

Plenum

Tisdag 7.12.2021 kl. 14.00—20.56

5. Regeringens proposition till riksdagen med förslag till lag om tidsbegränsat stöd för anskaffning av fordon som drivs med alternativa drivkrafter och för konvertering av fordon så att de drivs med alternativa drivkrafter

Regeringens proposition RP 215/2021 rd

Utskottets betänkande KoUB 26/2021 rd

Första behandlingen

Förste vice talman Antti Rinne: Ärende 5 på dagordningen presenteras för första behandling. Till grund för behandlingen ligger kommunikationsutskottets betänkande KoUB 26/2021 rd. Nu ska riksdagen besluta om innehållet i lagförslaget. — Jag öppnar den allmänna debatten. Presentation, ledamot Kymäläinen, varsågod.

Debatt

17.48 **Suna Kymäläinen sd** (esittelypuheenvuoro): Arvoisa herra puhemies! Liikenne- ja viestintävaliokunta on käsitellyt hallituksen esitystä vaihtoehtoisella käyttövoimalla toimivan ajoneuvon hankinnan sekä ajoneuvon vaihtoehtoisella käyttövoimalla toimivaksi muuttamisen määräaikaisesta tukemisesta. Ehdotetussa laissa säädettäisiin uudet edellytykset sähkökäyttöisten henkilöautojen, sähkö- ja kaasukäyttöisten pakettiautojen sekä sähkö- ja kaasukäyttöisten kuorma-autojen hankintatuella sekä tuelle, joka koskee bensinikäyttöisen henkilöauton muuntamista kaasu- tai etanolikäyttöiseksi.

Esitys liittyy vuoden 2022 täydentävään talousarvioesitykseen ja on tarkoitettu käsiteltäväksi sen yhteydessä. Ehdotettu laki on tarkoitettu tulemaan voimaan vuoden 2022 alussa.

Asiantuntijakuulemisessa on todettu, että vaikka sähkökäyttöisten henkilöautojen markkinat ovat kehittyneet ja mallivalikoima laajentunut, tukitoimia sähköautokannan kasvun vahvistamiseksi tulleen todennäköisesti tarvitsemaan siihen saakka, kunnes hintaparieteetti polttomoottoriautojen kanssa saavutetaan. Valiokunta pitää nyt ehdotettuja tukia tärkeinä autokannan uudistumisen kannalta.

Valiokunta tiedostaa, että 2 000 euroa on verrattain pieni tuki täyssähköauton hankinnassa, mutta pitää esitystä kuitenkin myönteisenä. Saadun selvityksen mukaan pienilläkin tukimuodoilla on koettu olevan käytännössä ohjaavaa vaikutusta. Saadun selvityksen mukaan täyssähköautojen myynti on myös vuonna 2021 ja aivan viimeisimpien kuukausien aikana vilkastunut nopeasti. Tukisumman korotukselle ei käytettävissä oleva kokonaismääräraha huomioiden ole näin ollen nähty enää samanlaista tarvetta kuin vielä fossiilittoman liikenteen tiekartan valmistelun aikana olleen tiedon valossa oli ajateltu. Valiokunta toteaa, että ehdotetuilla tukisummilla tuet voivat kohdentua useammalle kotitaloudelle kuin silloin, jos yksittäistä tukisummaa korotettaisiin.

Punkt i protokollet PR 146/2021 rd

Liikenne- ja viestintäministeriöltä saadun selvityksen mukaan tukiohjelman mahdollista laajentamista koskemaan myös muita vaihtoehtoisia käyttövoimia tullaan tarkastelemaan teknologian kehittyessä tukikauden aikana. Valiokunta pitää tärkeänä, että jatkossa selvitetään mahdollisuuksia laajentaa tukiohjelmia kehittyvien teknologioiden ja erityisesti vedyn ja biokaasun osalta. Lisäksi asiantuntijakuulemisessa on kiinnitetty huomiota siihen, että sähkö- ja kaasujoneuvojen käyttö edellyttää toimivaa lataus- ja jakeluinfrastruktuuria. Yksi esityksen tavoitteista onkin laajentaa infrastruktuuria lisäämällä vaihtoehtoisten käyttövoimien kysyntää.

Arvoisa puhemies! Asiantuntijakuulemisessa esitystä on kritisoitu taksien jättämisestä hankintatuen ulkopuolelle. Täyssähköautojen hankintatukea on kuitenkin aiemminkin myönnetty ainoastaan yksityisille henkilöille, ja uudessa hankintatukiohjelmassa on päädytty jatkamaan täyssähköautojen hankintatukea samoin ehdoin. Valiokunnan huomiota on kiinnitetty siihen, että vaikka sähköauton keskimääräinen hinta on tällä hetkellä polttomoottoriauton hintaa suurempi, ovat sähköauton käyttökustannukset halvemmat. Yrityskäytössä, erityisesti taksiliikenteessä, auton käytön aikaiset kustannukset kompensoivat korkeamman hankintahinnan nopeasti ajokilometrien ollessa suuria ja sähköä ollessa fossiilisia polttoaineita halvempaa. Liikenne- ja viestintäministeriö on asiantuntijakuulemisessa katsonut, että lakiehdotus ei ole taksiliiketoimintaa syrjivä, sillä täyssähköhenkilöauton tukea ei myönnetä lainkaan yrityksille liiketoiminnan luonteesta riippumatta. Valiokunta toteaa tämän lisäksi, että taksitoimintaa voi harjoittaa myös muutoin kuin henkilöautolla, jolloin esimerkiksi sähkökäyttöisen tai kaasukäyttöisen pakettiauton hankintatuki on käytettävissä. Valiokunta pitää kuitenkin tärkeänä, että edistetään päästötöntä taksiliikennettä ja että jatkossa selvitetään mahdollisuutta laajentaa tukiohjelman soveltamisalaa koskemaan myös takseja.

Saadun selvityksen mukaan tarkoituksena on, että liikenne- ja viestintäministeriö seuraa ehdotetun tukijärjestelmän toimivuutta ja tarkoituksenmukaisuutta. Hankinta- ja muutotukien vaikutuksia sekä mahdollista jatkoa arvioitaisiin ennen vuotta 2023. Valiokunta katsoo, että jatkossa tulee selvittää kaikkia keinoja, joilla voidaan vähentää liikenteen päästöjä. Valiokunta kiinnittää huomiota myös nyt säädettävän lain toteutukseen ja toimivuuteen. On syytä tarkoin seurata, että laki on toimiva kokonaisuus ja että sen soveltamisessa ei synny epäselvyyksiä. Lisäksi valiokunta kiinnittää huomiota Liikenne- ja viestintäviraston resurssien riittävyteen.

Lainvalmistelun osalta valiokunta korostaa, että tämänkaltaisiin lakihankkeisiin tulee varata riittävästi aikaa. Valiokunta on nyt joutunut tekemään lakiehdotuksen pohjalta monia korjauksia koskien muun muassa useita pykälämuotoiluja. Normaalisti tämänkaltaisen korjaussarja vaatisi täydentävän hallituksen esityksen. Nyt aikataulusyistä siihen ei ollut mahdollisuutta. Lakiehdotusta valiokunta on täsmentänyt pitkäaikaisvuokrauksen osalta, jotta leasing rinnastetaan hankintana ostoon. Tämän lisäksi laissa on täsmennetty suhdetta valtionavustuslakiin ja yksityinen elinkeinonharjoittaja on rinnastettu oikeushenkilöön.

Arvoisa puhemies! Mietintöön sisältyy vastalause.

Puhemies Anu Vehviläinen: Kiitoksia esittelypuheenvuorosta. — Edustaja Autto, olkaa hyvä.

17.54 Heikki Autto kok: Arvoisa herra puhemies! On helppo yhtyä tässä puhemiehen kiitoksiin valiokunnan puheenjohtajalle, edustaja Kymäläiselle. Valiokunnassa teimme pe-

Punkt i protokollet PR 146/2021 rd

rusteellista työtä tämän mietinnön parissa, ja kuten tässä valiokuntamme puheenjohtaja puheenvuoronsa loppupuolella kuvasi, todella tähän vielä aivan viime metreilläkin tuli merkittävä määrä sitten näitä pykälämuotoiluja ministeriöstä, joten siinä mielessä voisi sanoa, että jopa aivan tällaista poikkeuksellisen intensiivistä lainlaatumistyötä nyt sitten liikenne- ja viestintävaliokunta tämän lain äärellä on tehnyt.

Pääasiassa valiokunta sinänsä on hyvin yksimielinen siitä, että tämä on sinänsä aivan perusteltu hallituksen esitys, mutta opposition vastalause johtuu siitä... Kun ilmastopolitiikan toimenpiteitä tehdään, on sinänsä ymmärrettävää, että tehdään tällainen toimenpide, jolla tuetaan myös näitä sähköautojen hankintoja, ja vaikka asiantuntijoiden mielestä se ei ole kovin vaikuttava toimenpide päästöjen vähentämiseksi, niin se on kuitenkin yksi toimenpide muiden joukossa ja se on sinänsä perusteltu. Mutta kun sitten tarkastellaan tätä hankintatukea tarkemmin, niin kyllä opposition kanta on se, että tätä hankintatukea pitäisi suunnata nimenomaan sellaisten ajoneuvojen hankintaan ja ajoneuvojen hankintaan siinä tarkoituksessa, että sitten päästöjä vähennettäisiin mahdollisimman tehokkaasti. Ja tässä mielessä tämä hallituksen esitys, jossa rajataan nimenomaan taksit tämän tuen ulkopuolelle, on tietysti ilmastopoliittisesti täysin käsittämätön. Todella, kun ajatellaan sitä, että taksit ovat runsaasti ajossa, silloin sähköautoina runsaasti ajossa olevat taksit sitten vähentäisivät eniten näitä liikenteen hiilidioksidipäästöjä mutta aivan käytännössä myös kaupunkiliikenteessä ollessaan näitä muita polttomoottoriautojen lähipäästöjä, joilla niilläkin on varmasti merkitystä. Elikkä tässä mielessä nimenomaan takseille tulisi suunnata tällaista tukea, jolla pyritään päästöjä vähentämään.

Arvoisa puhemies! Hallitus tässä omassa lähestymisessään perustelee taksien ulos rajaimista sillä, että sähkö käyttövoimana olisi niin paljon edullisempi kuin perinteiset hiilivedyt, bensiini ja diesel. Kyllä täytyy sanoa, että tämä ajattelu kyllä nyt hirvittää. Jos miettii, että tänä aamunakin sähkön hinta oli yli 1 000 euroa megawattitunnilta, niin kuinka kireäksi hallitus oikein aikoo sitten polttoaineiden verotusta kiristää, että tällaista vaikutusta saadaan aikaan? No, ymmärrän tietysti sen, että ei varmastikaan voi sähkön hinta kovin pitkään näin korkealla pohjoismaisilla sähkömarkkinoilla Suomen osalta tietenkään olla, ja toivottavasti siinä elämme nyt sitten tällaista poikkeustilannetta. Mutta on selvää, että energiakriisi on tässä mielessä totta.

Mutta ottaen kaiken tämän huomioon ja tiedostaen sen, kuinka kovan iskun taksit — ja taksien taustalla on usein hyvin pieniä paikallisia yrittäjiä eri puolilla Suomea ja usein pieniä yrittäjiä myös esimerkiksi täällä pääkaupunkiseudulla, missä taksiliikenteellä varmasti on suhteellisesti iso rooli paikallisena liikennemuotona — ja tosiaan nämä pienet yrittäjät ovat kokeneet tässä viime vuosien myllerryksessä niin pandemian kuin muutenkin taksiuudistuksen kourissa, olisi tässä mielessä enemmän kuin paikallaan, että tämä kädenojennus, joka tähän hallituksen esitykseen liittyy sähköautojen hankkimiseksi, olisi nimenomaan tukimuoto sitten myös takseille siinä missä kotitalouksillekin. Sen vuoksi esitän, että laki hyväksytään nimenomaan opposition vastalauseen mukaisessa muodossa.

Puhemies Anu Vehviläinen: Edustaja Kinnunen, Jari.

18.00 **Jari Kinnunen kok:** Kiitos, arvoisa puhemies! Tämä vastalause on ihan perusteltu.

Tuossa valiokunnan puheenjohtaja toi esille sen perusteen, että kun takzilla ajetaan paljon, niin se kilometrimäärä nopeasti sitten kompensoi sen hinnaneron, mutta näinhän ei tosiasiaa kyllä nyt ilmeisestikään ole, koska taksin pitää päästä latausasemalle ja se joutuu

Punkt i protokollet PR 146/2021 rd

käyttämään kaupallisia latausasemia. Sieltä kun se lataa sen 100 kilometrin määrän, niin se kulu on noin 6—8 euroa, että se taksi pääsee sen 100 kilometriä. Nyt tällä hetkellä, kun se käyttää dieseliä, se pääsee sen noin 7,5—10 eurolla, niin että ei se ero niin merkittävä ole. Tämän nyt halusin tässä vain korjata, kun tässä nyt tuli niin kuin pieni perustevirhekin siihen. [Suna Kymäläisen välihuuto] — Kiitos.

Puhemies Anu Vehviläinen: Edustaja Ollikainen.

18.01 **Mikko Ollikainen r:** Arvoisa rouva puhemies, ärade fru talman! Vi funderar på anskaffningsstöd för eldrivna personbilar, el- och gasdrivna paketbilar och även gasdrivna lastbilar. Det här är en väldigt bra proposition för att ge möjlighet till att få ett bidrag för att kunna förnya parken dels med eldrivna bilar men också då det gäller gasbilar. Speciellt då det gäller gasproduktionen tycker jag det är jättestort att man lyfter fram den biten, och det här är ju någonting som stöder också näringslivet på landsbygden och att vi kunde gynna det. Detsamma gäller också konvertering från till exempel bensinbilar till gasbilar, och här är det ju förstås a och o att distributionskanalerna fungerar i framtiden. Det är någonting som vi ska satsa på fortsättningsvis, tycker jag, och det borde man i beredningarna i fortsättningen prioritera.

Tässä tämä 2 000 euroa sähköautoihin on verrattain pieni tuki, kuten tässä mainittiin. Näin se on, ja toki on haasteellista just näinä päivinä, kun on pakkasta paljon ja niin edelleen. Haluaisin kuitenkin nähdä, että tämä on hyvä tuki autoparkin tai kaluston uusimiseen, toki niin, että vety- ja biokaasumahdollisuuksia tulee kehittää vielä enemmänkin, molempia, mutta itse kun maaseudulta olen, niin näen, että varsinkin biokaasun mahdollisuuksia tulee kehittää, ja toki sitten tämä lataus- ja jakeluinfra on todella tärkeää.

Varsinkin kuorma-autojen suhteen tiedetään, että pikkasen haasteellista on kuorma-autoja ajella sähköautoina, mutta sitten näen, että tämä biokaasu on hyvä mahdollisuus ja siihen tulisi panostaa, ja ehkä tulevaisuudessa se tuki voisi olla entistä suurempi.

Mutta hyvä tuki näin, ja kehitetään vielä tästä eteenpäin. — Kiitos.

Puhemies Anu Vehviläinen: Edustaja Mäenpää.

18.03 **Juha Mäenpää ps:** Arvoisa rouva puhemies! Edustaja Ollikainen puhui ihan asiaa äsken, ja perustan tämän oman näkemykseni siihen, mitä minulle eräs erittäin korkealle arvostamani autoalan asiantuntija sanoi näistä. Hänen ennustuksensa oli näin, että tulevaisuudessa meidän autot perustuvat vety- ja biokaasuteknologiaan, ja hän piti tätä sähköautoa tämmöisenä väliaikaisena villityksenä, joka nyt on tyrkätty tähän väliin sillä tavalla, että saadaan autoteollisuudelle bisnestä ja myytyjä autoja.

Edustaja Kymäläiseltä voisin kysyä, minne tämä on unohtunut. Useaan kertaan olen täällä puhunut siitä, että kun sähköautoille annetaan 2 000 euroa tukea ja biokaasun konversioonkin annetaan tukea, niin miksi siihen biokaasuauton ostamiseen ei löydy rahaa. Se olisi minun mielestäni loistava tuki, koska nämä sähköautot ovat aika kalliita nyt. Niihin annetaan tukea 2 000 euroa, mutta ne hintaluokkansa kohdalta ovat sellaisia, että ne koskevat ehkä parempituloisia ihmisiä. Mihin on unohtunut se biokaasuauton ostamiseen tarkoitettu tuki? Tämä pitäisi aivan ehdottomasti teidän ottaa tähän mukaan. Biokaasu toimii maaseudulla, mutta se toimii myös täällä kaupungissa, ja kyllä minä vielä haluaisin nähdä

Punkt i protokollet PR 146/2021 rd

sen, kun Helsingin kaupungissa on vaikka nyt kaksituhatta autoa täällä teiden varsilla ja parkkipaikoilla ja niitä ladataan yhtä aikaa yöllä — se on ihan täysin mahdotonta. Minun mielestäni te hallituksessa ja valiokunnassa olette nyt tehneet semmoisen ratkaisun, joka ei ole millään tapaa järjellinen. Jos kaasuautolla ajetaan biokaasua käyttäen, niin sen hiilidioksidipäästövaikutus muuttuu elinkaarensa aikana jopa negatiiviseksi, elikkä se on vielä ilmastoystävällisempi kuin sähköauto. Miksi te ette siihen tartu ja sille anna tukea? — Kiitoksia.

Puhemies Anu Vehviläinen: Edustaja Juvonen.

18.06 **Arja Juvonen ps:** Arvoisa rouva puhemies! Tässä liikenne- ja viestintävaliokunnan mietinnössä käsitellään siis lakia vaihtoehtoisella käyttövoimalla toimivan ajoneuvon hankinnan sekä ajoneuvon vaihtoehtoisella käyttövoimalla toimivaksi muuntamisen määräaikaisesta tukemisesta. Perussuomalaiset ja kokoomus ovat jättäneet tähän vastalauseen, johon on kyllä helppo yhtyä. En myöskään itse ymmärrä sitä, miksi taksiala jätetään pois täyssähköautojen hankintatuen piiristä.

Tein vuonna 2012 eduskunnassa lakialoitteen, jossa esitettiin helpotuksia muun muassa sähköautojen verotukseen. Silloin aiheesta keskusteltiin paljon, ja muun muassa taloyhtiöistä oltiin yhteydessä, että millä tavalla olisi mahdollista saada latauspisteitä sinne taloyhtiöiden pihaille. Nythän asia on jo paljon edennyt ja yhä useampi ihminen ajaa joko hybridillä tai sähköautolla. Toki kaikki helpotukset siihen, että suomalaisten olisi mahdollista hankkia vähäpäästöisiä autoja, ovat tarpeen, mutta huolestuttavaa on se, että edelleen sähköautojen hinnat ovat liian korkeita suomalaisille. Tämä olisi ensimmäinen kädenojennus siihen, että yhä useampi voisi tällaisen auton itselleen hankkia, jos hinnat olisivat matalammat. Kyllä näen, että pitkä matka on vielä siihen ajatukseen, että suomalaisten liikenne olisi kaikella tavalla sähköistetty.

Mallia on paljon otettu myös Pohjoismaista, ja Norjahan on ollut yksi edelläkävijä. Siellä jo hyvissä ajoin sähköautot olivat täysin verovapaita ja niillä ajavat pystyivät muun muassa käyttämään eri kaistoja ja parkkeeraamaan ilmaiseksi. On hyvä, jos näitä asioita edistetään entisestään myös Suomessa. — Kiitos.

Puhemies Anu Vehviläinen: Edustaja Kymäläinen.

18.08 **Suna Kymäläinen sd:** Arvoisa rouva puhemies! Kiitän valiokuntaa tämän asian käsitelystä ja kiitän myös oppositiota rakentavasta kritiikistä. Tässä keskustelussa, jota salissa on käyty, tunnistan kaikki nämä elementit, joita tässä on esille tullut, ja näistä myös on valiokunnassa käyty laajaa keskustelua niin edustajien kuin asiantuntijoiden osalta.

Yleinen tahtotila valiokunnassa tämän tuen laajentamiselle on, ja kun tässä on mainittu nämä taksit erikseen, niin tämän vuoksi myös valiokunta halusi kirjata mietintöönsä siitä, että tulevassa täytyy tarkentaa niitä mahdollisuuksia, että tätä laajentamista voidaan toteuttaa.

Edustaja Mäenpää kysyi ihan oikeutetusti mielestäni sekä vedystä että kaasuhenkilöautoista. Tietenkin vety on vielä kehittyvää teknologiaa, kuluttajille vielä verrattain hintavaa, mutta toki kehitystyötä sen eteen tehdään, ja siihen halutaan myös kannustaa, että siitäkin saadaan toimiva käyttövoima. Mutta mitä tulee kaasuhenkilöautoihin, niin tätä laajennusta on mielestäni myös relevanttia pohtia, sitä, voiko näin tehdä. Nythän tässä lakiesityksessä

Punkt i protokollet PR 146/2021 rd

lähdettiin tätä jo olemassa ollutta hankintatukea laajentamaan niin, että myös kaasupakettiautot ja -kuorma-autot... [Puhujan mikrofoni sulkeutuu] — Jahas, joku nappasi tämän ilmeisesti välillä poikki. — Eli myös paketti- ja kuorma-autot, kaasukäyttöiset, ovat nyt tämän tuen piirissä.

Tosiaan tähän on budjetoitu 6 miljoonaa euroa, ja jo nyt on esitetty valiokuntakäsittelyssä huoli siitä, ettei tämä tukiosuus ole riittävä kaikille niille haettaville ajoneuvoille, jotka tämän piiriin kuuluvat, ja sen vuoksi tämä tuen laajentaminen vielä suuremmalta osalta koskemaan muita käyttövoimia on ollut mahdotonta.

Ja tosiaan totean sen, että taksit eivät ole aiemminkaan olleet tämän hankintatuen piirissä. Tässä on lähdetty samasta lähtökohdasta, eli tämä tuki kohdistetaan vain yksityisille henkilöille, ei yrityksille — liiketoiminnan muodosta riippumatta — niin että tässä tulee huomata, että takseja ei kohdella yrityksinä eri lailla kuin muitakaan yrittäjiä.

Lisäksi Taksiliitolta on tullut näkökantaa myös siihen, että jotta tämän tuen saa, hankintakatto on 50 000 euroa, ja useasti nämä taksit, jotka liikennöivät, ovat huomattavasti arvokkaampia hankintahinnaltaan ja siten rajautuvat myös ulos tämän 2 000 euron tukisumman piiristä. Mutta tietenkin tässä olisi sellainen henkinen tahdon ele, jonka tunnistan tästä keskustelusta. Taksiautoilijoilla on ollut vaikea kausi, epäonnistunut taksiuudistus taustalla [Puhemies koputtaa] ja sen päälle korona haasteineen.

Puhemies Anu Vehviläinen: Edustaja Kiljunen, Kimmo.

18.11 Kimmo Kiljunen sd: Arvoisa puhemies! On käyty ilmeisen sopuisa keskustelu jo valiokuntavaiheessa tästä asiasta, ja yleispiirteissään varmaan vallitsee melkoinen yksimielisyys siitä, että vaihtoehtoiset autot ovat tulleet suosioon ja niille on tarve suomalaisessa yhteiskunnassa. Sähköautot ovat tulleet jäädäkseen, se on selvä asia.

Minulla on taipumus muotoilla tätä asiaa sillä tavalla, että kun tämä keskustelu käyttövoimasta kaikissa liikennevälineissä on ollut isoa debattia täällä — milloin puhutaan polttoaineveroista, milloin puhutaan tietysti muista subventioista, joita tähän käyttövoimaan annetaan — niin se ei kuitenkaan ole se ratkaisevan suuri kysymys, vaan isoin kysymys on se itse hankintahinta. Ja se on kyllä tyypillistä, että meillä Suomessa se hankintahinta on poikkeuksellisen korkea kaikilla ajoneuvoilla verrattuna kansainväliseen tilanteeseen, ja sen takia autokannat ovat vertailumaissamme yleensä parempia kuin Suomessa. Meillä on pienempiä autoja ja vanhempia autoja käytössä. Siinä suhteessa itse olisin taipuvainen myöskin sähköautojen osalta hakemaan niitä muotoja, joissa tuettaisiin sitä niin sanottua investointivaihetta, jolloin me saisimme parempia, moderneimpia autoja, myöskin käyttövoimaltaan moderneimpia autoja, käyttööme ja sitä kautta tämä liikennejärjestelmä uusituisi.

Puhemies Anu Vehviläinen: Edustaja Kymäläinen.

18.13 Suna Kymäläinen sd: Arvoisa rouva puhemies! Vielä aivan lyhyesti. Tosissaan — no, edustaja Autto ehti lähteä täältä — halusin vielä edustaja Autolle kommentoida sitä, että emme me hallituksessa halua vähentää autoilua vaan päästöjä, ja sen vuoksi monin eri keinoin ja kannustein, toimin, haluamme sitä edistää, koska uskomme niin, että mitä enemmän saamme sähkökäyttöisiä tai kaasukäyttöisiä tai päästöttömillä käyttövoimilla kulkevia autoja liikenteeseen, sitä enemmän se vauhdittaa sitten myöskin käytettyjen autojen

Punkt i protokollet PR 146/2021 rd

markkinoita, ja näin siitä tulee entistä mahdollisempaa muillekin, keski- ja pienituloisemmillekin, pitkässä juoksussa näitä autoja hakea. Tietenkin tämän tuen yksi tärkeä tavoite on se, että pystytään lisäämään vaihtoehtoisten käyttövoimien lataus- ja tankkausinfran laajentumista ja edistämään niiden kysynnän kasvua. — Kiitos.

Riksdagen avslutade den allmänna debatten och avbröt behandlingen av ärendet.