

Plenum

Torsdag 30.3.2017 kl. 15.58—18.43

3. Regeringens proposition till riksdagen med förslag till lag om distribution av alternativa trafikbränsle

Regeringens proposition RP 25/2017 rd

Remissdebatt

Andre vice talman Arto Satonen: Ärende 3 på dagordningen presenteras för remissdebatt. Talmanskonferensen föreslår att ärendet remitteras till kommunikationsutskottet, som ekonomiutskottet och miljöutskottet ska lämna utlåtande till.

Debatt

17.00 Liikenne- ja viestintäministeri Anne Berner (esittelypuheenvuoro): Arvoisa her-ra puhemies! Käsitteltävänä on esitys laiksi liikenteessä käytettävien vaihtoehtoisten polttoaineiden jakelusta. Ehdotetulla lailla pannaan osaltaan täytäntöön vaihtoehtoisten polttoaineiden infrastruktuurin käyttöönottoa koskeva direktiivi. Direktiivi velvoitti jäsenmai-ta laatimaan myös kansallisen jakeluverkkosuunnitelman liikenteen eri käyttövoimien käytön edistämiseksi. Suomen suunnitelma hyväksyttiin valtioneuvoston istunnossa 2. pä-ivä helmikuuta 2017.

Nyt annetulla esityksellä pyritään edistämään vaihtoehtoisten polttoaineiden käyttöä lii-kenteessä, jotta liikenteen riippuvuutta öljystä voidaan pienentää mahdollisimman paljon ja liikenteen haitallisia ympäristövaikutuksia voidaan lieventää. Esityksen tarkoituksena on varmistaa yhteiset tekniset vaatimukset vaihtoehtoisten polttoaineiden julkisille lataus- ja tankkauspisteille. Lisäksi tarkoituksena on asettaa kriteerit käyttäjille annettavista tie-doista, jotka koskevat vaihtoehtoisten polttoaineiden merkintöjä ja hintoja sekä lataus- ja tankkauspisteiden maantieteellistä sijaintia.

Lakiehdotuksessa vaihtoehtoisilla polttoaineilla tarkoitetaan polttoaineita tai voiman-lähteitä, joilla korvataan ainakin osittain fossiilisen öljyn käyttöä liikenteen energialäh-teenä ja joilla on mahdollista parantaa liikenteen ympäristösuorituskykyä. Liikenteessä käytettäviä vaihtoehtoisia polttoaineita ovat esimerkiksi sähkö, vety, biopolttoaineet, bio-kaasu, synteettiset ja parafiiniset polttoaineet, paineistettu maakaasu sekä nesteytetty maa-kaasu ja nestekaasu.

Lain soveltamisalaan kuuluvat julkiset tankkaus- ja latauspisteet. Julkisella tankkaus- ja latauspisteellä tarkoitetaan pistettä, johon kenellä tahansa käyttäjällä on vapaa pääsy ja jota tarjotaan käyttäjille kaupallisessa tarkoituksessa tai kaupallisen toiminnan yhteydessä. Tankkaus- ja latauspiste on julkinen myös, jos toiminnanharjoittaja itse on määritellyt sen julkiseksi. Julkisia kaupallisen toiminnan yhteydessä tarjottavia latauspisteitä ovat esimer-kiksi pysäköintipalvelun tai kauppakeskuksen pysäköinnin yhteydessä tarjottavat lataus-pisteet.

Punkt i protokollet PR 32/2017 rd

Lakiehdotus sisältää vaatimuksia käyttäjille annettavista tiedoista. Lakiehdotuksen mukaan ajoneuvon käyttäjillä tulee olla saatavilla merkitykselliset, johdonmukaiset ja selkeät tiedot siitä, mitä vaihtoehtoista polttoainetta ajoneuvoissa voi käyttää. Nämä tiedot on annettava moottoriajoneuvon ohjekirjassa, tankkaus- ja latauspisteissä, moottoriajoneuvoissa ja moottoriajoneuvon edustusliikkeissä. Edellä tarkoitetuista tiedoista on käytävä ilmi, miten polttoaine tai, jos käytössä on sähköauto, lataustapa täyttää jakeluinfrastruktuuriin liitteen II mukaiset tekniset eritelmät. Lisäksi lainsäädäntöön viedään myös kriteerit vaihtoehtoisten polttoaineiden hintojen vertailulle sekä tankkaus- ja latauspisteen sijainnin ilmoittamiselle.

Pääministeri Juha Sipilän hallituksen hallitusohjelman mukaisesti lailla edistettäisiin hallitusohjelman biotaloutta ja puhtaita ratkaisuja koskevan hankkeen tavoitteiden toteutumista edistämällä uusiutuvan energian ja puhtaan teknologian käytön yleistymistä liikenteen toimialalla.

Arvoisa puhemies! Toivon, että hallituksen esitys saa myönteisen vastaanoton täällä eduskunnassa. — Kiitos.

17.04 Hanna Sarkkinen vas: Arvoisa puhemies! Käsiteltävä asia on tärkeä. Ilmastonmuutoksen torjunnassa liikenteellä on aivan ensisijainen rooli. Suomen liikenteen päästöistä 90 prosenttia syntyy tieliikenteestä ja siitä yli puolet henkilöautoista, joten tässä on suuri potentiaali saada kasvihuonekaasupäästöt vähentymään.

Henkilöliikenteen sähköistäminen on väistämätön globaali trendi ja suuri mahdollisuus päästöjen vähentämiseen. Polttomoottori saa väistyä sähköautojen tieltä seuraavien vuosikymmenten kuluessa. Tämä tapahtuu Suomesta riippumatta. Suomessa ratkaistavana on nyt lähinnä se, kuinka nopeasti lähdemme kehitykseen mukaan ja otammeko muutoksesta irti kaiken mahdollisen hyödyn. Sähköautojen yleistyminen on suuri mahdollisuus myös koko energiajärjestelmän kannalta. Sähköautot tuovat mahdollisuuden koko Suomen sähköjärjestelmän tehotasapainon vakauttamiseen.

Suomi satsaa nyt voimakkaasti liikenteen biopolttoaineisiin ja biopolttoaineisiin yleisesti. Ne ovat tärkeä siirtymävaihe ja osaratkaisu, mutta isossa mittakaavassa henkilöauto-liikenne tulee todennäköisesti sähköistymään. On lyhytnäköistä, jos Suomi laittaa kaikki munat samaan koriin ja laiminlyö sähköisen liikenteen kehittämisen eli jos panostetaan vain biopolttoaineisiin, kun globaali trendi kuitenkin vie toiseen suuntaan.

Liikenteen sähköistyminen edellyttää toimivaa ja kattavaa latausverkostoa. Latausverkon syntyminen on iso kysymys. Kyseessä on todellinen muna—kana-ongelma. Miksi yritys rakentaisi latauspisteen, jos ei ole asiakkaita? Toisaalta, miksi kuluttaja ostaisi sähköauton, jos sitä ei voi ladata? On tärkeää, että maahan saataisiin synnytettyä kattava latausverkosto.

Hallitus lähtee siitä, että liikenteen vaihtoehtoisia käyttövoimia edistetään markkinaehtoisesti, siis ilman kummempia yhteiskunnan panostuksia. Kysymys kuuluu: Onnistuuko sähköautoliikenteen vaatima latausverkon synnyttäminen alkuvaiheessa täysin markkinaehtoisesti, vai tarvitaanko siihen kannusteita? Rakentavatko markkinatoimijat latauspisteitä ennen kuin sähköautoja on? Ja toisaalta, hankkivatko ihmiset sähköautoja ennen kuin latauspisteitä on kattavasti?

EU:n direktiivi jakeluinfrastruktuurista ei ota kantaa siihen, mitä keinoja jäsenmailla on käytössä infrastruktuurin edistämiseksi. Monet kansalliset keinot ovat käsittääkseni mah-

Punkt i protokollet PR 32/2017 rd

dollisia, esimerkiksi taloudelliset tuet, verohelpotukset tai latausinfrastruktuurin edistäminen julkisten hankintojen kautta.

Ilmastonmuutoksen kannalta seuraavat vuodet ovat ratkaisevia. Siksi meillä ei ole varaa jäädä odottelemaan markkinoiden muna—kana-ongelman ratkeamista itsestään vaan valtion tulee aktiivisesti edistää sähkö- ja kaasuautojen lataus- ja tankkauspisteiden rakentamista.

Arvoisa puhemies! Tarvitsemme siis suuren muutoksen liikkumiskäyttäytymiseemme ja autokantaamme, ja siinä vaihtoehtoisten polttoaineiden jakelu on avainasemassa, kunhan jakeluverkoston rakentamista tarvittaessa vauhditetaan valtion toimesta. Haluaisinkin kysyä nyt, kun ministeri on paikalla, aiotaanko näin tehdä, ja mitä valtio voisi tehdä sähköautojen latausinfrastruktuurin kehittämiseksi alkuvaiheessa, jotta päästäisiin eteenpäin tästä muna—kana-ongelmasta.

17.08 Mirja Vehkaperä kesk: Arvoisa herra puhemies! Olemme pakotettuja säästämään tai vähentämään liikenteen päästöjä, ja tämä on yksi keino siihen, että vuoteen 2030 mennessä jopa 50 prosenttia olemme vähentäneet liikennesektorilla päästöjä. Mutta päästöjä ei vähennetä vain ja ainoastaan tämän lain esityksen muodossa. Me tarvitsemme erilaisia toimia liikenteen päästöjen vähentämiseen. Polttoaineen sekoitusvelvollisuus bioraaka-aineen osalta on yksi, jota ollaan jo esitetty ja edistetty. Autokannan uusiminen on myöskin yksi osa kokonaisuutta. Julkisten liikennepalveluiden ja palveluverkoston ennen kaikkea kehittyminen on yksi asia ja nämä matkaketjut, joilla henkilö- ja tavaraliikennettä yhdistetään.

Lataus- ja tankkauspisteiden merkitys on hyvin tärkeä, ja edellä edustaja Sarkkinen totesikin tämän muna—kana-ilmion, että kumpaa edistämällä pääsemme nopeammin tähän päämäärään: silläkö, että jakeluinfraa kehitetään ensin, vai silläkö, että vaihtoehtoisia polttoaineita käyttäviä ajoneuvoja olisi enemmän. Tarvitsemme varmasti rinnakkain molempia. Siksi oikeastaan voisin ministeri Berneriltä kysyä sitä, kun ministeriön työryhmään jätti jonkunasteisen esityksen siitä, miten sekä valtio voisi julkisilla varoilla tukea sitä jakeluinfran syntymistä että myöskin niin, että yksityiset ovat siinä mukana. Mutta mukaan pitää ottaa ehdottomasti myöskin kotitaloudet ja siellä tapahtuvan jakeluinfran kehittäminen.

17.10 Markku Pakkanen kesk: Arvoisa herra puhemies! Hallituksen esityksessä todellakin kiinnitetään erityistä huomiota polttoainejakeluun ja jakeluverkoston synnyttämiseen Suomeen. Vaihtoehtoisia polttoaineita on tällä hetkellä hyvin Suomessa tarjottu, ja tässä esityksessä on nostettu niistä muutamia. Itse haluaisin kiinnittää huomiota, niin kuin Sipilän hallitus muutenkin, biopolttoaineitten käyttömahdollisuuksien lisäämiseen, koska sillä olisi erityisen hyvä vaikutus kotimaiseen työllisyyteen ja se tukisi hyvin hallitusohjelmaa monelta osin. Muita vaihtoehtoja, jo tällä hetkellä hyvin toimivia ratkaisuja, on muun muassa maakaasu, jonka jakeluverkkoa pitää myös Suomessa kehittää. Aivan uutena ja vielä kovin vähän käytössä olevana on myös vetyvaihtoehto, ja tässä asiassa toivoisin, että hallitus tekisi vielä enemmän sen suhteen, mitä vetyautoille tulevaisuudessa kuuluu.

Aivan oleellinen tekstiosia on tässä hallituksen esityksessä sivulla 4, missä kerrotaan, että nopein keino liikenteen kasvihuonepäästöjen vähentämiseksi on liikenteen nykyisten polttoaineiden korvaaminen uusiutuvilla tai nykyistä vähäpäästöisemmillä polttoaineilla tai käyttövoimalla. Mielestäni tässä on tämän hallituksen yksi tärkeimpiä kohtia, ja toivoi-

Punkt i protokollet PR 32/2017 rd

sinkin, että kun asia valiokuntakäsittelyssä nousee esiin, tähän kiinnitettäisiin erityistä huomiota.

17.11 Mikko Alatalo kesk: Arvoisa puhemies! Todellakin lähes 60 prosenttia liikennepäästöistä syntyy tieliikenteessä, tämä nimenomaan siis henkilöautoliikenteestä. Mutta todellakin, rekka-auto- ja rahtipuolella tämä muutoksenteke on haastavampaa. Henkilöautolla se on nopeampaa. Siellä se on mahdollista, kun päästöistä suurin osa tulee sieltä puolelta toisaalta — joten tämä on helpompaa. Täytyy olla tässä realisti, kun ajattelemme siirtymistä kuorma-autoissa uusiutuviin polttoaineisiin. Täytyy muistaa Suomen pitkät etäisyydet ja kovat talviolosuhteet. Ne asettavat haastetta myös sähköiselle liikenteelle ja raskealle liikenteelle, mutta henkilöautojen osalta uskon, että se on helpompaa.

Saksassa bundesrat on esittänyt, että bensa- ja dieselhenkilöautojen valmistus lopetetaan 2030 — maailmalla mennään tähän suuntaan. Siinä mielessä tämä jakeluinfra on tärkeää, että voidaan todellakin biopolttoaineita saada. Biopolttoaineet työllistävät todellakin myös Suomessa, ja toki täällä on sitten myös nämä maakaasut ja nestekaasut ja biokaasut, jotka ovat ehkä jääneet vähän varjoonkin tässä keskustelussa.

Totta kai valtiolla täytyy myös olla mahdollisuutensa tässä, tämä ei ehkä ihan markkinaehtoisesti mene. Kiinnittäisin huomiota siihen, että viime kaudella talousvaliokunta puheenjohtaja Pekkarisen johdolla teki ihan hyvää työtä, siellä oli aika korkea kunnianhimoso tässä asiassa.

Tämähän on aika tekninen lakiesitys. Mutta hyvä sinänsä, että asia edistyisi ja ennen kaikkea suomalainen autokanta muuttuisi. Sen takia toivoisin myös, että autoverotus nyt kähtäisi eteenpäin, vaikka nyt Liven osalta ei onnistunutkaan, ja että me saisimme meidän autokantamme myös todellakin käyttämään näitä vaihtoehtoisia polttoaineita.

17.13 Harri Jaskari kok: Arvoisa puhemies! Tässä on todellakin kysymys sellaisesta uudistuksesta, joka voi mullistaa suomalaista liikennettä ja kenties olla aito pilotti ihan maailmanlaajuisessa näkökulmassa. Niin kuin on arvoisan ministerin kanssa keskusteltu, tietyt merkittävät autonvalmistajat etsivät pilottimaita eri puolilta maailmaa.

Tähän liittyykin oikeastaan kysymyksiä: Miten arvoisa ministeri näkee, kun puhutaan tästä jakeluverkostosta, että pystymmekö löytämään markkinaehtoisien ratkaisujen siihen, vai pitäisikö siinä olla jonkinlaisia tuettuja elementtejä — niin kuin edustaja Sarkkinen sanoi, että on vähän tällainen muna—kana-reaktio, että kumpaa tulee ensin? Ja sitten, jos se ratkaisumalli onkin vaikka autot, sähköautot tai uusiutuvaa energiaa käyttävät, puhtaasti autot, niin mitä keinoja sillä puolella löytyisi? Yhtenäisen keskustelussa otettu sellainen ajatusmalli, että vaikka työsuhde-etuna olisi sellainen, että työsuhde-edun hinta olisi huomattavasti pienempi tai palkan päällä oleva osuus olisi huomattavasti pienempi, kun puhutaan vaikka sähköautoista. Tai sitten on näkymä siitä, että aidosti liikenne on tulevaisuudessa palvelua, ja sitä kautta ei ainakaan osalla ihmisistä olisi perinteisiä autoja vaan samalla voisi käyttää vaikka sähkövarastona tai muuna vastaavana taikka uudenmallisena jaettuna autonä. Minkälaisia vaihtoehtoja ministeri näkee?

17.15 Suna Kymäläinen sd: Arvoisa puhemies! Kysymyksessähän todellakin on luonteeltaan varsin tekninen esitys, jossa tarkennetaan liikenteessä käytettävien polttoaineiden jakelun osalta muun muassa jakelun määritelmiä, käytettävyyttä, tietojen ilmoittamista ja tarkastusoikeutta. Tämä on varmasti tarpeen. Tiedämme paineen liikenteestä tulevien pää-

Punkt i protokollet PR 32/2017 rd

stöjen vähentämiseen ja tarpeen siirtyä yhä vähemmän ympäristöä kuormittaviin polttoaineisiin. Suomi on pitkien etäisyyksien maa, ja siksi on huolehdittava, että vaihtoehtoisilla polttoaineilla kulkevien autojen jakeluinfra on siltä osin kunnossa, että näitä autoja voidaan käyttää myös muualla kuin Kehä kolmosen sisällä tai suuremmissa kaupungeissa. Siksi on tärkeää, että lainsäädännöllä mahdollistetaan ja edistetään vaihtoehtoisten polttoaineiden saatavuutta. Tämä ei myöskään ole keltään mitään pois, ja esitys varmasti saa ministerin toivomalla tavalla valiokunnassa ja täällä eduskunnassa kannustavan ja tarpeeksi laajan käsittelyn.

17.16 Markku Eestilä kok: Arvoisa puhemies! Lienee selviö, että sähköautot nyt alkavat tulla nopeasti. Se ei kyllä johdu Suomen lainsäädännöstä eikä suomalaisista pyrkimyksistä vaan autonvalmistajien suuresta innokkuudesta. Kysynkin ministeriltä: Missä mennään Pohjoismaissa nyt tämän latausverkoston suhteen? Kuinka kova kilpailu on latauspaikoista? Tiedän, että Fortum on ollut erittäin aktiivinen ja sillä on jo todella paljon näitä latauspisteitä ympäri Pohjoismaita. Millä tavalla — kysymys on sama kuin edustaja Jaskarilla — tämä latausverkosto toteutuu markkinaehtoisesti, ja millä tavalla valtio on mukana? Mitkä direktiivit Euroopan unionissa vaikuttavat siihen, että se on niin kattava, että maan eri alueille kohtalaisen järkevästi voidaan sähköauto ostaa, koska tämä latausinfra on edellytys sille, että ihmiset voivat sitten joka puolella ajaa sähköautoja? Ja onhan nyt varmaa, että dieselauton omistajat eivät joudu maksumiehiksi sitten siellä maaseudulla, missä niitä dieselautoja nyt paljon on ja missä ajetaan paljon?

17.17 Ari Torniainen kesk: Arvoisa herra puhemies! Tieliikenne on todellakin erittäin merkittävä kasvihuonekaasujen ja pienhiukkaspäästöjen tuottaja, sillä noin 90 prosenttia kotimaan liikenteen päästöistä syntyy tieliikenteestä, ja päästöjen vähentämiseksi liikennevälineiden käyttövoimana tulee jatkossa nykyistä enemmän pyrkiä lisäämään vaihtoehtoisten käyttövoimien osuutta fossiilista polttoainetta käyttävien ajoneuvojen rinnalla. Tavoitteena on, että vuonna 2025 uusista henkilö- ja pakettiautoista 50 prosenttia voisi kulkea jollakin vaihtoehtoisella käyttövoimalla.

Kuten hallituksen esityksestä käy hyvin esille, nopein keino liikenteen kasvihuonekaasupäästöjen vähentämiseksi on liikenteen nykyisten polttoaineiden korvaaminen uusiutuvilla tai nykyistä vähäpäästöisemmillä polttoaineilla tai käyttövoimilla. Aika paljon tässä viime aikoina on keskusteltu nimenomaan sähköautoista ja siitä, miten paljon sähköautoja tulevaisuudessa on, ja painopiste on ollut hyvinkin paljon siellä, mutta itse kyllä painottaisin näitä vaihtoehtoisia polttoaineita huomattavasti.

Arvoisa puhemies! Kuten eräät muutkin edustajat jo aiemmin, itsekin kyllä haluan kiinnittää huomiota tähän jakeluverkkosuunnitelmaan: Minkälainen siitä sitten Suomessa muodostuu, miten jakeluverkosto rakentuu, ja rakentuuko se markkinaehtoisesti vai millä tavoin? Onko valtio ehkä siinä jollain tavoin mukana? Miten yksityiset ja miten myöskin asunto-osakeyhtiöt ovat tulevaisuudessa tätä jakeluverkostoa rakentamassa?

Toinen varapuhemies Arto Satonen: Edustaja Pekkarinen, ja sen jälkeen ministerin vastauksia.

17.19 Mauri Pekkarinen kesk: Arvoisa puhemies! Olin viime vaalikaudella puheenjohtajana talousvaliokunnassa, joka antoi lausunnon siitä direktiivistä, johonka tässä viitata-

Punkt i protokollet PR 32/2017 rd

an. Sitä ennen kymmenkunta vuotta olin lähinnä ministerin tehtävissä eri kulmilta käsittelemässä aihepiiriä, johonka nyt tässä käsittelyssä oleva hallituksen esitys liittyy. Tästä syystä puhemies sallinee, että sanon muutaman sanan.

Ensinnäkin tämän esitys liittyy monella tavalla maailmanlaajuiseen ilmastokysymykseen — siihen, miten me Euroopan unionin alueella omalta osalta taklaamme tätä isoa haastetta. Meillä Suomessakin liikenteen päästöillä on erittäin suuri merkitys päästökaupan ulkopuolisissa päästöissä. Päästökaupan ulkopuolella syntyy noin 30 miljoonaa CO₂-tonnia vuodessa, hivenen vajaa, ja noin 12—13 tonnia eli lähes 40 prosenttia kaikista päästökauppajärjestelmän ulkopuolisista päästöistä syntyy liikenteessä. Tästä syystä on tavattoman tärkeää nimenomaan ilmastokysymyksen kannalta se, millä tavalla me hoidamme nämä päästöt alas. Vuoteen 2050 mennessä ei ole käytännössä enää mitään mahdollisuuksia liikenteessä aiheuttaa lainkaan päästöjä, ja oikeastaan reilusti sitä ennemmin jo Suomen sitoumukset käytännössä edellyttävät sitä, että meidän pitää nimenomaan kevyessä liikenteessä — siis nyt tarkoitan henkilöliikenteessä, ehkä sitten jossakin muualla vielä vähän päästöjä voi syntyä 2030 jälkeen — ajaa nuo päästöt erittäin vahvasti alas jo 2030 mennessä ja täysin alas, kun lähestytään 2050:tä. Suomi on ollut edelläkävijä monella tavalla tässä kysymyksessä koko Euroopan unionin laajuisesti. Me lähdimme hitaasti liikkeelle, mutta sen jälkeen, kun liikkeelle lähdimme, lähdimme aika nopeasti.

Mitä tarkoitan, kun sanon, että lähdimme nopeasti liikkeelle? Kun halutaan liikenteessä päästöjä vähentää, ylivoimaisesti nopein tapa on tarttua niihin mahdollisuuksiin, jotka ovat jo olemassa. Autokanta on olemassa ja jakeluverkko on olemassa. Tällaisessa tilanteessa nimenomaan näiden drop-in-tuotteiden — niitä sanotaan drop-in-tuotteiksi, näitä sekoitelvelvoitteen piirissä olevia tuotteita kutsutaan tällä tavalla — mahdollisimman nopea käyttöönotto oli tapa, mihinkä Suomi tarttui ensimmäisenä ja voimakkaammin kuin yksikään toinen Euroopan unionin maa. Keksimme asettaa tavoitteeksi, että Suomessa niitä on 20 prosenttia kaikesta liikenteessä olevasta polttoaineesta vuoteen 2020 mennessä, ja käytännössä nyt se, mitä Suomessa on jo tapahtumassa, on, että me menemme nopeammin, me olemme reilusti edellä siitä aikataulusta, mihinkä tuo laki meitä velvoittaa. Sen verran hyvä oli se päätös, mikä joitakin vuosia sitten, silloin noin kymmenkunta vuotta sitten, tehtiin. Yritän tällä sanoa, niin kuin edustaja Torniainen tässä ihan hyvin sanoi, että nopeimmin päästään eteenpäin nimenomaan drop-in-tuotteissa, koska ei tarvitse uusia autoja kehittää niitä varten — nykyiset autot pystyvät syömään nimenomaan sitä biodieseliä ja biobensaa — ja myöskin jakeluverkko on olemassa valmiina: ei tarvitse kumpaakaan, ei sitä kanaa eikä munaa, molemmat ovat olemassa drop-in-tuotteitten osalta.

Mutta nämä drop-in-tuotteet eivät riitä koko liikenteen polttoainehuollon osalta. Me tarvitsemme välttämättä myös muita päästöttömiä vaihtoehtoja, ja silloin sähkö ja biokaasu, tai kaasu ylipäänsä, tulevat ilman muuta vaihtoehtoiksi. Ja tämä hallituksen esitys nyt tässä suhteessa, nojautuen Euroopan unionin asianomaiseen direktiiviin, kertoo, millä tavalla tässä asiassa voitaisiin nyt mennä eteenpäin. Tämä hallituksen esitys on kyllä erittäin tekninen. Tämä ei sano tavoitteista kovin paljon mitään eikä piirrä sitä kuvaa, mikä ideaalitalanteessa esimerkiksi muutaman vuoden päästä tai kymmenen vuoden päästä Suomessa pitäisi tässä suhteessa olla. Minä toivon, että ministeri vähän valottaisi sitä, mihinkä tässä näiltä osin pyritään. On alankin erittäin hyvä ja tärkeä tietää, mikä on se tavoite, mihinkä tällä fasilitoinnilla, johon laki tähtää, loppujen lopuksi pyritään. Ne vaihtoehtoathan siis ovat kaasun ja sähkön käyttö, kaikki me tiedämme tämän. Autoja, sekä sähköautoja että kaasuautoja, on jo jonkun verran olemassa, mutta sitä tankkausinfraa ei ole olemassa, eivätkä

Punkt i protokollet PR 32/2017 rd

nuo autot hinnallaankaan välttämättä kovin hyvin kilpaile. Minun mielestäni tarvitaan nyt tässä asiassa molemmissa, sekä kanassa että munassa, vähän edistämistä.

Tällä hetkellä vissi tuki liittyy sähköautojen ostamiseen. Biokaasuauton tai kaasuauton jos ostat, niin vaikka se käyttää biokaasua, maksat siitä normaalin auton veron, ja se on mielestäni väärin. Tässä yksi käytännön toimi, johonka pitäisi tarttua: Silloin kun biokaasu on se raaka-aine — ja siihen suuntaan mennään kaiken aikaa — myöskin autoon liittyvän verotuksen pitäisi reagoida siihen, kun se polttoaine, mitä näissä autoissa käytetään, kerran on puhdasta. Eli niiltä osin kuin se on puhdasta, niin vero siihen reagoisi.

Myöskin tämän neutraliteetin kannalta, silloin kun tarkastellaan kaasuautojen ja sähköautojen välistä tilannetta, on tärkeää, että ne toimet, mihinkä valtio ryhtyy, ovat neutraaleja suhteessa kumpaankin vaihtoehtoon. Kaiken lisäksi kannattaa muistaa, että biokaasu on täysin päästötön mutta sähkö ei ole täysin päästötön vielä pitkään aikaan Suomessakaan. Tässä mielessä biokaasun jättäminen vähän sähköautojen jälkeen — pikkuisen olen näkevinäni sitä piirrettä näissä toimissa, mitä tähän saakka on tapahtunut. Minä toivon, että niin ei ole vaan aito neutraliteetti voisi näissä asioissa toteutua.

Arvoisa puhemies! Vielä totean, että Suomessa Gasum on lähtenyt hyvin liikkeelle biokaasun toimittajien ja tuottajien kanssa tässä. Mutta vielä palaan hivenen siihen, sanoisiko, yleispiirteisyyteen, mitä esitykseen liittyy. Olisi hyvä, jos hallitus vähän sitä tavoitetta kirkaistaisi, että millä aikataululla, minkälaista infraa ja mikä määrä puhtaita autoja liikenteeseen. Esimerkiksi direktiivin tausta lähti siitä, että korkeintaan 150 kilometriä on se etäisyys latauspisteestä toisiinsa. Nyt tässä lakiesityksessä ei mainita siitä lainkaan yhtään mitään.

Siis vielä kertaalleen: vähän valotusta siihen, mitä käytännössä se infra olisi ja miten niitä autoja siis saataisiin enemmän ja nopeammin markkinoille. Korostan vielä: drop-in-vaihtoehdot ovat tärkeitä ja välttämättömiä, mutta niiden rinnalle tarvitaan nyt tässä puheena olevia vaihtoehtoja.

Toinen varapuhemies Arto Satonen: Ministeri Berner, 5 minuuttia.

17.26 Liikenne- ja viestintäministeri Anne Berner: Arvoisa herra puhemies! Arvoisat edustajat, kiitoksia puheenvuoroistanne.

On juuri niin, niin kuin varapuhemies Pekkarinen sanoo: meidän suurimmat päästöt ei-päästökaupasektorilta tulevat nimenomaan liikenteestä, ja suurin osa niistä liikenteestä tulevista päästöistä tulee henkilöautoliikenteen puolelta. Se, että me teemme toimenpiteitä, jotka kohdistuvat nimenomaan henkilöautoliikenteeseen, on nytten täysin keskiössä.

Meidän tavoite on se, että me vähennämme liikenteen päästöjä puolella vuoteen 2030 ja saamme ne nollaan vuoteen 2050 mennessä. Tämä edellyttää meiltä kaiken kaikkiaan vuoteen 2030 mennessä sitä, että vähennämme kasvihuonekaasupäästöjä yhteensä 3,6 miljoonaa tonnia. Me arvioimme, että liikenteen sähköistämällä vuoteen 2030 mennessä pystymme vähentämään tästä noin 0,6 miljoonaa tonnia. 2 miljoonaa tonnia saavutamme hyödyntämällä vaihtoehtoisia polttoaineita ja sillä, että me pystymme edistämään niiden kautta erityyppisiä ratkaisuja. Sitten loput tulevat nimenomaan siitä, että saamme aikaiseksi käyttäytymismuutoksia maankäytön ja liikennejärjestelmän yhdistämistä sekä joukkoliikennettä tehostamalla. Tarvitaan siis kaikkia erilaisia ratkaisuja.

Hallitus on energia- ja ilmastoselonteossa todennut, että me tavoittelemme 250 000:ta sähköautoa vuoteen 2030 mennessä ja 50 000:ta biokaasuautoa vuoteen 2030 mennessä.

Punkt i protokollet PR 32/2017 rd

Nämä tavoitteet ovat sinänsä vaatimattomia, ja se tarkoittaa käytännössä sitä, että kun tällä hetkellä meidän autokantamme on Euroopan toiseksi vanhin — se on 11,7 vuotta vanha — niin me tarvitsisimme merkittävämpiä ja rakenteellisempia uudistuksia. Nyt kuitenkin olemme sidottuja toisaalta niihin ratkaisuihin, jotka olemme tehneet.

Tavoitteet meillä ovat selvät, ja nytten me olemme asettaneet itsellemme tavoitteeksi saavuttaa elokuuhun mennessä hyvässä yhteistyössä parlamentaarisen työryhmän kanssa sen, että löydämme ne keinot, joilla me näihin tavoitteisiin pääsemme. Työryhmä antaa tästä väliraportin elokuuhun mennessä. Energia- ja ilmastoselonteossa on laadittu tavoitteet ja puitteet mutta ei ole määritelty keinoja. Keinot määritellään nyt sitten tässä yhteistyössä, joka syntyy parlamentaarisen työn kautta.

Tämän lisäksi teemme toki niitä toimenpiteitä, jotka me joudumme joka tapauksessa lainsäädännöllisesti tekemään. Tämä esitys, joka nyt on käsittelyssä, on nimenomaan hyvin tekninen toimeenpano direktiivistä, mutta se ei ole poliittinen linjaus siitä, mitkä ovat ne keinot, joilla me pääsemme näihin tavoitteisiin. Tässä meidän on nytten odotettava parlamentaarisen työryhmän työtä ja siihen liittyviä tuloksia.

Mutta tässä kuitenkin tämän jakeluinfran osalta haluan muistuttaa teitä siitä, että työ- ja elinkeinoministeriö on tehnyt päätöksen tukea investointeja sähköautojen julkisiin latauspisteisiin vuosina 2017—2019 yhteensä 4,8 miljoonalla eurolla. Tavoitteena on sysätä liikkeelle noin 15 miljoonan euron investoinnit julkiseen lataukseen ja kolminkertaistaa nykyinen julkinen latausverkko kahden vuoden kuluessa. Samalla kuitenkin toteamme, että latausinfra tulee rakentua pääsääntöisesti markkinaehtoisesti, mutta emme poissulje sitä, että tarvitaan ja tullaan tarvitsemaan myös yhteiskunnan tukea.

Kysymys meidän osaltamme on nyt sitten käytännössä se, mitkä ovat ne työkalut, joita olemme yhteisesti valmiita käyttämään: hankintatukijärjestelmiä liikenteen verotuksen suhteen, latausinfraan tuen lisäämistä ja niin pois päin. Tätä työtä on nytten annettu parlamentaariselle työryhmälle, joka näitä kysymyksiä valmistelee. Tavoitteet löytyvät energia- ja ilmastoselonteosta. — Kiitos.

17.31 Mari-Leena Talvitie kok: Arvoisa puhemies! Kiitos ministerille hyvästä puheenvuorosta, tai pitäisikö sanoa ministerille ja edellisillekin ministereille, koska kuulimme myöskin varapuhemies, edustaja Pekkarisen puheenvuoron.

Useasti pysähtyy miettimään ja pohtimaan, mikä on säätämämme lainsäädännön tarkoitus. Onko se antaa ohjeita ja luoda niitä suuntaviivoja yhteiskunnalliselle kehitykselle, mitä toivotaan tulevaisuudessa syntyvän? Insinöörinä ajattelee, että ihminen, tekniikka ja yhteiskunta ovat yhä tiiviimmin kolmio, josta tarvitsemme kaikkia, jokaista kolmiosta. Ihminen ei enää pärjää ilman tekniikkaa, ja yhteiskunta ei kehity ilman ihmistä ja tekniikkaa.

On tärkeää, että laki antaa nimenomaan niitä suuntaviivoja vaihtoehtoisten polttoaineiden jakelulle ja alalle kehittyville markkinoille. Sen takia on tärkeää, että kun tämä parlamentaarinen työryhmä pohtii tavoitteisiin pääsyä ja sitä, millä sinne päästään, niin kannustimet olisivat ennustettavia ja pitkäjänteisiä ja jos ja kun erityisesti uusien teknologioiden käyttöön ja innovaatioihin, siihen tuotekehittelyyn, annetaan ja laitetaan kannustimia, niin ne olisivat sen kaltaisia, että ne ottavat myöskin huomioon sen, että Suomi on hyvin erilainen ja pitkien etäisyyksien maa, jotta pystyisimme luomaan sellaista lainsäädäntöä, jossa ei olisi ainoastaan hetken huuma vaan näkisimme pitkäjänteisyyden ja ennustettavuuden ja kannustettavuuden oleellisena tekijänä.

Punkt i protokollet PR 32/2017 rd

Meillähän on tältä alalta hyviä esimerkkejä, joita äskenkin jo tuotiin esiin, muun muassa Gasum ja Neste, jossa muutama [Puhemies koputtaa] viikko sitten itsekin vierailin.

17.33 Katja Taimela sd: Arvoisa herra puhemies! Hyvät kollegat! Tämän lain pyrkimys edistää vaihtoehtoisten polttoaineiden käyttöä liikenteessä on tietysti varsin kannatettava. Minä koen, että kaikki teot, joilla pystytään pienentämään öljyn määrän käyttöä, ja teot, joilla liikenteen haitallisia ympäristövaikutuksia voidaan lieventää, on yksinkertaisesti tehtävä, tai pitäisikö sanoa, että meillä ei ole varaa olla tekemättä niitä. Minä uskon, että me olemme tästä asiasta tässä salissa kaikki samaa mieltä.

Tavoite, joka liikennesektorille on asetettu ilmasto- ja energiapolitiikan nimissä — lisääntyvät sähköautot, vaihtoehtoiset polttoaineet — on haasteellinen tavoite, jonka eteen tietysti on tehtävä töitä täällä parlamenttitalossa kaikki se mahdollinen, mihin me pystymme. Tämä liikennesektoriin kohdistuva 50 prosentin päästövähennys vuoteen 2030 mennessä ja ne 250 000 uutta sähköautoa vaativat direktiivien lisäksi meiltä erilaisia toimenpiteitä hyvässä yhteistyössä parlamentaarisesti täällä talossa.

Mutta eniten tulee kansalaisilta palautetta siitä — täällä on sähköautoista käyty aika voimakastakin keskustelua — että kansalaiset ovat jotenkin ymmällään tai tavallaan eivät tiedä vielä sitä, miten esimerkiksi sähköautojen jakeluverkosto tullaan jatkossa hoitamaan ja onko siihen meillä edellytyksiä tässä pitkien välimatkojen ja etäisyyksien Suomessa. Tavallaan sitten, kun siitä tiedetään enemmän ja uskalletaan kertoa se totuus ja realismi, tällä talolla ja maan hallituksella ja tietysti liikenne- ja viestintäministeriössä on myös vastuu asian kertomisesta eteenpäin. Elikkä tämä on se asia, mistä kaikista eniten tulee nytten palautetta liittyen näihin vaihtoehtoihin polttoaineisiin.

17.35 Matti Semi vas: Arvoisa puhemies! Päästöt ja ympäristön huolehtiminen ovat tärkeitä asioita ja autojen vähäpäästöisyys on vielä tärkeämpi asia hoitaa kuntoon. Sähköauto ja uudet autot ovat kalliita tavallisille ihmisille ruveta investoimaan ja ostamaan, mutta onneksi on semmoinen laite kehitetty, millä pystyy dieselauton muuttamaan kaasuautoiksi jälkiasennuksella. Se mahdollistaa sen, että siitä tulee vähäpäästöinen auto. Se vaatii muutoskatsastuksen, mutta siinä on verotusongelmia. Minulle on annettu ymmärtää, että siinä on hirveästi verotusongelmia, mitkä vaikuttavat sitten siihen, että tulee ylimääräistä veroa maksettavaksi. Toivoisin, että tämmöistä muutosmahdollisuutta käytäisiin enempi läpi ja mietittäisiin sitä, kuinka voidaan tukea tämmöistä, että vanhempiakin autoja pystytään muuttamaan vähäpäästöisiksi, niin että ne olisivat ympäristöystävällisiä ja että niistä ei tulisi ylimääräisiä kuluja näille muuttajille, jotka huolehtivat ympäristöstä.

17.37 Markku Eestilä kok: Arvoisa puhemies! Arvoisa ministeri, ihan varsinaisesti tähän teknologianeutraliteettiin, joka tässä hallituksen esityksessä on otettu esille Parkkisähkö Oy:n lausunnossa. Vähän kyselin ministeriltä sitä — jos ministeri joutaa vielä jossakin välissä vastaamaan — että kun tässä direktiivissä on säädetty tavallaan tietyt kriteerit, mitä pitää tehdä, ja mennään ihan sähköpistokkeitten tasolle, niin kuitenkin yleisesti ottaen pidetään hyvänä teknologianeutraliteettisääntöä, että millä tavalla tahansa. Täällä Parkkisähkö Oy ei tuo kylläkään esille, mitä he tarkoittavat, mutta luulin, että kyseessä saattaa olla induktiolataus, joka lienee se tulevaisuuden muoto. Nyt kun infraa viedään eteenpäin, niin se on äärimmäisen tärkeää, että meille tulee kohtalaisen nopeasti tieto, kuinka paljon missäkin maakunnassa tulee, ja ovatko maakunnalliset sähköyhtiöt mukana tässä infran

Punkt i protokollet PR 32/2017 rd

kehittämisessä, kenties jonkun suuremman toimijan kanssa. Sitten kun tulee tieto, niin ihmiset heti tekevät niitä ostopäätöksiä. Kun on tieto siitä, että varmasti pääsee siellä maakunnan ja ehkä vähän laajemmallakin alueella liikkumaan sillä autolla ja nimenomaan pituus- ja itä-länsisuunnassa, niin sitten rupeaa tapahtumaan muutos, mikä todennäköisesti tulee olemaan kohtalaisen nopeaa. Tämän teknologianeutraliteettiasian haluan nostaa esille.

Toinen asia sitten: Kun me menemme eteenpäin ja yritämme niitä päästöjä ja päästötavoitteita saavuttaa, niin kuten täällä varapuhemies Pekkarinen mainitsi, kyllähän sekoite, biodiesel, on merkittävässä asemassa, ja kun me yritämme niitä päästötavoitteita saavuttaa, kyllähän meidän täytyy nyt huolehtia myös siitä, että puuta voidaan käyttää. Kyllä entistä tärkeämmäksi tulee se, että Suomen metsähakkuutavoitteet toteutuvat ja komissio myöntää sen, että täällä on olemassa nielut, ettei mennä tämmöiseen teoreettiseen tarkasteluun, jossa me myös sekoitevelvoitteen kanssa olemme kohta vaikeuksissa, koska puuta pitää käyttää muuallakin kuin pelkästään biodieselin valmistuksessa ja ehkä sähkön ja lämmön muodostukseen. Tämä on iso ongelma.

Sitten minä nostan yhden asian esille: Kun mennään uuteen teknologiaan ja otetaan sähköautoja käyttöön — minun mielestäni se on ilman muuta hyvä, että uudistuksia tapahtuu — niin sosioekonomisten vaikutusten pitää olla uudistuksia valmisteltaessa jo hyvin tiedossa eli kehen ne tulevat vaikuttamaan. Jo ensimmäisessä puheenvuorossani nostin esille, että kun Suomessa on bensa- ja dieselautoja, niin näitä vanhoja dieselautoja, joita 2030 tulee olemaan varmuudella, ei kohtuuttomasti rangaistaisi, koska tulee sekoitevelvoite, ja me tiedämme, että kun biodieseliä pannaan tankkiin, se dieselin hinta nousee. Nämä pitää ottaa huomioon, ettei käy niin, että meillä on tuet uuden sähköauton ostajalle, jotka sitä kautta pystyvät nauttimaan tästä verkostosta ja ehkä halvemmasta polttoaineesta, ja sitten tavallaan nämä, jotka ajavat vanhoilla autoilla, joutuvat maksamaan.

Toinen iso asia, ainakin itselleni tärkeä asia, on tämä: me tiedämme tasan tarkkaan, kuinka paljon liikenteeltä kerätään veroja, ja siitä on paljon keskusteltu viime aikoina — sieltähän on tällä vuosikymmenellä ruvettu keräämään vuoteen 2009 verrattuna 1,8 miljardia enemmän — ja joihinkin ihmisiin ja yrityksiin tieteenkin tämä veronkanto kohdistuu. Minulla on kaksi tyttäretä. Toinen asuu Helsingissä, ja hän liikkuu julkisilla, eikä hänellä ole autoa, häntä tukee valtio ja kaupunki. Toinen on Itä-Suomessa, missä on pakko olla auto, koska siellä julkinen liikenne ei toimi tai se toimii kohtalaisen huonosti. Häneltä valtio ottaa rahaa ja merkittävässä määrin ottaa. Minä olen vaatinut sitä, kun parlamentaarinen liikennetyöryhmä sitten työtään jatkaa, että meillä on selvä selvitys, kuinka paljon autoja ja ajokortteja ajetaan milläkin seudulla ja kuinka välttämätön auto on milläkin seudulla, jotta me tiedämme, keihin ihmisiin ja mihin yrityksiin veronkanto kohdistuu, koska kun se raha huomattavassa määrin sitten menee koulutukseen ja sosiaali- ja terveydenhuoltoon, niin tässä tulee veronkannon legitimizeetti otettavaksi huomioon. Sitten kun saadaan teoreettista tietoa, niin vasta sen jälkeen on mahdollisuus ottaa kantaa näihin uudistuksiin ja niihin sosioekonomisiin ja talousvaikutuksiin, joiden aina täytyy olla hallituksen esitysten pohjalla ja myös suunnittelun ja virkamiesvalmistelun pohjalla.

17.41 Ville Skinnari sd: Arvoisa puhemies! Kiitos ministerille hyvästä valmistelusta ja hyvistä vastauksista kaiken kaikkiaan. Minusta liikennekaari, ja tämäkin keskustelu, sisältää hyviä elementtejä.

Punkt i protokollet PR 32/2017 rd

Mutta kun katsomme kaiken kaikkiaan tätä sekoitusvelvoitetta, Suomen sitoumuksia, niin oma huoleni liittyy siihen, mitkä tulevat olemaan todelliset kustannukset niin valtiolle, elinkeinoelämälle kuin sitten tavallisille kuluttajille. Tästä meillä ei ole kunnollista analyysiä käytettävissä. Jotkut arviot nostavat tämän luvun jopa 1,4 miljardiin euroon kaiken kaikkiaan, ja bensatankille vaikutus olisi ehkä noin 10—30 senttiä per litra, puhumme siis isosta asiasta — tämä kaikki samaan aikaan, kun muu maailma menee sähköön, sähköautoihin ja panostaa siihen liittyvään tutkimukseen ja kehitykseen.

Energia- ja ilmastostrategia kaiken kaikkiaan, jos ja kun pelkkä bio on sen keskiössä, on riski Suomelle. Siihen sisältyy isoja poliittisia riskejä. Samaa aikaan, emme pelkästään Eurooppa-tasolla vaan myös Pohjoismaiden tasolla, odotamme kiivaasti Jorma Ollilan raporttia siitä, miltä pohjoismainen markkina näyttää: mitkä ovat Ruotsin, Norjan ja Tanskan sitoumukset vastaavissa asioissa? Koordinaatio naapurimaiden kanssa jää tässä hyvin epäselväksi. Kysymys ei ole kansallisesta asiasta, tämä on nyt jo ylikansallinen asia.

Taakanjakosektorin toimenpiteet, kuten olemme puhuneet, painottuvat liikenteeseen, mutta se jättää lähes kokonaan huomioimatta esimerkiksi öljylämmityksen, joka olisi teknologian näkökulmasta helpoin alue saavuttaa päästövähennyksiä. SDP:n talousvaliokuntaryhmä tulee olemaan hieman kriittinen tähän 30 prosentin tavoitteeseen. Se voisi olla esimerkiksi 25 prosenttia, ja se 5 prosenttia voitaisiin hakea jostain muualta. Kuten sanottua, t&k-panostukset juuri nyt sähköautoihin, sähköiseen liikenteeseen ja kaasuun ja siihen liittyvään liikenteeseen olisivat meidän mielestämme niitä asioita, mitä ei pidä unohtaa.

Kaiken kaikkiaan Suomi maksaa energiatukia tällä hetkellä noin 300 miljoonaa euroa vuodessa. Suurin osa tuista maksetaan tuulivoiman syöttötariffin muodossa. Energia-ala itse, pois lukien tuulivoima-ala, suhtautuu uusiin tuotantotukiin varsin nihkeästi. Suhtautuminen on tiukentunut, varsinkin kun on havaittu, että tuettu tuotanto sekoittaa sähkömarkkinoita ja pitää markkinahintoja ennätyksellisen alhaisella tasolla. Tämänkin asia ja kaiken kaikkiaan yritystuet ovat se asia, mikä vaikuttaa tähän kokonaisuuteen.

17.45 Mauri Pekkarinen kesk: Arvoisa puhemies! Vielä siitä, mikä näkymä maailmassa on:

Oli tilaisuus olla seuraamassa isoa seminaaria, jossa oli yksi suomalainen toimija mukana valmistelemassa maailmanlaajuista arviota siitä, mitä ovat liikenteen tulevat polttoaineet. Siellä olivat kaikkien keskeisten suurten autonvalmistajien edustajat mukana, maailman tämän alan teknologian osaajista oli merkittävästi porukkaa mukana, ja kyllä sen joukon, sen raportin selvä prioriteetti 2030-luvulle asti oli se, että sinne saakka tulevat drop-in-tuotteet ensimmäisenä. Ne saadaan makrotaloudellisesti, maailman makrotalouden mitassa, nopeammin ja edullisemmin käyttöön. Sitten asteittain näistä päivistä lähtien ja jo taakse jääneistä ajoista lähtien tulevat nämä muut vaihtoehdot ja niin poispäin, ja sen jälkeen joskus 30-luvulla ne ottavat sijansa. Eliikä tässä tarvitaan kyllä molempia ja nopeimmin päästään liikkeelle tällä tavalla.

Mitä tulee vielä biopolttoaineiden liikenteen tukeen, niin ei niitä tueta tällä hetkellä millään tavalla. Ei valtio osallistu sentilläkään niiden valmistamiseen, vaan kyllä se on ihan markkinaehtoista toimintaa se, miten niitä valmistetaan. Joskus aikaisemmin ne tuotantolaitokset saivat investointitukea, mutta nyt uudet, silloin kun monistetaan vanhoja tuotantolaitoksia, esimerkiksi St1:n kohdalla, eivät saa enää uusiin investointeihin tukea. Ne ovat saaneet niihin ensimmäisiin mutta eivät enää sitten.

Punkt i protokollet PR 32/2017 rd

Autojen verotuksen osalta minä vielä palaan uudestaan tähän neutraliteettiin, mistä edustaja Eestilä mielestäni puhui ihan hyvin. Minä en oikein jaa välttämättä sitä näkemystä, että tällä hetkellä neutraliteetti sähköautojen ja kaasuautojen välillä olisi ihan kohdallaan. Minun mielestäni sähköautoja kohdellaan edullisemmin kuin kaasuautoja. Ja onko kaasuauto maailmalla nyt ihan outo ilmentys? Ei ollenkaan, Italiassa on yli 800 000 kaasuautoa.

17.47 Ville Skinnari sd: Arvoisa puhemies! Edustaja Pekkarinen on varmasti oikeassa siinä, että maailmalla tapahtuu paljon, mutta kyllähän me näemme sen tosiasian, mihin autonvalmistajat tällä hetkellä menevät ja sitoutuvat niin Euroopassa kuin Aasiassakin: käytännössä kaikki autonvalmistajat ovat sitoutuneet laajamittaiseen liikenteen sähköistämiseen. Suomi ui tässä kehityksessä vastavirtaan, pois lukien se, että Uudenkaupungin autotehdas onneksi saa tehtäväkseen tehdä myös sähköautoja.

Vielä näihin kustannuksiin yhteiskunnalle. Kun puhumme näistä tehdasinvestoinneista, niin väitättkö te nyt, edustaja Pekkarinen, että mikään näistä investoinneista ei saisi puupohjaisiin tuotantoprosesseihin tukea? Kyllähän meillä on Suomessa tulossa 1—3 sellaista investointia, joissa on erittäin suuri valtion panostus, ja niissä osaaminen tulee Kiinasta tai Suomen ulkopuolelta, eli se ei ole meidän omaa tutkimus- ja kehitysosaamistamme, usein myös laitteet tulevat Suomen ulkopuolelta. Onko tämä oikeaa elinkeinopolitiikkaa?

Toinen varapuhemies Arto Satonen: Vielä edustaja Pekkarinen, ja sen jälkeen ministerin puheenvuoro.

17.49 Mauri Pekkarinen kesk: Arvoisa puhemies! Yritän nyt olla sotkeutumatta kovin tarkkaan tällaiseen poliittiseen debattiin. Minä äsken kerroin, että silloin, kun on uuden tyypin teknologiainvestointeja, niihin tulee tuki — on tullut tähän saakka, ja minä ymmärrän, että tälläkin hetkellä tulee. Mutta otin toisen esimerkin: St1:n investoinnit, kun se investoi uusiin biopolttoaineiden tuotantolaitoksiin. Jos se käyttää samoja teknologioita ja samantyyppisiä tehtaita, ei se saa joka kerta uutta investointitukea, ei saa, ja itse siihen tuotteeseen ei liity minkäänlaista tukea, se on verotonta. Joku voi sanoa, että se on verollisesti edullisemmassa asemassa, ja jos Skinnari näin olisi sanonut, niin tämäläinen tuki siihen toki liittyy mutta ei muunmuotoista.

Mitä vielä tulee ylipäänsä näihin tukiin, niin maailma muuttuu erittäin paljon uusiutuvan energian tuen suhteen. Saksa laittoi muutama vuosi sitten 30 miljardia euroa vuodessa, 2016 ne laittoivat 22 miljardia euroa vuodessa ja niin poispäin. Kyllä meidänkin 300 miljoonaa on aika iso tuki, ja tuulivoima vie siitä suurimman osan, se on ihan totta. Vielä edellisenkin hallituksen aikaan tehtiin päätös, että tuulivoimaa lisätään sillä vanhalla tukijärjestelmällä, mikä oli päätetty 2010, ja otettiin käyttöön vielä offshore-tuki, joka toi vielä lisää. Mutta nyt jo tiedetään, että teknologia on mennyt eteenpäin niin nopeasti, että voidaan uudistaa tukijärjestelmiä muun muassa tuulivoiman ja muidenkin uusiutuvien energialähteitten käytön osalta.

Toinen varapuhemies Arto Satonen: Ministeri Berner, 3 minuuttia.

17.50 Liikenne- ja viestintäministeri Anne Berner: Arvoisa herra puhemies! Arvoisat edustajat! Tässä kohtaa hallituksen esitys on nimenomaan direktiivin toimeenpanoesitys,

Punkt i protokollet PR 32/2017 rd

ja se on tässä lataustekniikan osalta teknologianeutraali mutta asettaa kyllä vähimmäisvaatimuksen julkisten latauspisteiden osalta, niin että se toteuttaa nimenomaan suoraan direktiivin vaatimuksia. Sen sijaan ne tavoitteet, joita hallituksen energia- ja ilmastonselonteossa on asetettu, toki ovat sellaiset, että sähköautojen tavoitteeksi asetetaan 250 000 ja biokaasuautojen 50 000. Tämä enemmän ehkä lähtee siitä, miten uskomme markkinan lähtevän liikkeelle, ja myöskin siitä, millä keinoilla meillä on kykyä tukea sitä muutosta, jota autokantaamme tarvitaan.

Sen sijaan pidän erittäin tärkeänä sitä, että biopolttoaineiden osalta teemme yhteistyötä Pohjoismaissa, ja tässä olemme itse asiassa Suomen kannalta hyvin aktiivisia. Meillä oli suunnilleen kaksi viikkoa sitten Pohjoismaiden liikenne- ja/tai energiaministereiden kanssa tapaaminen täällä Suomessa ja kävimme läpi viittä kuutta eri kohtaa, missä me voimme tehdä yhteistyötä yhteisten markkinoiden luomiseksi ja yhteisten edellytysten luomiseksi, esimerkiksi löydämmekö sopimusta siitä, mikä sekoitevelvoitteen prosentti pitäisi Pohjoismaissa yhteisesti olla, ja sitä kautta tukisimme markkinoiden syntyä ja vähentäisimme tarpeita yhteiskunnan tuelle mahdollisille investoinneille luomalla aidosti mahdollisuuksia tarjonnalle. Tätä työtä meidän tulee jatkaa, ja nyt sitä tehdään virkamiesvalmisteluna eteenpäin. Tapaamme uudestaan toukokuussa, jolloin sitten pyritään katsomaan, millä tavalla tässä voidaan edetä.

Tärkeintä on nyt myöskin se, että kukin teistä kuljettaa omaa viestiä parlamentaariseen ryhmään ja siellä tehtävään työhön, jotta me löytäisimme mahdollisimman hyvän ja laaja-pohjaisen ymmärryksen ja yhteistyön tukeman esityksen elokuulle, jolloin olisi sitten tarkoitus sopia yhteisesti niistä toimenpiteistä, joilla liikenteen päästöjä voidaan vähentää: mitä me olemme valmiita siihen investoimaan ja mitä me olemme valmiita sitten käyttämään erilaisina järjestelminä ja tukina, jotta voimme yhdessä kantaa vastuuta siitä, että liikenteen päästövähennykset toteutuvat sovitulla tavalla vuoteen 2030 mennessä? Sitä työtä tehdään nytten intensiivisesti ja aktiivisesti, joka toinen viikko tapaamme. — Kiitos.

Riksdagen avslutade debatten.

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