

Plenum

Måndag 30.3.2020 kl. 14.01—19.42

18. Regeringens proposition till riksdagen med förslag till lag om laddningspunkter för elfordon och beredskap för sådana laddningspunkter i anslutning till byggnader samt om system för fastighetsautomation och fastighetsstyrning och lag om ändring av 126 § i markanvändnings- och bygglagen

Regeringens proposition RP 23/2020 rd

Remissdebatt

Förste vice talman Antti Rinne: Ärende 18 på dagordningen presenteras för remissdebatt. Talmanskonferensen föreslår att ärendet remitteras till miljöutskottet, som grundlagsutskottet och ekonomiutskottet ska lämna utlåtande till.

Debatt

19.15 **Tiina Elo vihr:** Arvoisa puhemies! Elämme keskellä koronavirusta, mutta ratkottavamme on kiireisesti myös ihmiskuntaa uhkaava ilmastokriisi. On tärkeää, että pystymme koronaviruksen ratkaisun rinnalla viemään eteenpäin valmistelussa olevia lakiesityksiä, joilla mahdollistetaan toimia ilmastopäästöjen vähentämiseksi.

Nyt lähetekeskustelussa on hallituksen esitys laeiksi sähköajoneuvojen latauspistevalmiuksista ja latauspisteistä sekä rakennusten automaatio- ja ohjausjärjestelmistä ja näihin liittyvä maankäyttö- ja rakennuslain muutos. Esitys sisältää myös lämmitys- ja ilmastointijärjestelmien neuvontamenettelyn laajentamisen sähkölämmitys-, lämpöpumppu- ja kaukolämpöjärjestelmiin. Tämän uuden lainsäädännön tavoitteena on parantaa rakennusten energiatehokkuutta ja hillitä ilmastomuutosta. Tämän saavuttamiseksi lisätään sähköautojen latauspisteitä sekä älykkään teknologian käyttöä rakennuksissa. Uusi lainsäädäntö on osa kesäkuussa 2018 voimaantulleen rakennusten energiatehokkuusdirektiivin muutoksen toimeenpanoa. Keskityn tässä puheessa keskusteluakin herättäneisiin sähköautojen latauspisteisiin.

Arvoisa puhemies! Hallituksen tavoitteena on, että Suomi on hiilineutraali vuonna 2035. Tämä edellyttää nopeutettuja päästövähennyksiä kaikilla sektoreilla sekä hiilinielujen vahvistamista. Liikenne tuottaa noin viidenneksen Suomen kasvihuonekaasupäästöistä, ja noin puolet tästä syntyy henkilöautoilusta. Suomi on sitoutunut puolittamaan liikenteen päästöt vuoteen 2030 mennessä. Liikenteen päästöjen vähentämiseksi on vähennettävä liikennesuoritetta ja luovuttava fossiilisista polttoaineista.

Arvoisa puhemies! Sähköautojen latauspisteitä tarvitaan lisää, jotta yhä useammalla on mahdollisuus vaihtaa fossiilisilla polttoaineilla kulkeva auto sähköautoon. Autoilijalla on oltava varmuus siitä, että sähköauton pystyy lataamaan kotona, työpaikalla ja matkalla Suomen halki. Hallituksen esityksessä linjataan, montako sähköajoneuvojen latauspaikkaa on oltava taloyhtiöissä, yrityksissä, työpaikoilla, kauppojen parkkipaikoilla.

Punkt i protokollet PR 42/2020 rd

Esityksen taustalla on tosiaan EU-direktiivin kansallinen toimeenpano. Hallitus on kuitenkin nostanut direktiiviin nähden kunnianhimon tasoa, jotta uusi laki mahdollisimman hyvin tukisi liikenteen sähköistämistä ja sitä kautta ilmastopäästöjen vähentämistä. Liikenteen sähköistäminen on aivan olennainen toimi matkallamme koti hiilineutraalia Suomea 2035.

Hallituksen esityksen velvoitteet ovat direktiiviä kunnianhimoisempia uusien ja laajasti korjattavien rakennusten osalta. Näihin uusiin ja laajasti korjattaviin asuinrakennuksiin, joissa on yli neljä pysäköintipaikkaa, tulee asentaa latauspistevalmius kaikille pysäköintipaikoille. Nämä velvoitteet tulisivat sovellettavaksi vuodesta 21 lähtien. Tämä on taloyhtiöille järkevää ja kestävää valmistautumista tulevaan liikenteen sähköistymiseen. Uusi tai peruskorjattava rakennus on käytössä kymmeniä vuosia, eli nyt tehdään valmiuksia tulevaisuuden sähköautoilijoita varten.

Olemassa olevia rakennuksia koskevat velvoitteet sen sijaan ovat direktiivin perusvaatimusten mukaisia, ja mikroyritysten omistuksessa ja käytössä olevat muut kuin asuinrakennukset vapautetaan velvoitteista. Näin on toisaalta haluttu varmistaa, etteivät velvoitteet kasva rakennusten omistajille kohtuuttomiksi.

Arvoisa puhemies! Hallitus etsii parhaillaan myös muita keinoja, joilla voidaan varmistaa sähköautojen latauspisteiden saatavuus kaikkialla Suomessa nopealla aikataululla. Työ- ja elinkeinoministeriössä on valmistelussa hanke, jolla tarjouskilpailutuksen kautta saataisiin jo tämän ja ensi vuoden aikana pikalatauspiste joka kuntaan, jossa sellaista ei vielä ole. Lähtökohdan onkin oltava, että sähköautolla voi lähitulevaisuudessa matkustaa ympäri Suomen vailla ongelmia, kun latausmahdollisuuksia on riittävästi.

Arvoisa puhemies! Suomessa oli syyskuussa 2019 noin 25 000 sähköautoa, joista täyssähköautoja noin 4 200 ja loput hybridejä. Kansallisessa energia- ja ilmastostrategiassa esitetään tavoite 250 000 sähköautoa vuoteen 2030 mennessä. Joissain arvioissa puhutaan jopa 670 000 sähköautosta. [Sheikki Laakso: Ennen korona!] Sähköautojen määrä ei vähintään kymmenkertaistu kymmenessä vuodessa ilman toimivaa ja kattavaa latauspaikka-verkkoa. Tiedämme, että sähköautoja ladataan eniten kotona ja työpaikoilla, ja siellä latauspaikoista on tällä hetkellä suurimmat puutteet. Tätä yhtälöä hallitus esityksellä haluaa ratkaista. Myös alueelliset erot ovat suuret. Tällä hetkellä julkisista latauspisteistä noin puolet sijaitsee pääkaupunkiseudulla, Tampereella ja Turussa. Tämä lakiehdotus tuo koko maahan samat edellytykset sähköautoiluun.

Arvoisa puhemies! Yhteiskunta sähköistyy kovaa vauhtia. Sähköautoilun voimakas kasvu lisää osaltaan sähköön tarpeen kasvua. Onkin tärkeää huolehtia siitä, että tarvittava sähkö tuotetaan kestävästi. Myös akkuteknologiaa on määrätietoisesti kehitettävä, jotta akkumetallien tarvetta voidaan vähentää ja sähköautoilun kestävyys varmistaa tältäkin osin. Arvokkaat metallit on saatava tehokkaasti kiertoon.

Monille ongelma on myös sähköauton hinta. Yksi keino saada edullisia käytettyjä sähköautoja markkinoille on ohjata yritykset suosimaan sähköautoja työsuhteautoina. Tarvitaan tehokasta hintaohjausta, jotta päästötön sähköauto on omistajalleen edullisempi vaihtoehto kuin polttomoottoriauto.

Arvoisa puhemies! Liikenteen päästöjen mittava vähentäminen edellyttää muutoksia liikkumistottumuksiimme. Tarvitaan laajaa keinovalikoimaa: liikkumistarpeen vähentämistä, kävelyn ja pyöräilyn edistämistä, raideliikenneyhteyksien parantamista niin kaupunkien välillä kuin kaupunkien sisällä, joukkoliikenteen parantamista. Älyteknologia tarjoaa tähän uusia mahdollisuuksia, joita Suomen kaltaisessa korkean teknologian maassa

Punkt i protokollet PR 42/2020 rd

kannattaa hyödyntää. Aina yksityisautolle ei ole vaihtoehtoa. Siksi tämä lakiesitys on tärkeä ja tarpeellinen. Sähköautoilusta on tehtävä todellinen vaihtoehto heille, joiden liikku-
mistarpeisiin muut vaihtoehdot eivät riitä.

19.22 Riikka Purra ps: Arvoisa puhemies! Elämme kriisioloissa. Hallituksen hiilineutraalisuustavoite on normaalioloissakin liian kunnianhimoinen, ja nyt se on mahdoton. Esitys latauspaikoista on edelleen ylimitoitettu, eikä se ota huomioon yksilöllisiä olosuhteita ja käyttötarvetta. Murskakritiikkiä lausuntokierroksella saaneessa esityksessä olemassa olevien rakennusten latauspisteiden määrää koskevat velvoitteet laskettiin direktiivin perustasolle ja mikroyrittäjien velvoitteista muiden kuin asuinhuoneistojen osalta luovuttiin, mutta monet muut ongelmat ovat edelleen esityksessä. Lukuisat yrittäjämme ovat hätää kärsimässä. Meillä ei varsinkaan nyt ole lainkaan varaa tehdä yrittäjää ja kauppaa kuristavaa politiikkaa.

Nyt ehdotettavassa laissa on latauspisteiden määrää koskevia vaatimuksia lievennetty, erityisesti olemassa olevien kiinteistöjen osalta, mutta silti tulossa olevat kustannukset eri toimijoille ovat huomattavia. Lakiehdotus aiheuttaisi kalliita ja kohtuuttomia investointeja, jotka sijoittuvat alueellisesti väärin. Nämä investoinnit olisivat pois muista, ehkä aidommin vaikuttavista ympäristötoimista. Esitys on määriensä perusteella saastuttaja maksaa -periaatteen vastainen ja yhteiskunnan kannalta epäoptimaalinen. Näin siis normaalioloissa. Markkinaehtoisuudella ja tarpeen mukaan -periaatteella tulisi tässäkin asiassa edetä. Suunta on kohti liikenteen sähköistymistä joka tapauksessa. Jos joissain yrityksissä huomataan, että latauspaikoilla on suurta kysyntää, paikkoja lisätään. Pakottaminen kaikkia rakennuttamaan latauspaikkoja tietyn määrän verran on turhaa ja jopa haitallista. Myöskään tekniikan nopean kehittymisen vuoksi ei kannata liiaksi sitoutua nykyiseen lataustekniikkaan ja investoida ehkä nopeasti vanhanaikaisiksi jääviin latauspisteisiin. Muutama tehokas latauspiste on parempi vaihtoehto kuin kymmenet hitaat ja tyhjinä seisovat peruslatauspisteet. Suomi ei saa keulia tässä asiassa, vaan meidän pitää kaikkien latauspaikkoihin liittyvien velvoitteiden kohdalla hyväksyä sopivaksi tasoksi direktiivin vähimmäisvelvoite.

Esityksen kustannusvaikutukset ovat edelleen alakantissa, eikä sen negatiivisten välillisten vaikutusten kustannuksia ole huomioitu. Välittömiksi kustannusvaikutuksiksi on monissa asiantuntijalausunnoissa arvioitu 50—100 miljoonaa euroa vuosina 20—30, tosin todeten lähtötietojen puutteellisuuden vaikeuttavan tätä arviointia. Latauspaikkojen kustannukset voivat olla suoraan pois kiinteistöjen muusta kehittämisestä vastuullisempaan suuntaan, kuten panostuksesta energiatehokkuuteen ja uusiutuvan energian käyttöön. Myös asukkaisiin kohdistuu taloudellinen rasite, jota erityisesti näinä aikoina ei voi hyväksyä. Se, että latauspistokkeita on valtava määrä kaikkialla ja ne ovat tyhjiä, ei saa ihmisiä investoimaan sähköautoihin. Norjalaistutkimuksessa todettiin, että kotien ulkopuolella olevien latauspaikkojen vähäisyys ei ole merkittävä sähköautojen yleistymistä rajoittava tekijä. Vaikka ympäristöystävällisten vaihtoehtojen määrä teilläämme lisääntyy, ei oleellisin ongelma, johon peruskuluttajat törmäävät, ole infran vaan rahan puute.

Arvoisa puhemies! Ilmastonmuutoksen vastainen politiikka kohdistuu hyvin usein rankimmin keskiluokkaan ja työväenluokkaan. Näistä ihmisistä monet ovat vaarassa menettää työpaikkansa ja toimeentulonsa koronaepidemian myötä. Asia ei varsinaisesti muutu sillä, että toimista sanotaan tehtävän ”oikeudenmukaisia”. Oikeudenmukaisuus tässä yh-

Punkt i protokollet PR 42/2020 rd

teydessä tarkoittaa, että veroja on jostakin kerättävä entistä enemmän, jotta maksurasitusta voidaan toisaalla keventää. Nyt ei ole aika tällaisille lakiesityksille.

19.26 Esko Kiviranta kesk: Arvoisa puhemies! On hyvä asia, että sähköajoneuvojen latauspisteiden määrää ja valmiutta rakentaa niitä säädellään. Näin varmistetaan, että uusissa rakennuksissa on valmius sähköajoneuvojen lataamiseen. Yhteiskuntamme on siirtymässä vahvasti siihen suuntaan, että sähköajoneuvot korvaavat vähitellen polttomoottorikäyttöisiä ajoneuvoja. Latausmahdollisuuksien kasvu on luonnollinen edellytys sähköajoneuvojen suosion kasvulle. Sähköajoneuvot eivät voi yleistyä kovin paljon, ellei niiden latausverkko ole kattava.

Arvoisa puhemies! Sähköajoneuvojen ja polttomoottorikäyttöisten ajoneuvojen vertailussa on otettava huomioon koko yksittäisen ajoneuvon elinkaari valmistuksesta romutukseen tai kierrätykseen. Kokonaisuus on monimutkainen ja elinkaaren eri vaiheissa sähköajoneuvojen päästöt vaihtelevat suhteessa polttomoottoriajoneuvoihin siten, että tuotantovaiheessa polttomoottoriajoneuvojen päästöt ovat noin 60 prosenttia sähköajoneuvojen vastaavista, eli sähköajoneuvot ovat valmistusvaiheessa lähes kaksi kertaa enemmän saastuttavia. Tämä johtuu esimerkiksi akkuihin tarvittavien mineraalien louhimisesta. Käyttövaiheessa asetelma kuitenkin muuttuu siten, että koko elinkaarta tarkasteltaessa sähköajoneuvojen päästöt ovat runsaat 60 prosenttia polttomoottoriajoneuvojen vastaavista. Tämä kuitenkin luonnollisesti riippuu suuresti sähkön tuotantotavasta. Mikäli sähköajoneuvon tarvitsema energia tuotetaan esimerkiksi kivihiiilellä, niin lopputulos ei varmaankaan ole ympäristön kannalta polttomoottoriajoneuvoa edullisempi.

Arvoisa puhemies! Tässä keskustelussa on siis otettava huomioon monta tekijää. On kuitenkin hyvä varautua rakennusten suunnittelussa siihen, että tulevaisuudessa sähköajoneuvojen käyttö tulee lisääntymään. Uudisrakentamisen osalta meillä on tämän hallituksen esityksen myötä parempi valmius sähköajoneuvojen yleistymiseen seuraavan kymmenen vuoden aikana.

19.29 Atte Harjanne vihr: Arvoisa puhemies! Tämä esitys sähköautojen latauspisteistä ja rakennusten automaatio- ja ohjausjärjestelmistä on hyvä ja odotettu. Liikennepäästöjen puolittaminen vuoteen 2030 mennessä on osa hallituksen tavoitetta kantaa ilmastovastuuta ja tehdä Suomesta hiilineutraali 15 vuodessa. Se tavoite on tarpeellinen, mutta se ei ole ihan helppo.

Liikenne muodostaa noin viidenneksen Suomen päästöistä, ja tästä noin puolet on peräisin henkilöautoista. Liikennepäästövähennykset vaativat käytännössä merkittäviä muutoksia henkilöautojen voimanlähteisiin ja polttoaineisiin. Nämä teknologiat onneksi kehittyvät ja ovat kehittyneet nopeasti. Keskeisin on autoliikenteen sähköistäminen.

Vaikka sähköauton valmistuksen aikaiset päästöt ovat keskimäärin vastaavaa polttomoottoriautoa suuremmat, elinkaaren yli tarkasteltuna sähköllä ajaminen on kestävämpi valinta. Sähköllä liikkuminen on polttamista merkittävästi energiatehokkaampaa, ja päästöjä syntyy vain siinä valmistuksessa ja sähköntuotannossa. Sähköautojen ilmastoedut suhteessa fossiilisiin polttoaineisiin todettiin myös tuoreessa Nature Sustainability -julkaisun tutkimusartikkelissa, jossa todettiin, että käytännössä sähköauto vähentää päästöjä lähes kaikkialla maailmassa muutamaa maata lukuun ottamatta jo nyt, ja vähentää siis myös Suomessa, ja kun sähköntuotannon päästöt tässä vielä putoavat, niin asetelma selkeytyy entisestään.

Punkt i protokollet PR 42/2020 rd

Suomalaiset autoilijat ajavat keskimäärin 52 kilometriä vuorokaudessa, joten valtaosa matkoista sinänsä sujahtaisi aivan ongelmitta sähköllä. Yksi pullonkauloista ovat latauspisteet. Latausinfrastruktuuri on laajentunut kyllä vauhdilla, mutta katveja on vielä, ja pelkästään markkinapohjaisesti latausinfraa ei näillä näkymin nouse riittävän nopeasti ja kattavasti. Tämä EU-direktiiviin pohjaava lakiesitys korjaa asiaa.

Esitys on varsin hyvä. Se ottaa tasapainoisesti huomioon olemassa olevan ja uuden rakennuskannan erilaiset lähtökohdat. Lain vaatimukset latausvalmiudesta ja latauspaikoista ovat perusteltuja ja siirtymäajat riittäviä. Lausuntokierroksen palautekin otettiin aidosti huomioon. Tällä lakiesityksellä tuetaan liikenteen kestävää siirtymää.

Olen huomaavinani, että täällä käytetään tätä päällä olevaa koronavirusta ikään kuin syyntä jättää tällaisia asioita tekemättä, mutta on hyvä huomioda, että ilmastomuutos, ilmastokriisi, ei sinänsä ole mennyt mihinkään, vaikka hetkellisesti meidän päästöt tässä tulevatkin putoamaan, ja varmasti myös muuallakin.

Koronakriisi on hyvä esimerkki, missä meillä on tiedeyhteisön tuottamaa tietoa siitä, miten meitä uhkaa hyvinkin vakava vaara, ja me käytämme sitä tietoa, teemme ennakoivia päätöksiä, säästämme ihmishenkiä ja suojaamme meidän hyvinvointia. Siinä mittakaava on hyvin lyhyt verrattuna ilmastokriisiin, ja ihan täysin samanlaisia vertailuja ei kannata tehdä, mutta jotain paralleleleja siitä löytyy. Eli kyllä meidän tässäkin täytyy kuulla se tiedeyhteisön viesti ja toimia ajoissa ja sillä suojella hyvinvointia, suojella tulevia sukupolvia ja säästää myös käytännössä ihmishenkiä toimimalla niin kuin tutkittu tieto meitä ohjaa, vähentämällä päästöjä ajoissa ja suuntaamalla tällaiseen vähähiiliseen, syvään dekarbonisaatiokehitykseen. Tämä lakiesitys on osa kaikkea sitä politiikkaa, mitä se vaatii.

19.32 Hannu Hoskonen kesk: Arvoisa herra puhemies! Tämä hallituksen esitys on toki aikaan sopiva ja erittäin tarpeellinen, mutta tässäkin asiassa kannattaa aina sitä viileää harkintaa käyttää, ennen kuin lähdetään tekemään jotakin merkittävää.

Ensinnä se, että tämä direktiivihän ei tietenkään velvoita olemassa olevia omakotitaloja tai muita pientaloja siihen, että ruvettaisiin välittömiin toimenpiteisiin. Tietenkin jos taloon hankitaan sähköauto, niin silloinhan varmaan auton omistaja huolehtii siitä, että omasta talostaan sitä virtaa saa. On perusteltu sitäkin vaihtoehtoa, että kun käy kaupassa, niin pitää autoa pystyä lataamaan, mutta eihän se niin mene. Jos ihminen kaupassa käydessään viipyy keskimäärin ehkä 15 minuuttia, puoli tuntia korkeintaan normaalitalousostoksilla, niin eihän siinä ole mitään järkeä ruveta autoa lataamaan siellä parkkipaikalla, vaikka siellä valmius olisikin. Kyllä se lataus tapahtuu siellä kotona tai sitten työnantajan paikalla, ja työnantaja työntekijöitä houkutellessaan varmaan rakentaa niitä paikkoja. Kannattaa muistaa, että latausvelvoitetta pientaloihin ei tule, ja sitten jos on alle neljän asunnon yhtiö, vaikka rivitaloyhtiö, niin siihenkään sitä ei tule — paitsi jos on isompi kuin neljän asukkaan rivitalo ja tulee täysremontti siihen taloon, niin siinä yhteydessä pitää rakentaa sitä valmiutta ja yksi paikka olla sitten latauspaikka. Ja valmiushan tarkoittaa käytännössä... Nyt pitää kaksi asiaa pitää erillään: latauspiste on toimiva piste, josta saa jo virtaa siihen sähköautoon, niin että sitä voi ladata, ja latausvalmius on sitä, että suunnitteluvaiheessa vedetään sinne maahan kaapelit ja laitetaan valmius niin, että sitten kun joku ostaa sähköauton, niin sitten pystytään asentamaan ne tarvittavat laitteet siihen piuhan päähän, että auton lataaminen onnistuu.

Kannattaa huomioda tässä ilmastopolitiikassa, kun sitä käytetään keppihevosena aika moneen asiaan, myös ensinnäkin se, että jos me maailmassa moninkertaistamme sähköau-

Punkt i protokollet PR 42/2020 rd

tojen tuotannon, niin samaan aikaan meidän pitää luoda kymmeniä, satoja kaivoksia lisää tähän maailmaan. Ja mikäli olen oikein ymmärtänyt poliittisen ilmapiirin tässäkin maassa, niin kaivosten lisää tuleamista vastustetaan aivan ankarasti. Kansalaisaloite muun muassa tähtää siihen, että kaivosten toiminta tehdään mahdollittoman vaikeaksi ja niiden salliminen tänne Suomeen on lähinnä, en sano, että se on vaikeaa vaan että se on erittäin vaikeaa. No sitten jos katsotaan, missä ne kaivokset ovat, niin ne ovat Kongossa, jossa lapsityövoimaa härskisti käytetään nimenomaan koboltti-kaivoksissa, ja koboltti on se metalli, jota akkuihin paljon tarvitaan. Eihän tämä nyt voi niin mennä, että me täällä kannatamme sähkön lisääkäyttöä mutta vastustamme kaivoksia, joista materiaali nimenomaan esimerkiksi akkuteollisuuteen tulee. Kyllä jos me haluamme uskottavuutta eduskunnan toiminnalle ja kansanedustajat omalle työlleen, pitäähän meillä joku linja olla. Emme me voi yhdessä kohdassa vaatia yhtä ja toisessa paikassa sama asia kieltää. Kyllä siinä pitää linjan olla selvä.

Sanotaan yksi esimerkki, arvoisa puhemies, lopuksi omalta osaltani siitä, mikä riittää, jos haluaa ympäristöystävällisen auton tänä päivänä: Esimerkiksi minulla on kuusi vuotta vanha dieselauto, ja ostamalla siihen MY-dieseliä, Nesteen täysin biopohjaista dieseliä, sillä hetkellä kun sitä dieseliä tankkiin pumpataan asemalla, minun autoni päästöistä 90 prosenttia putoaa pois. Voiko sen parempaa ympäristötekoa tehdä, hyvin äkkiä, samoilla laitteilla, [Puhemies koputtaa] ja jos siihen siirryn ja kun ehkä siirrynkin, niin siinä tapauksessa voin hyödyntää sen vanhan investoinnin kokonaan. Sitten kun uuden auton valinta joskus tulee, niin sitten sitä katsotaan myöhemmin.

Arvoisa puhemies! Lopuksi totean vain sen, että hyvä lakiesitys on, mutta kaikessa tällaisessa kannattaa kokonaisuus katsoa, [Puhemies koputtaa] kuten edustaja Kiviranta erinomaisessa puheenvuorossaan äsken analysoi.

19.36 Jenni Pitko vihr: Arvoisa puhemies! Kun uudisrakennus valmistuu, sen on tarkoitus olla käytössä vähintään kymmeniä vuosia, usein jopa sata vuotta tai sen yli. Kauaskantoisia päätöksiä siis teemme, kun määrittelemme uudisrakentamisen normeja.

Täällä esitetään kritiikkiä sille, että jatkossa laissa vaaditaan uudis- ja korjausrakentamisessa rakentamaan tietty määrä sähköauton latauspisteitä, mutta rakentamista koskevassa sääntelyssä kuitenkin aina nimenomaan vastataan ihmisten tärkeimpiin tarpeisiin. Liikuminen on ihmisen perustarve, eikä edes tämä koronakriisi ole syy hidastuttaa liikenteen kehittymistä vähäpäästöisemmäksi.

On esitetty kritiikkiä, että tämä laki on etupainotteinen, sillä sähköautoilu ei ole vielä valtavirtaistunut Suomessa, mutta tämä on juurikin asia, jossa kannattaa kulkea askeleen edellä, sillä kiinteistökantamme uusiutuu kovin hitaasti, kuten alussa sanoin. Sähköauton hankkiminen on huomattavasti helpompaa myös silloin, kun omassa asuinympäristössä on jo valmiina sähköauton latauspaikka tai -valmius — jokainen voi kuvitella sen omalle kohdalleen.

Toisaalta, mikäli sähköautoilu nopeasti yleistyi, olisimme nopeasti tilanteessa, jossa meillä ei olisi tätä latausvalmiutta, sillä näiden rakentaminen ilman, että se kytketään uudisrakentamiseen tai korjausrakentamiseen, olisi merkittävästi kalliimpaa. Muutokset rakennuskannassa ovat äärimmäisen hitaita, noin prosentin ja parin luokkaa, ja siksi kannattaa olla etupainotteinen. Vähäiset latausmahdollisuudet ovat jo nyt paikoitellen pullonkaula sähköautoilun yleistymiselle, kuten tässä on aikaisemmissakin puheenvuoroissa tullut esille.

Punkt i protokollet PR 42/2020 rd

Edustaja Hoskonen, ehkä olemme samaa mieltä siitä, että tarvitsemme ympäristöystävällisempiä kaivoksia ja enemmän mineraalien ja metallien kierrätystä. Onkin hyvä, että hallitus nimenomaan pyrkii tähän uudistamalla kaivoslainsäädäntöä. On hyvä, että nostamme tämän ongelman esille, vaikka joka tapauksessa sähköautoilu on kokonaisuudessaan vähäpäästöisempää ja ympäristöystävällisempää kuin muu autoilu.

Toki meidän täytyy myös muistaa, että autoilusuoritteiden vähentäminen on oleellisessa osassa, kun liikennettä teemme ympäristöystävällisemmäksi. Tällöin on tärkeää panostaa muihinkin kulkutapoihin, kävelyyn, pyöräilyyn ja joukkoliikenteeseen, ja myös maankäyttö- ja rakennuslaillakin tähän pystytään vaikuttamaan.

19.38 Sheikki Laakso ps: Arvoisa puhemies! Jos hallitus olisi oikeasti tilanteen tasalla tällä hetkellä, koronan vuoksi tämä koko esitys olisi peruttu. Nyt kun kuitenkin tänäänkin on puhuttu, että vaadittaisiin vuokranantajilta vuokranalennusta ja muuta vastaavaa, niin tämä yhtälö ei nyt toimi niin kuin millään, että me yritämme nyt alentaa kaiken näköisiä vuokrahammia mutta samaan aikaan sitten teemme uusia asetuksia, joilla niin sanotusti vaaditaan vuokranantajilta lisäinvestointeja, minkä ne joutuvat tietysti sitten tulevaisuudessa laittamaan vuokriin.

Jokainen tajuaa, että vaikka puhuttaisiin tästä kolmesta kuukaudesta, mikä tässä nyt sattuu olemaan, niin meillä talouden tasapainottamisessa tämän koronaongelman takia menee kuitenkin varmasti helposti se kymmenen vuotta. Nyt on vielä se tilanne koronan aiheuttamana, että tällä hetkellä vielä harvemmalla tulee olemaan jatkossa mahdollisuus ostaa sähköautoa.

Lähtökohtaisestikin etukäteen jos ajatellaan näitä päästöpuolia tässä asiassa, niin ei ole ollut edes teoriassa mahdollista Suomessa puolittaa liikenteen päästöjä kymmenessä vuodessa, vaikka meidän sähköautojen määrä olisi teillä jopa puolet siitä, mitä siellä on, koska raskaalta liikenteeltä tulee puolet meidän päästöistä ja niitten puolittamisessa ja vähentämisessä ei päästä lähellekään samoihin tuloksiin kuin päästään henkilöautopuolella.

Tässä keskustelussa yleensäkin puhutaan, että tämä investointi olisi vuosikymmeniksi, kun talot tehdään vuosikymmeniksi eteenpäin, mutta kuka teistä oikeasti on sitä mieltä, että tätä teknologiaa, mitä me nytten työnnämme uuteen taloon, kymmenen vuoden päästä kukaan käyttää enää? Meillä ovat varmasti järjestelmät muuttuneet ja kaikki muukin on muuttunut niin paljon, että tavallaan sille latausinfraalle, mikä nyt joudutaan rakentamaan niihin uusiin taloihin, kymmenen vuoden päästä on tehtävä jotain joka tapauksessa. Tämä ei ole niin kuin nyt yritetään syöttää tätä palloa, että hei, tämä on nyt 50 vuoden investointi, niin kauan kuin tämä talo on. Ei se näin mene. Joka ikinen tietää, mitä oli teknologia kymmenen vuotta sitten tai puhumattakaan 20 vuotta sitten.

Esimerkiksi kun puhutaan kuorma-autopuolesta, meillä on tällä hetkellä Suomessa kaksi liikenteessä olevaa sähkökuorma-autoa, ja molemmat ovat omavalmisteisia. Tässä täytyy tulla jumalattomia muutoksia, että me pääsemme oikeasti sellaiseen tilanteeseen, että me voisimme kuvitella, että meillä on nyt valmis homma, mitä me hoidamme kymmeniä vuosia. Ei oikeasti vain tule toimimaan näin tämä asia. Puhumattakaan nyt siitä, että tämä korona on tehnyt sellaisen tilanteen, että me emme pysty taloudellisesti tätä yhtälöä millään tavalla jatkossa hoitamaan. — Kiitoksia.

Riksdagen avslutade debatten.

Punkt i protokollet PR 42/2020 rd

Riksdagen remitterade ärendet till miljöutskottet, som grundlagsutskottet och ekonomiskutskottet ska lämna utlåtande till.