. Liikenteen, totta kai, ei tarvitse olla osaltaan sillä lailla vaateliasta sähköntuotantoon: tuotannon ei tarvitse olla ympärivuorokautista, vaan me voimme tuottaa sähköä uusiutuvilla muodoilla latausteknologian ja akkuteollisuuden myötä. Mutta joka tapauksessa meidän tulee pohtia sitä, kuinka me sen sähkön tuotamme. Ei kannata sulkea silmiä. Mutta erityisesti olen kyllä mielissäni satakuntalaisittain, [Puhemies koputtaa] että meille Harjavaltaan on tulossa akkukemikaaleja valmistava tehdas.

Puhemies Paula Risikko: Otetaan vielä edustaja Järvinen ja sen jälkeen, niin että ministeri kerkiää vähän hengähtää, yksi puheenvuoro, eli edustaja Arhinmäki valmistautuu.

14.51 Heli Järvinen vihr (vastauspuheenvuoro): Arvoisa rouva puhemies! Kun me pohdimme täällä sitä, miten saadaan sähköntuotanto riittämään autoiluun ja liikenteeseen, kun muitakin kohteita on niin paljon, niin tämä kysymys on oleellinen. Mutta käytännössä tilanne tällä hetkellä on se, että me tuhlaamme sähköä sellaisiin asioihin, joissa se ei ole lainkaan tarpeellista tai välttämätöntä. Meillä on tällä hetkellä Suomessa esimerkiksi 700 000 sähkölämmitteistä omakotitaloa — 700 000, ja suuri osa näistä talonmistajista haluaisi vaihtaa johonkin ympäristöystävällisempään vaihtoehtoon. Kun olisi sellainen malli, jolla perustamiskustannuksia alennettaisiin, ajan myötä he pystyisivät hinnan erotuksella maksamaan sijoituksensa takaisin, kaikki hyötyisivät, syntyisi lukematon määrä työpaikkoja,

Punkt i protokollet PR 106/2018 rd

asuntojen kunto paranisi ja ilmasto kiittäisi. Tähän toivon ministeriltä vastausta, miten tätä edistetään, jotta saisimme sähkölämmitteiset talot muutetuksi muuksi.

Puhemies Paula Risikko: No niin, ja tarkoituksella olen pitänyt pitkän debatin siitä syystä, että kaikki, ketkä olivat pyytäneet, saavat puhua. — Sitten edustaja Arhinmäki, puhujalistalle. Sitten mennään seuraavaan asiaan.

14.52 Paavo Arhinmäki vas: Arvoisa rouva puhemies! Täällä minusta ovat keskustelussa turhanpäiten jotkut yksittäiset edustajat tehneet kummallista vastakkainasettelua sekoitevelvoitteen ja liikenteen sähköistämisen välillä. Täällä on kokoomuksesta vasemmistoliittoon ja keskustasta vihreisiin tuotu esille se, että tarvitaan tulevaisuudessa entistä enemmän siirtymistä sähköautoihin, tarvitaan entistä enemmän raideliikennettä, joka toimii sähköllä. Mutta tämä ei tapahdu hetkessä. Emme me voi ajatella, että meidän koko liikenne on sähköistetty 5—10 vuodessa. Sen vuoksi tämä sekoitevelvoite on niille, jotka eivät pysty sitä heti tekemään. Siihen tätä tarvitaan. Siksi ihmettelenkin esimerkiksi edustaja Rantakankaan ja Mäkelän puheenvuoroja, joissa he jotenkin voimakkaasti hyökkäsivät sitä tärkeää tavoitetta kohtaan, että samalla, kun huolehditaan tästä sekoitevelvoitteesta, entistä kunnianhimoisemmin edetään kohti sähköistettyä liikennettä.

Toinen kysymys on tietenkin se, että kun ei vain Suomi vaan koko maailma siirry kohti sähköistettyä liikennettä, niin sitten meidän pitää miettiä sitä, kun sähköä tietyllä alueella kulutetaan enemmän, miten me voimme vähentää sähkönkulutusta toisilla alueilla. Edelleen meillä sähköä kulutetaan aivan turhanpäiten. Ei ole niin, että tässä olisi kysymys siitä, että kaikki sähkö, joka nyt kulutetaan, pitää kuluttaa jatkossakin samoihin asioihin, vaan pitää toimia järkevämmin. Nämä ovat isoja kysymyksiä sen vuoksi, että meidän täytyy — täytyy — pyrkiä ja päästä siihen IPCC:n tavoitteeseen, että ei yli puoltatoista astetta lämpenisi. Erityisesti pohjoisilla alueilla se lämpeneminen on paljon suurempaa, ja se lohdullinen asiahan kuitenkin on, että jos teemme kaikkemme, niin meillä on vielä olemassa mahdollisuus ja on tulevaisuutta.

Arvoisa rouva puhemies! Silloin tulee kysymys ei vain liikenteestä vaan lämmityksestä — siitä, miten me pystymme ympäristöystävällisemmin, ilmastoystävällisemmin lämmittämään. Jälleen kerran tullaan siihen, että täällä mainituilla pienituloisilla, vähävaraisilla ihmisillä ei välttämättä ole mahdollisuutta tehdä sitä investointia suoraan, jos sitä ei tueta erilaisilla muodoilla. Tämä on aivan oleellista, kun otetaan askelia eteenpäin.

Arvoisa rouva puhemies! Haluan nostaa esille vielä yhden asian, joka minusta on aivan oleellinen nyt tässä kysymyksessä. Se on se, että tässä hallituksen esityksessäkin todetaan, että mikäli biopolttoaineita tehdään metsäpohjaisista raaka-aineista, voi esityksellä olla ilmastonmuutoksen hillinnän kannalta kielteisiä vaikutuksia. Sitähän ei tietenkään voi missään tapauksessa hyväksyä, ja sen takia tämän lain yhteydessä pitäisikin säätää myös nestemäisen biopolttoaineen kestävyyskriteerit. Biopolttoaineen tuotanto ei saa heikentää ilmastotavoitteiden saavuttamista eikä luonnon monimuotoisuutta. Se tarkoittaa ainakin sitä, että tankissa ei pidä käyttää metsää. [Puhemies koputtaa] Tämä on minusta tärkeä, tärkeä huomio, kun puhutaan sekoitevelvollisuudesta ja liikenteen tekemisestä ilmastoystävällisemmäksi.

Punkt i protokollet PR 106/2018 rd

Puhemies Paula Risikko: Kiitoksia. — Otetaan tähän vielä edustaja Kulmala. Sitten olette kaikki te, jotka olette pyytäneet joko puheenvuoron tai vastauspuheenvuoron, saaneet kerran puhua.

14.56 Kari Kulmala sin: Arvoisa rouva puhemies! Esityksessä ehdotetaan säädettäväksi laki biopolttoöljyn käytön edistämisestä. Kevyen polttoöljyn jakelijoille säädetään uusi velvoite, jonka mukaan osa lämmitykseen, työkoneisiin ja kiinteästi asennettuihin moottoreihin tarkoitettua kevyestä polttoöljystä olisi vuodesta 2021 alkaen korvattava biopolttoöljyllä. Velvoite kasvaisi asteittain alun 3 prosentista niin, että vuonna 2028 jakelovelvoite olisi 10 prosenttia. Tiukennettu jakelovelvoite yhdessä muiden energia- ja ilmastostrategiassa asetettujen tavoitteiden kanssa mahdollistaa 50 prosentin päästövähennämisen saavuttamisen liikenteessä vuonna 2030. Jakeluelvoitteen kasvattaminen onkin tärkeä keino nykyisen autokannan päästöjen vähentämisessä, kuten olemme tänään useissa puheissa todenneet.

On selvää, että jakeluelvoite nostaa jonkin verran polttoainekustannuksia. Suora hintamuutos polttoaineseikoitteessa ei ole kovin suuri verojen jälkeen vielä vuonna 2030. Tuloluokittain tarkasteltuna kotitalouksilla kustannukset nousevat 0,09 prosentista 0,17 prosenttiin tulojen kasvaessa. Jos tarkastellaan pelkästään autoilevia kotitalouksia, vaikutus on enimmillään 0,5 prosenttia alimmassa tuloluokassa — tämä tietenkin tuplaten, mikäli taloudessa on kaksi ajoneuvoa, joilla työmatkat joutuu kulkemaan.

Kun vertaillaan maaseudulla ja kaupungeissa sijaitsevia kotitalouksia keskenään, havaitaan, että polttoaineiden hintojen nousu aiheuttaa suurimman kustannusten nousun eli 0,21 prosenttia harvaan asutulla maaseudulla oleville kotitalouksille. Esityksen mukaan maataloudessa suurimmat vaikutukset jakeluelvoitteen työkoneita koskevistä muutoksista kohdistuvat viljan viljelyyn, jossa kustannukset nousevat yhteensä noin 0,5 prosenttia vuonna 2030 keskimääräisen hintaennusteen mukaisissa tuloksissa. Eli jälleen maaseudulla maanviljelijät maksavat elämästään ja tekemästään työstä enemmän. Myös muussa kasvituotannossa vaikutukset ovat yli 0,3 prosenttia, kun taas muille maataloustoimijoille vaikutus on vähäisempi, noin 0,2 prosentin nousu kustannuksissa.

Arvoisa puhemies! En pidä tätä esitystä huonona, vaikka se hieman meidän kustannuksiamme nostaakin. Jakeluelvoitteen arvioidaan kuitenkin vähentävän polttoaineiden valmisteverokertymää tavoiteskenaarion mukaisessa kehityksessä 124 miljoonaa euroa vuonna 2030. Se on varsin suuri summa.

Talman Paula Risikko: Debatten och behandlingen av ärendet avbryts i det här skedet. Behandlingen av ärendet fortsätter under detta plenum efter att de övriga ärendena på dagordningen blivit behandlade.

Riksdagen avbröt debatten klockan 14.59.

Riksdagen fortsatte debatten klockan 17.33.

Andre vice talman Tuula Haatainen: Nu fortsätter behandlingen av ärende 4 som avbröts tidigare under detta plenum.

Punkt i protokollet PR 106/2018 rd

17.33 **Hannu Hoskonen kesk:** Arvoisa rouva puhemies! Tämä kotimaisten biopohjaisten öljyjen käyttö polttoaineiden biojakeena on äärimmäisen tärkeä asia Suomelle, ja minun on aivan mahdoton ymmärtää sitä keskustelua, mitä viime aikoina on käyty biopohjaisten polttoaineiden valmistamisesta Suomessa. Totta kai puu pitää hyväksyä kaikilla keinoin raaka-aineena myös näiden jakeiden valmistuksessa. Me suomalaiset olemme puukansaa, meillä on valtava metsävaranto, ja tässäkin salissa on puhuttu sen kymmenen kertaa siitä, että hiilinielut muka pienenisivät. Sehän ei pidä paikkaansa.

On tavattoman loukkaavaa metsätieteilijöitä kohtaan yli sadan vuoden ajalta, kun täällä esitetään mielipiteitä, että viimeisimpien tutkimusten mukaan hiilinielut pienenevät taikka hiilivarasto pienenee. Se ei pidä paikkaansa. Siitä on selkeät, tarkat mittaukset yli sadan vuoden ajalta. Sotien jälkeen yli 50 vuoden aikana puuvarasto Suomessa on reilusti kaksinkertaistunut, samoin metsien kasvu, joka vuosi on vuotuinen metsien kasvu kaksinkertaistunut sotien jälkeen, reilusti kaksinkertaistunut sekin. Elikkä nämä luvut todistavat sen, että olemme itse hoitaneet metsämme siihen kuntoon, että meillä on mahdollisuus käyttää niitä suomalaisten elintason korottamiseen ja ennen kaikkea järkevän ilmastopoliitiikan hoitamiseen.

On selvä asia, että myös turve on meille valtava luonnonvara edelleen. Uskonnollinen, suorastaan maaninen vastustaminen, että turvetta ei saa käyttää mihinkään, on aivan järjettömän perustelu mielestäni. Turve sisältää sellaisia ominaisuuksia, joita millään muulla materiaalilla ei ole. Se on loistava kasvualusta erilaisille kasveille, ja tulevaisuudessa — kun se sitoo valtavan hyvin vettä, pitää itsellään erittäin hyvin ravinteet ja antaa kasvitaudeista vapaan kasvualustan uusille kasveille, joita puutarhoissa kasvatetaan, ja sitten sen jälkeen kun kasvualusta on käytetty loppuun, se ei ole suinkaan ongelmajäte vaan se voidaan kompostoinnin jälkeen viedä vaikka peltoon parantamaan pellon kasvuominaisuuksia — se tällä ominaisuudella on nykyisen maailman tilanteessa, jossa elintarvikkeista tulee olemaan huutava pula, aivan loistava materiaali.

Sama koskee erilaisten uusien tuotteiden valmistusta. Turpeesta ollaan lähivuosina tekemässä teknistä hiiltä, joka käy esimerkiksi hiilikuidun valmistamiseen, painomusteen väriaineeksi ja moneen muuhun aineeseen lisäaineeksi, mikä takaa erinomaisen laadun. Muun muassa auton renkaissa tätä hiilimustaa on käytetty ja käytetään tulevaisuudessa paljon. Tällä hetkellä kyseinen materiaali tehdään joko raakaöljystä taikka kivihiilestä. Sekin on ilmastohoitoa, että vähennämme tätä kautta fossiilisten aineiden käyttöä. Sitten jos poltetaan turvetta, se antaa voimalaitoksissa paremman saannon sekä lämmön kannalta että sähköntuotannon kannalta, eli ilmastopäästöt vähenevät, kun hiukkaset palavat pois.

Elikkä, arvoisa rouva puhemies, toivon näin lopuksi, että järki tulee tähän keskusteluun ja suomalainen näkökulma voittaa, koska se on suomalaisten kannalta ainoa ja oikea vaihtoehto.

17.36 **Katri Kulmuni kesk:** Arvoisa rouva puhemies! Tämä lakiesityshän on erittäin merkittävä asia, kun Suomessa polttoainejakeluvelvoitetta tullaan kiristämään ja tavoite on varsin kunnianhimoinen. Toki esimerkiksi Ruotsissa on ollut keskustelua jopa 50—60 prosentin uusiutuvan osuuden jakeluvelvoitteesta. On tietenkin ikävää, että tämä lakiesitys tulee vasta tässä vaiheessa vaalikautta, mutta hyvä, että se kuitenkin viimein on saapunut käsittelyymme.

Tässä salissa on keskusteltu tämän asian yhteydessä tietenkin aika paljon ilmastokysymyksistä ja hakkeen riittävydestä ja puun riittävydestä. Tällä hetkellä tilanne mones-

Punkt i protokollet PR 106/2018 rd

ti on, ettei niille sivuvirroille ole käyttöä, ja on ainoastaan hyvä asia, jos meille tulee niille lisää markkinaa. Tässä toki täytyy myös kehua puhemieheksi siirtynyttä entistä elinkeinoministeriä Mauri Pekkarista, jonka aikana tämä kuitenkin aikoinaan Suomeen ensimmäistä kertaa saatiin, ja kyllähän sen kunnianhimoista ja edistyksellisyydestä kertoo se, jos miettii vaikkapa Kaliforniata, joka on varmaan Yhdysvaltojen edistyksellisimpiä osavaltioita ja jossa on varsin kunnianhimoiset sekoitevelvoitteet olemassa siellä julkisessa liikenteessä. Se on alue, joka taitaa itse asiassa olla Nesteen suurimpia asiakkaita. Silloin aikanaan, kun Vanhasen kakkoshallituksessa näitä alettiin tekemään, onnistuttiin poliittisilla päätöksillä luomaan markkina siinä vaiheessa, kun tiedettiin, että täytyy päästöjä radikaalisti laskea, ja mietittiin niitä keinoja, joten tässä asiassa kyllä poliittisten päättäjien kontribuutio on ollut erittäin merkittävä, etenkin mainitsemieni keskustalaisten poliittisten päättäjien kontribuutio. Mutta täytyy muistaa myös, että EU-tasolla samalla lailla tämä on komission pohjissa tällä hetkellä ja jakeluelvoite tulee toki, mutta se ei ole ollenkaan näin kunnianhimoisen kuin mitä Suomi tai Ruotsi ovat kaavailleet. Muistaakseni noin 20 EU-maassa on tällainen jakeluelvoite olemassa.

Ehkä lopuksi haluan sanoa tähän yleiseen ilmastokeskusteluun: Ei Suomi pysty vähentämään fossiilisten polttoaineiden käyttöä yhtään sillä, että me vähennämme meidän uusiutuvien luonnonvarojemme käyttöä. Toki jos me vähennämme toimeliaisuutta, niin se vähentää meidän päästöjämmekin, mutta se ei ratkaise tätä ongelmaa, vaan meidän pitää ensi sijassa päästä mahdollisimman pian eroon fossiilisista polttoaineista, irrottaa Suomi öljystä, hiilestä ja kaasusta ja viedä sitä viestiä myös maailmalle. Meillä on olemassa hienoja innovaatioita siihen, ja tietenkään meidän metsävaramme eivät näyttele aivan pientä roolia siinä, mitä kaikkea uusiutuvaa pystytään tekemään paitsi metsien sivuvirroista, myös itse metsistä: niin kerrostaloja kuin vaatekuituja.

17.39 Hannu Hoskonen kesk: Arvoisa herra puhemies! Todellakin meille on annettu tähän maahan valtavat luonnonvarat. Vihreä kulta on aidosti meidän kulta. Valtavaa mahdollisuutta metsien lisäkäyttöön on tässäkin salissa kyseenalaistettu kaikilla mahdollisilla tavoilla — esimerkiksi vihreiden puheenvuorot siitä, että mitään energiamuotoa ei saisi lisätä, ei voisi käyttää ydinvoimaa, ei saisi hakata metsiä, ei voisi käyttää turvesoita, ei saisi tehdä melkein mitään. No, millä me sitten tämän kansakunnan pidämme sivistysvaltiona ja elintasovaltiona — valtiona, jossa ihminen viihtyy ja jossa on hyvä elää?

Ja on syytä muistaa näin lokakuun loppupäivinä, että se kylmä talvi voi olla se seuraava talvi. Jos on 35—40 astetta pakkasta, silloin esimerkiksi CHP-voima on aivan loistava ratkaisu suomalaisen energiantuotantoon. Ja kun juuri tuossa äsken erään arvostamani poliitikon kanssa katselimme näitä sähkötilastoja, miten tähän maahan tulee tälläkin hetkellä 2 500 megan verran sähköä joka hetki, tällä hetkellä, juuri nyt, niin pitäisi meidän suomalaisten nyt pikkuhiljaa ruveta heräämään siihen totuuteen, että meidän on itse tuotettava omat sähkömme, omat lämpömme ja ennen kaikkea luonnonvaroista tuotettava ne tuotteet, joilla tätä elintasoja ylläpidetään. Eivät meidän isämme ja äitimme tuolla metsissä ja peltoraivioilla tehneet turhaan töitä sen takia, että he olisivat ikään kuin antaneet sen jälkeen tämän maan olla oman onnensa nojassa. Me olemme maata viljelemällä ja metsää hoitamalla kasvattaneet loistavan sivistysvaltion tähän maahan, ja nyt sitten tuolta salin vasemmalta laidalta kuuluu koko ajan ääniä, että avohakkuut pitäisi kieltää, hakkuuta pitäisi rajoittaa ja sitten tällä keinoin jättää käyttämättä tämä luonnon valtava kasvupotentiaali, joka meille on suotu. En jaksa ymmärtää tällaista puheenvuoroa, kun sitä käytetään omien

Punkt i protokollet PR 106/2018 rd

poliittisten päämäärien ajamiseen, jotta saataisiin metsien käyttöä vaikeutettua, turpeen käyttö lopetettua ja kaikki muu energiantuotanto vaikeuksiin. Sekö se on sitten se suomalainen ratkaisu elintason ylläpitämiseksi? Sellaiset puheet mielestäni ovat vastuuttomia eivätkä mielestäni sovi ollenkaan vastuullisen politiikan suuhun.

Toivon, arvoisa puhemies, että tähän asiaan paneudutaan vakavasti. Kun katsoo vaikka sitä sähköntuotantolukua tällä hetkellä, kuvitelkaapa, jos meillä olisi tällä hetkellä 35 astetta pakkasta ja pikkuinen merituuli kävisi tuolta mereltä. Jos meillä ei näitä omia energiavarantoja ole, niin millä me sitten siinä tilanteessa nämä talot lämmitämme ja tuotannon ylläpidämme? Joka paikassa vaaditaan parempaa tuotantoa, parempilaatuisia tuotteita, huipputuotteita, yhä parempia autoja, yhä parempia metallituotteita. Mitä niiden tuottamiseen tarvitaan? Niiden tuottamiseen tarvitaan hyviä raaka-aineita, osaamista ja sähköä. Mistä se sitten tuotetaan?

Arvoisa herra puhemies! Olen tätä yhtälöä yön hiljaisina hetkinä päässäni pyöritellyt, miten tämä homma hoidetaan. Minä melkein tiedän sen, että suomalaisia luonnonvaroja järkevästi käyttämällä me sen teemme, ja meillä muuten osaaminen siihen riittää. Kysymys on vain asenteista, [Puhemies koputtaa] ei mistään muusta.

Riksdagen avslutade debatten.

Riksdagen remitterade ärendet till ekonomiutskottet, som kommunikationsutskottet och miljöutskottet ska lämna utlåtande till.