

Täysistunto

Tiistai 16.11.2021 klo 14.01—20.21

12. Hallituksen esitys eduskunnalle laiksi vaihtoehtoisella käyttövoimalla toimivan ajoneuvon hankinnan sekä ajoneuvon vaihtoehtoisella käyttövoimalla toimivaksi muuntamisen määräaikaisesta tukemisesta

Hallituksen esitys HE 215/2021 vp

Lähetekeskustelu

Toinen varapuhemies Juho Eerola: Lähetekeskustelua varten esitellään päiväjärjestyksen 12. asia. Puhemiesneuvosto ehdottaa, että asia lähetetään liikenne- ja viestintävaliokuntaan.

Tässäkin lähetekeskusteluun varataan enintään se 30 minuuttia, ja asian käsittelyssä noudatetaan aikataulutettujen asioiden osalta sovittuja menettelytapoja. — Ministeri Harakka poissa. — Mennään keskusteluun. Edustaja Mattila.

Keskustelu

15.28 **Hanna-Leena Mattila kesk:** Arvoisa puhemies! Liikenteen päästöt muodostavat noin viidesosan Suomen kaikista kasvihuonekaasupäästöistä ja noin 40 prosenttia päästökaupan ulkopuolelle jäävästä niin sanotun taakanjakosektorin päästöistä. Näin ollen liikenteellä on keskeinen merkitys Suomen kansallisten ilmastotavoitteiden ja Euroopan unionin päästövähennysvelvoitteen saavuttamisessa. Päästöjen puolittaminen on askel kohti hiiletöntä liikennettä. Hallitusohjelmassa on sitouduttu tekemään toimia liikenteen päästöjen vähentämiseksi. Tavoitteena on edesauttaa siirtymää kokonaisuutena kestävämpään tapaan liikkua ja vapautumista fossiilisista polttoaineista.

Käsillä olevassa lakiesityksessä ehdotetaan säädettäväksi uusi laki vaihtoehtoisella käyttövoimalla toimivan ajoneuvon hankinnan sekä ajoneuvon vaihtoehtoisella käyttövoimalla toimivaksi muuntamisen määräaikaisesta tukemisesta. Laissa säädettäisiin edellytykset täyssähköautojen, sähkö- ja kaasukäyttöisten pakettiautojen sekä sähkö- ja kaasukäyttöisten kuorma-autojen hankintatuesta ja muuntotuesta bensiiniauton muuntamiseksi etanoli- tai kaasukäyttöiseksi.

Esityksessä ehdotetaan, että täyssähköautojen hankintatukea myönnettäisiin 2 000 euroa yhtä täyssähkökäyttöisen henkilöauton hankintaa tai pitkäaikaisvuokrausta varten. Hankintatukea myönnettäisiin uutena enintään 50 000 euroa maksavan henkilöauton ostoa tai pitkäaikaisvuokrausta varten. Lisäksi esityksessä ehdotetaan säädettäväksi edellytykset henkilöautojen kaasu- tai etanolikäyttöisiksi muuntamisen tuesta. Muuntotukea voitaisiin myöntää ajoneuvon etanolikonversiolle 200 euroa ja kaasukonversiolle 1 000 euroa. Tukea voisi hakea yhden ajoneuvon muuntamiseen kalenterivuodessa, ja tuen hakijana voisi olla luonnollinen henkilö tai oikeushenkilö. Kaikkia hankintatukia ja muuntotukia haettaisiin jatkossa Liikenne- ja viestintävirastosta.

Pöytäkirjan asiakohta PTK 134/2021 vp

Täyssähköautojen hankintatuen jatkoon arvioidaan lisäävän jonkin verran sähköautojen suosiota kotitalouksien keskuudessa. Hankintatuki alentaa sähköautojen myyntihintoja, mikä puolestaan alentaa sähköautoilun kustannuksia suhteessa ladattaviin hybrideihin ja polttomoottoriautoihin, joten voidaan olettaa, että osa kotitalouksista päättää hankkia sähköauton näiden sijasta.

Arvoisa puhemies! Keskustan eduskuntaryhmä suhtautuu myönteisesti lakiesitykseen hankintatuesta sähköautoille ja muuntotuesta bensa-auton muuttamiseksi etanoli- tai kaasukäyttöiseksi. Autoilu on edelleen välttämätöntä kaupunkialueiden ulkopuolella, sillä sinne eivät ulotu joukkoliikenteen edut. Lainvalmistelijoiden on myös ymmärrettävä, ettei maaseudulla voida siirtyä sähköautoiluun sormia napsauttamalla yksinkertaisesti siksi, ettei siellä ole latauspisteitä tarpeeksi. Siksikin biokaasun käytön edistäminen on luonnollisempi vaihtoehto tähän ympäristöön. Bio- ja synteettiset polttoaineet sekä biokaasu ovat kotimaisia energialähteitä ja tuovat työpaikkoja ympäri Suomen. Samalla öljyriippuvuus vähenee, mikä on tietenkin hyvä asia. Hankinta- ja muuntotuet ovat kannustava tapa autoilevien kuluttajien kannalta siirtyä ympäristöystävällisempään liikenteeseen. On myös hyvä asia, että tuetaan yhtäläisesti kaikkia tieliikennemuotoja siirtymässä kohti päästötöntä liikennettä.

Keskusta on sitoutunut vähentämään tieliikenteestä koituvia päästöjä, mutta siten, etteivät kulut nouse. Siirtymäajan täytyy myös olla reilu, koska autoiluun kohdistuvat muutokset vaikuttavat eri väestöryhmiin eri tavalla. Tulevaisuudessa liikenteen verotusta olisi saatettava oikeudenmukaisemmalle pohjalle, joka perustuisi kilometri- ja maantieluokkapohjaiseen verotukseen. Niillä alueilla, joissa autoilu ei ole välttämätöntä ja joukkoliikenne on saavutettavissa, verotus olisi korkeampi, ja vastaavasti oman auton käyttöä välttämättä vaativilla alueilla verotus olisi matalampi.

Toinen varapuhemies Juho Eerola: Näin. — Edustaja Aittakumpu poissa. — Edustaja Kymäläinen.

15.33 Suna Kymäläinen sd: Arvoisa herra puhemies! Kiitos tästä esityksestä, jota ministeri ei valitettavasti ole vielä ehtinyt esittelemään — ehkä hän on vielä matkalla tänne eduskuntasaliin. Mutta heti tässä alkuvaiheessa voin todeta, että olemme liikenne- ja viestintävaliokunnassa ottaneet tämän esityksen jo ennakkokäsittelyyn tämän päivän kokouksessa.

Tällä esityksellä säädettäisiin yhteensä kuudesta vähäpäästöisiä ajoneuvoja koskevasta tuesta. Näistä kolme on jo käytössä olevien kolmen tuen jatkamista ja kolme täysin uutta tukea. Esityksellä jatkettaisiin nykyistä sähkökäyttöisten henkilöautojen hankintatukea, konversiotukea sekä kaasukäyttöisten kuorma-autojen hankintatukea. Lisäksi ehdotetaan uusien tukien käyttöönottoa sähkö- ja kaasukäyttöisten pakettiautojen sekä sähkökäyttöisten kuorma-autojen hankintaan. Kaikkiaan tukiin ehdotetaan ensi vuodelle 6 miljoonan euron määrärahaa.

Hankintatukien tarkoituksena on vauhdittaa autokannan murrosta vähäpäästöisempiin vaihtoehtoihin ja edistää sähkön ja kaasun käyttöä liikenteessä. Samalla tavoitteena on myötävaikuttaa lataus- ja tankkausinfra kehittymiseen vaihtoehtoisten käyttövoimien kysynnän kasvun edistämisen myötä. Lisäksi tuilla pyritään vaikuttamaan sähköllä ja kaasulla toimivien ajoneuvojen hankintahintoihin laskevasti, jos niitä olisi yhä enemmän saatavilla. Mitä enemmän saamme näitä ajoneuvoja käyttöön ihmisille, sitä enemmän niitä tu-

Pöytäkirjan asiakohta PTK 134/2021 vp

lee aikanaan myös käytettyjen autojen markkinoille, jolloin niiden hankkiminen tulee mahdolliseksi yhä useammalle.

Arvoisa puhemies! Tämä esitys on osa niin kutsutun fossiilittoman liikenteen tiekartan toimeenpanoa. Esityksellä onkin osaltaan tarkoitus myötävaikuttaa jo viime kaudella linjattuun Suomen yhteiseen tavoitteeseen liikenteen päästöjen puolittamisesta vuoteen 2030 mennessä vuoteen 2005 verraten. Kuten tämä ja monet muut esitykset osoittavat, pääministeri Sanna Marinin hallitus on sitoutunut tähän tavoitteeseen.

Viime perjantaina Glasgow'ssa päättyi järjestyksessään 26. YK:n ilmastokokous, jossa jäsenmaat kokoontuivat yhteen sopiakseen siitä, miten globaaleja toimia ilmastokriisin ratkaisemiseksi tehostetaan. Pariisin sopimuksen mukaisesti tavoitteena on rajoittaa maapallon lämpötilan nousu 1,5 celsiusasteeseen verrattuna esiteolliseen aikaan. Vaikka osa onkin ollut pettynyt ilmastokokouksen tuloksiin, on selvää, että päästöjen vähentämisen tarkeys ja kiireellisyys tiedostetaan globaalisti. Tässä prosessissa myös Suomi on EU:n kanssa vahvasti mukana.

Viime heinäkuussa komissio antoi omat ehdotuksensa tiukempiin päästövähennyksiin tähtääväksi niin kutsutuksi 55-valmiuspaketiksi. Tähän pakettiin olemme tässä syksyn aikana muotoilleet Suomen kantoja, ja näiden kantojen muotoilu on vielä valiokunnassakin osaltaan kesken.

Arvoisa puhemies! Ilmastotoimia tehdään kaikilla sektoreilla niin Suomessa, EU-tasolla kuin globaalistikin. Siksi niitä tarvitaan myös liikenteessä, joka aiheuttaa viidenneksen kotimaan kasvihuonepäästöistä. Toimenpiteillä ei pyritä rajoittamaan kenenkään liikkumista, ainoastaan päästöjä. Niitä ei myöskään tehdä kenenkään kiusaksi. Hallituksen lähtökohtana onkin varmistaa oikeudenmukainen siirtymä. Siksi myös fossiilittoman liikenteen tiekartassa edetään laajalla keinovalikoimalla tuet ja kannusteet edellä, kuten tämä nyt käsittelyssä oleva esityskin osoittaa.

Tämän tuen osalta on Taksiliitto ihmetellyt, miksi taksiyrittäjät jätettiin pois vaihtoehtoisella käyttövoimalla toimivien autojen hankintatuen piiristä. Kun ministeri tänne saliin ehtii, toivottavasti pianikin, niin uskon, että hän myöskin tähän asiaan osaa antaa valaisevan vastauksen, koska uskoakseni tämä asia on ollut esillä jo valmisteluvaiheessa.

Tässä vaiheessa totean vielä päätteeksi, että valiokunta on siis aloittanut jo asian käsittelyn valiokunnassa.

Toinen varapuhemies Juho Eerola: Näin. — Ja edustaja Pitko.

15.38 Jenni Pitko vihr: Arvoisa puhemies! Tämä hallituksen esitys on hyvä ja tärkeä. Se edistää sähkökäyttövoiman yleistymistä meidän tieliikenteessä.

Näitä hankintatukiahan on laajasti esimerkiksi Euroopan maissa otettu käyttöön. Niillä mahdollistetaan sähköauton tai kaasuauton hankkiminen yhä useammalle suomalaiselle. Sitä kautta saamme myös käytettyjä autoja markkinoille, kun niitä uusina myydään, ja sitä kautta yhä useammalla on vielä mahdollisuus hankkia käytetty sähköauto, jonka hinta on luonnollisesti jo huomattavasti halvempi kuin näiden uusien, jotka tällä hetkellä ovat vielä korkeampia kuin bensakäyttöisten autojen ylipäänsä.

Suomessa tämä tuki täyssähköauton hankinnalle on 2 000 euroa, ja sitä tässä esitetään jatkettavaksi. Se on Pohjoismaidenkin mittakaavalla aika pieni. Esimerkiksi Norjassa on otettu vielä pontevampia kannusteita käyttöön, ja siellä tällä hetkellä jopa puolet uusista myydyistä autoista on sähköautoja. Eli heillä tämän sähköisen liikenteen edistäminen on

Pöytäkirjan asiakohta PTK 134/2021 vp

huomattavasti pidemmällä kuin meillä, mutta Suomi tulee kuitenkin perässä, ja onneksi sähköautojen osuus myydyistä autoista on huomattavasti kasvanut nyt tämän kuluvan puolen vuoden aikana. Toivotaan sille jatkoa.

No, jotta sähköinen liikenne voisi vielä useammalle tulla mahdolliseksi, niin me tarvitaan totta kai myös latauspaikkoja. Tämmöiselle perinteiselle työssäkäyntiliikenteelle kodin ja työpaikan välille ehkä riittää latauspaikka kotona tai siellä työpaikalla, mutta sitä on kuitenkin rajallisesti. Suomalaiset liikkuvat myös esimerkiksi mökillä ja muuten harrastamisessa, ja näille pidemmille matkoille on tarve myös julkisille nopeille latauspisteille, tai moni liikkuu työn merkeissä esimerkiksi Lapissa pitkiä matkoja päivittäinkin autolla. Siksi tarvitaan näitä julkisia pikalatauspisteitä.

Tässä esityksessä ei valitettavasti tueta sähköistä pyöräliikennettä, joka olisi toki voinut olla myös osa tätä pakettia, ja sähköpyörien hankintatuista on myös Suomessa keskusteltu. Sähköpyörien hankintahan on myös voimakkaasti kasvanut viime vuosina, ja erityisesti tässä kuluvan koronapandemian aikana ihmiset ovat innostuneet liikkumaan yhä enemmän pyörillä. Toivoisinkin, että jatkossa myös tätä sähköpyörätukea voitaisiin harkita.

Toinen varapuhemies Juho Eerola: Edustaja Mäenpää.

15.40 Juha Mäenpää ps: Arvoisa puhemies! Tässä tutustuin hiukan tähän etanolin ja kaasun ja sähköauton hankintatukeen ja erilaisiin muuntoratkaisuihin, ja tämmöisiä pieniä ajatuksia heräsi.

Maalaisjärjellä ajateltuna mielestäni kaasuauto, erityisesti biokaasua käyttävä auto, on huomattavasti ekologisempi kuin sähköauto. Täällä on mainittu, että sähköautoon edelleen maksetaan 2 000 euron hankintatuki ja kaasuautoihin ei tukea ole ollenkaan. Kun tämän kaasukonversion muuntotuki on kuitenkin tuhannen euroa, niin eikö tällä samalla logiikalla voisi niiden kaasuautojen hankintaan nostaa sen tuen nollostä eurosta tuhanteen euroon? Jollakin lailla näkisin sen järkevänä.

Sitten samaten, jos halutaan päästöjä vähentää — tästä etanolikonversiosta annetaan 200 euroa tukea — ja jos oikein hallituksella tahtoa olisi, niin mielestäni tämä etanolikonversion hankintatuki kannattaisi nostaa 500 euroon, jolloin kynnyks hankkia olisi huomattavasti matalampi. Tämmöinen etanolikonversiolaite maksaa noin neljä- ja puolisataa euroa ja siihen asennukset ja muutokatsastamiset päälle. Sitten ihmettelen, että sitä ei vielä edelleen sen jälkeenkään kuitenkaan huomioida niissä auton verotukseen liittyvissä päästöarvoissa.

Sitten pienenä pointtina täällä — minä en tiedä, koska hallitus on tämän esityksen tehnyt, mutta ei tämä millään lailla ajantasainen ole — että täällä puhutaan etanolin hinnasta, että se maksaa euron litra. Jos menette katsomaan, niin se maksaa nyt 1 euro 40, eli etanolin hinta on noussut 40 prosenttia. Pieniä pyyhkeitä voisi nyt hallitukselle tämmöisestä asiasta esittää, että te ette taida itsekään ymmärtää siellä hallituksessa, miten paljon polttoaineen hinta on noussut tämän vuoden aikana, eli pientä tarkkuutta nyt sinne teidän toiminne. — Kiitoksia.

Toinen varapuhemies Juho Eerola: Kiitoksia. — Edustaja Heinonen.

15.44 Timo Heinonen kok: Arvoisa on herra puhemies! Tämä esitys on peruseriaatteiltaan ihan hyvä ja kannatettava. Täyssähköautojen hankintatuki ja muuten näiden vaihtoeht-

Pöytäkirjan asiakohta PTK 134/2021 vp

toisten polttoaineiden käytön yleistymisen on ihan kannatettavaa. Itse en ymmärrä sitä, minkä takia esimerkiksi taksit tästä on jätetty ulkopuolelle, ja siinä mielessä tietysti olisi ollut mielenkiintoista, että ministeri olisi ollut täällä paikalla tätä esittelemässä, kun kerran meillä taksit ovat nimenomaan niitä, jotka ajavat sentyyppistä ajoa, missä nämä sähkömoottorit olisivat erittäinkin tärkeitä. Ja jos ajatellaan vieläpä kaupunkiajtoa, niin ilmaan tulevat lähipäästöt ja muut olisivat sellaisia, että siihen toivoisi tämän sähköautojen yleistymisen etenevän. Etanoli, kaasu, biokaasu, mitä tässä edellä muun muassa edustaja Mäenpää toi esille, ovat tervetulleita polttoaineita tulevaisuudessa.

Mutta täytyy muistaa se, että jälleen, kun tätä Glasgow'n kokousta esimerkiksi kuunteli, niin jollain kumman tavalla syyttävä sormi osoittaa koko ajan polttomoottoreihin. Itse en sitä logiikkaa ymmärrä, että mitä pahaa polttomoottorissa on. Eihän polttomoottori ole paha. Toyotan toimitusjohtaja Akio Toyoda totesi, että vihollinen on hiili, eivät polttomoottorit. Ja he ovat tehneet esimerkiksi polttomoottorin, joka käyttää energiana vetyä ja jonka CO₂-päästöt ovat tasan nolla. Minkä takia tällainen tekniikka, joka on hyvin pitkälle kehittynyt, pitää olla kieltämässä? Itse kannatan mieluummin teknologiarippumatonta lainsäädäntöä, oli kyse sitten kansallisesta lainsäädännöstä, EU-tason päätöksistä tai jopa maailmanlaajuisista päätöksistä: että me poliitikot emme lähtisi sorkkimaan ja sanomaan, että tehkää te insinöörit näin. Kyllä ne insinöörit osaavat tehdä, kun me sanomme, mitä sieltä pakoputkesta noin konkreettisesti ja kuvainnollisesti saa tulla. En ymmärrä, miksi polttomoottoreita haluttaisiin kieltää, ja Toyotan pääjohtajan Akio Toyodan kommentti ”vihollinen on hiili, eivät polttomoottorit” on minun mielestäni erittäin hyvä ja kuvaava tähän.

Mutta olisin mielelläni, kun tässä on myös puhuttu siitä, miten paljon tämän nykyisen hallituksen aikana polttoaineiden hinnat ovat nousseet... Vuosi sitten elokuussa tämä hallitus teki koko 2000-luvun suurimman korotuksen bensa- ja dieselveroon. Niin suurta korotusta ei ole tehty tällä vuosituhannella kertaakaan. Se kohdistui nimenomaan maaseudulla asuviin ihmisiin, niihin, jotka joutuvat paljon autoa käyttämään, ja silloin sitä perusteltiin, että koska maailman öljyhinnat ovat alhaalla, niin ei nyt tosiasiallisesti se tolalla tapahtuva hinta nouse. No, nyt sitten, kun tolalla käy, niin tällä hetkellä maksetaan noin kahden euron litrahintoja, dieselissäkin puhutaan jo erittäin korkeista summista. Ja vuosi sitten, 28.10., lokakuussa, oli keskustelua tästä niin sanotusta kompensatiomallista. Olin kysynyt tästä nyt tänään, kun tästä on mennyt vuosi. Liikenneministeri Timo Harakka totesi silloin A-studiossa tulonsiirroista, että ”pankkitilille ilmestyy rahaa”, ja nyt, kun kävin tankkaamassa täyden tankin, toista sataa euroa, ja katsoin omaa tiliäni [Suna Kymäläisen välihuuto] — edustaja Kymäläinen — niin minun tililtäni vain lähti rahaa, toista sataa euroa, kun tankkasin! Ja vuosi on kulunut siitä, kun ministeri Harakka sanoi, että pankkitilille alkaa ilmestyä rahaa meille maaseudulla asuville [Suna Kymäläisen välihuuto] ja meille, joiden on pakko ajaa. Nyt olisin halunnut liikenneministeri Harakalta saada vastauksen siihen, että kuinka pitkällä tämä valmistelu on tässä järjestelmässä, kun hän vertasi sitä lapsilisiin, että se tulee vähän samalla lailla kuin lapsilisä pankkitilille ilmestyy. Hän totesi, että pankkitilille ilmestyy rahaa. Harakka vastasi Ylellä kysymykseen siitä, millainen tulonsiirto voisi olla kyseessä, kun tätä liikenteen kompensatiomallia tehdään.

Ja nyt kysyisin, kun täällä on hyvin liikennettä tunteva liikennevaliokunnan puheenjohtaja, edustaja Kymäläinen paikalla. Te olette varmasti käyneet Harakan kanssa keskustelua, joten missä vaiheessa nämä rahansiirrot ovat nyt sitten tapahtumassa, eli missä vaiheessa ne rahat alkavat ilmestyä sinne tilille tankatessa? Vai onko niin, että tulevaisuudessa tililtä lähtee yhä suurempia summia rahaa pois? Mielelläni kuulisin sosiaalidemokraattien ja

Pöytäkirjan asiakohta PTK 134/2021 vp

pääministeripuolueen vastauksen tähän, kun se oli ihan selkeä esitys, että rahaa alkaa ilmestyä meidän tilille, kun me käymme tolpalla. [Juha Mäenpää nauraa]

Toinen varapuhemies Juho Eerola: Edustaja Kymäläinen, 1 minuutti.

15.49 Suna Kymäläinen sd (vastauspuheenvuoro): Arvoisa herra puhemies! Olen siinä asiassa edustaja Heinosen kanssa täysin samaa mieltä, että minäkään en ymmärrä sitä, miksi polttomoottoreita pitäisi kieltää tai miksi polttomoottoriautot nähtäisiin pahana. Tästä me olemme täysin samaa mieltä, sillä me emme ole kieltämässä polttomoottoriautoja. Me olemme kannustamassa vaihtoehtoihin käyttövoimiin ja annamme täyden tuen autoteollisuudelle, joka koko ajan tekee kehitystyötä, jotta autot ovat yhä vähäpäästöisempiä, ja en pidä tätä ongelmana.

Mutta se ei myöskään sulje pois sitä, että meidän täytyy etsiä muita vaihtoehtoisia päästöttömiä keinoja, ja sen vuoksi kuljemme näiden tukien kautta. Jo viime kaudella aloitettuja tukia jatketaan tässä, ja nyt tässä tuodaan keinovalikoimaan vielä laajemmin uusia tukia.

Vastaan sitten myöhemmin jatkoon, [Puhemies koputtaa] tässä aika jo loppui.

Toinen varapuhemies Juho Eerola: Puhujalistaan. — Edustaja Koponen.

15.51 Ari Koponen ps: Arvoisa puhemies! Liikenne- ja viestintävirasto antaa aiheellista kritiikkiä hakemusmenettelystä, jonka tulisi olla mahdollisimman yksinkertainen, nopea ja hallinnollisesti kevyt. Ei ole hyväksyttävää, että kuluttajat joutuvat odottamaan tukipäättöksiä viikkoja tai jopa kuukausia. Isolle osalle kuluttajista 2 000 euronkin tuen saaminen ratkaisee, millaisen auton tämä hankkii tai on hankkimatta.

Toinen varapuhemies Juho Eerola: Edustaja Wallinheimo.

15.51 Sinuhe Wallinheimo kok: Arvoisa puhemies! Onhan tätä hallituksen esitystä maltillisesti kiitettävä. Eduskunnassa on parhaillaan käsittelyssä myös massiivinen EU:n 55-valmiuspaketti, ja sen yhteydessä on käynyt selväksi, että toimia tarvitaan myös liikenteen ilmastopäästöjen leikkaamiseksi fiksulla ja kansalaisia mahdollisimman vähän kurjistavalla tavalla. Siihen tämä esitys soveltuu kohtalaisen hyvin, joskin ainakin saadun lausuntopalautteen perusteella esityksen vaikutuksia ei pidä kuitenkaan liioitella.

Perusteltuja huolenaiheita ovat ainakin nyt asetetun tuen taso. Monet lausunnonantajat katsovat, ettei asetettu 2 000 euron kannustin riitä. Syynä tähän on ennen kaikkea täyssähköautojen edelleen korkea hinta. Esimerkiksi Autotuojat ja -teollisuus ry toteaa 10.10.21 päivätyssä lausunnossaan näin: ”Vaikka sähköautojen kysyntä kasvaa henkilöautokannassa ripeästi, hankintatuella on perusteltu tarve, sillä hintaero keskimääräisen polttomoottorikäyttöisen auton ja täyssähköauton välillä on vielä noin 20 000 euroa, eli pienen uuden henkilöauton verran. Lokakuun alusta voimaan astunut täyssähköautojen autoveron poistaminen ei vielä yksinomaisten toimenpiteiden ole riittävä kannuste sähköautojen kysynnän lisäämiseksi. Käyttövoimamurroksen alkuvuosiin suunnatun hankintatuen vaikutus sähköautojen määrään kannassa myöhempinä vuosina on merkittävä, kuten Norjan ja Ruotsin autokannan kehitys osoittaa.” Oma lukunsa tässä on vielä henkilöautopuolelle asetettu hankin-

Pöytäkirjan asiakohta PTK 134/2021 vp

tatuen katto, joka käytännössä sulkee ulos merkittävän osan kuluttajille tarjolla olevista täyssähköautoista. Siksi valiokunnassa voi olla paikallaan tarkistaa vielä tätä tasoa.

Toinen huoli, arvoisa puhemies, liittyy tähän hankintatukeen varatun rahoituksen riittävyyteen. Monet lausunnonantajat katsovat, että valtioneuvoston talousarvioesityksessä esitetty kahden ja puolen miljoonan euron vuosibudjetti ei nykyisessä sähköautomarkkinassa ole riittävä määräraha sähköhenkilöautojen hankintatuella. Vaarana tällöin on se, että alibudjetointi johtaa tuen kilpajuoksumaiseen hakuun, ja tämä puolestaan aiheuttaisi sähköautojen kysynnässä markkinahäiriöitä osan kotitalouksista jäädessä odottamaan mahdollista tuen jatkorahoitusta. Pahimmillaan tämä voisi johtaa autokannan sähköistymisen hidastumiseen eli päätavoitteen karkaamiseen. Siksi tätä rahoituksen riittävyyttä on syytä tarkastella tarkasti.

Lisäksi, arvoisa puhemies, olen samaa mieltä monen lausunnonantajan kanssa siitä, että tämän hankintatuen rajaamisessa olisi voinut olla enemmän tulevaisuuteen perustuvaa etunojaa. Toisin sanoen hankintatukea olisi voinut nyt jo laajentaa vetyautoihin. Tulevaisuusvaliokunnan useissa kuulemisissa tulevaisuuden liikenteestä on käynyt ilmi se, että poltto-kennoautojen on ennakoitu yleistyvän autokannassa vähitellen 2030-luvun lähestyessä. Toistaiseksi vetyautojen määrä on meillä toki olematon, paljon jakeluverkon puuttumisen takia, mutta muutos tässä voi olla nopeaa, kuten Keski-Euroopasta huomaamme. Eräällä tavalla tämä on myös tasa-arvokysymys. Jotta hankintatukilaki olisi erilaisia sähköenergian lähteitä hyödyntäville sähkömoottoriautoille teknologianeutraali, kaikki esitetyt hankintatuet tulisi avata myös vetyautoille. Nyt ikävä kyllä tässä hallituksen esityksessä ei näin tapahdu.

Toinen varapuhemies Juho Eerola: Näin. — Alamme lähestyä loppua siinä, mikä tälle keskustelulle tässä vaiheessa varattu aika oli, mutta koska ministeri Harakka juuri saapui paikalle, niin annetaan mahdollisuus vielä esitellä. — Olkaa hyvä.

15.55 Liikenne- ja viestintäministeri Timo Harakka (esittelypuheenvuoro): Arvoisa puhemies! Hyvät kollegat! Pahoittelut tästä aikataulujen sekaannuksesta. Toivottavasti tulen myös vastanneeksi joihinkin kysymyksiin, joita varmastikin täällä salissa on hankintatuesta esitetty. Niitä on julkisuudessa käyty jo useita kuukausia, ja sen tähdenhän tämän esityksen valmistelu, tapa, jolla sitä ollaan toteutettu, on ollut erityisen herkkää, koska markkinahäiriön vaara on ollut tässä monella tapaa suuri, ja olen iloinen siitä, että autoalalta on tullut erityisen lämmin kiitos siitä, että tämä on onnistuttu hoitamaan tavalla, joka ei ole häirinnyt autokauppaa esimerkiksi sillä tavoin, että sen tulevan suuren hankintatuen odotuksessa ihmiset jättäisivät sähköautoja hankkimatta, vaan esimerkiksi nyt lokakuussa tilanne oli se, että aivan ennätyksellinen määrä täyssähköautoja rekisteröitiin uutena, 18 prosenttia, ja sen päälle vielä 20 prosenttia ladattavia autoja, joten lähtökohdat tälle hallituksen esitykselle ovat erinomaiset.

Eli toisin sanoen, kuten varmaan on käynyt ilmi, tässä hallituksen esityksessä tuetaan vaihtoehtoisilla käyttövoimilla toimivien ajoneuvojen hankintaa sekä myöskin vaihtoehtoisella käyttövoimalla toimivaksi muuntamisen määräaikaista toimia. Se on osa fossiilitoman liikenteen tiekarttaa, josta valtioneuvosto päätti toukokuussa 21.

Esityksen mukaan sähkökäyttöisten henkilöautojen hankintatuki jatkuisi nykyisellään eli tukea voitaisiin myöntää yksityishenkilöille enintään 50 000 euroa maksavan täyssähköauton hankintaan 2 000 euroa ja myöskin henkilöauton muuntotuki säilyisi ennallaan.

Pöytäkirjan asiakohta PTK 134/2021 vp

Uutena pakettiautojen ja kuorma-autojen hankintatukea voivat hakea sekä yksityishenkilöt että yritykset, ja tuen suuruus porrastuu ajoneuvon kokoon. Vastaavasti hankintatuen hakemusmenettely uudistuisi, ja tuen myöntämisestä vastaa Liikenne- ja viestintävirasto. Täyssähköisen henkilöauton tukea haettaisiin hankinnan jälkeen. Pakettiautojen, jotka on tähän sähkötoimisina tuotu uutena, ja kuorma-autojen, sekä sähköisten että kaasua käyttävien, hankintatuen osalta hakijan tulisi toimittaa hakemus ennen ajoneuvon hankintaa Liikenne- ja viestintävirastoon.

Kaksi kysymystä, jotka ovat tässä yleisimmin nousseet esille:

Taksit ovat kysyneet, miksi tämä hankintatuki ei koske takseja, ja tämä on tietenkin asia, johon täytyy suhtautua kaikella vakavuudella. Nimittäin taksiala on tietenkin tässä pandemian aikana kärsinyt merkittävästi. Samalla myöskin sitten taksilain ja taksisääntelyn uudistukset ovat johtaneet monen osalta vaikeisiin tilanteisiin. Nyt on kuitenkin niin, että jos verrataan taksikäytössä syntyviä kilometrejä sitten yksityiskäytössä syntyviin kilometreihin, niin erohan on tietenkin huomattava, jolloin on selvää, että näitten käyttökustannusten huomattava väheneminen, kun siirrytään polttomoottoriautosta sähköautoon, jo itsessään saa aikaan sen, että mahdollisesti alkuvaiheessa kalliimpi sähköauton kustannus tulee melko nopeasti kuoletettua, ja kun sähköautojen hinnat tulevat alaspäin, niin sitäkin nopeammin.

Sitten se toinen kysymys tietysti liittyy siihen tuen tasoon, joka monissa Euroopan maissa on korkeampi, monissa huomattavasti korkeampi kuin Suomessa. Olemme pyrkineet saamaan aikaan tilanteen, jossa äkillistä markkinahäiriötä ei syntyisi ja että toimisimme vastuullisen valtiontalouden puitteissa. Tavoitteemme on tietenkin seurata sitä reaaliaikaisesti, että tämä hankintatuki on riittävä ajateltuun tarkoitukseen ja ennen kaikkea siihen uskoakseni meidän kaikkien yhteiseen päämäärään, jossa suomalainen henkilöautoliikenne on sähköistynyt vuoteen 2030 mennessä, kuten fossiilittoman liikenteen tiekartassa on ennakoitu.

Mehän saimme kevääseen 2020 verrattuna sellaisen myönteisen tiedon, että päästövähennykset olivat jo ennakoitua suuremmat, ja vastaavasti myöskin oletus siitä, montako sähköautoa vuonna 2030 on liikenteessä, on merkittävästi noussut. Se on noussut noin 300 000:sta ensin peräti 600 000:een ja nyt viimeisimmässä ennusteessa 700 000:een, joka tarkoittaisi, että neljäsosa tieliikenteessä olevista henkilöautoista olisi sähköisiä tai vähintään ladattavia. Näin ollen näytämme olevan oikein, oikein hyvällä tiellä tältä osin, ja uskon, että tämä toimenpide saa aikaan ne tavoitellut päästövähennykset ilman, että meidän tarvitsisi ryhtyä sellaisiin toimiin, jotka tavallisten ihmisten autoilun kustannuksia havaittavasti nostaisivat.

Kiitoksia, arvoisa puhemies, kiitoksia, hyvät kollegat. Luotan, että myös valiokunnassa tämä esitys saa hyvän kohtelun.

Toinen varapuhemies Juho Eerola: Näin, ja kiitokset ministerille. — Keskustelu ja asian käsittely keskeytetään. Asian käsittelyä jatketaan tässä istunnossa päiväjärjestyksen muiden asiakohtien tultua käsitellyiksi.

Asian käsittely keskeytettiin kello 16.02.

Pöytäkirjan asiakohta PTK 134/2021 vp

Asian käsittelyä jatkettiin kello 20.17.

Ensimmäinen varapuhemies Antti Rinne: Nyt jatketaan aiemmin tässä täysistunnossa keskeytetyn asiakohdan 12 käsittelyä. — Keskustelu jatkuu. Edustaja Torniainen poissa — edustaja Tynkkynen, olkaa hyvä.

20.17 Sebastian Tynkkynen ps: Kiitoksia, arvoisa herra puhemies! Tässä salissa keskustellaan nyt vaihtoehtoisella käyttövoimalla kulkevien menopelien hankinnan ja sellaiseksi muutettavien menopelien tukemisesta. Muistuttaisin hallitusta siitä tosiasiasta, että suurimmassa osassa Suomea vaihtoehdot käyttövoimaksi ovat bensa tai diesel. Espoosta Helsinkiin kulkeva työmatkalainen voi ehkä valita hybridi-Mersun, sähkö-Teslan tai metro-matkan välillä. Maaseudulla asuvan vaihtoehdot ovat kuitenkin vähissä, ja liikkumaan pitäisi päästä. Vaihtoehdot ovat käytännössä: tankkaanko tänään kallista polttoainetta vai huomenna vielä kalliimpaa polttoainetta.

Ministeri Harakka on jo kovaan ääneen mainostanut, että hallituksen toimet eivät polttoaineiden hintoja nosta ja että pienituloisille ja harvaan asutuilla seuduilla asuville tämäkin korvattaisiin. Tästä huolimatta monella paikkakunnalla kaksi euroa on jo paukkunut mittareissa rikki, eikä rahaa ole kukkaroon ilmestynyt. Mitkä heidän vaihtoehtonsa ovat? Pitääkö hankkia ensiautoksi uusi Tesla ja tankata Hiaceen etanolia? Haloo!

Olin viikonloppuna Kainuuta kiertämässä, ja lupasin tuoda monen nuoren tervet tälle Suomen ylimpään päätöksentekopaikkaan, eduskuntaan. Bensan ja dieselin hinta ei vaikuta pelkästään työmatkoihin tai vaikkapa kuljetusyrittäjiin ja sitä kautta ruoan hintoihin kaupoissa. Eräs nuori tuli tuskastelemaan Suomussalmella Jalonraitissa, että hänellä on tyttökaverin luokse matkaa 30 kilometriä. Siinä tulee rakkaudelle hintaa. Täällä Helsingissä naureskellaan usein maaseudun nuorille jättille, kun jotkut jäävät peräkammarin pojiksi eikä vaimoja löydy, niin pitääkö sitä tositaroituksella heittää kapuloita sitten rattaisiin? Ja kun minä tämän kerroin luvan kanssa TikTokissa, kyllä alkoi tulemaan usealta nuorelta viestiä, kuinka seurustelukumppanin luona käymiselle tulee harvaan asutulla seudulla hintaa.

No sitten nuorille ei hirveästi ole harrastusmahdollisuuksia kaikkialla Suomessa, mutta monelle nuorelle maaseudulla mopoharrastus on hirveän rakas. Se, kun päästään ajelemaan ja näkemään kavereita, varmistaa, etteivät nuoret jää kotiin homehtumaan, vaan on sitä sosiaalistakin elämää. Terveisiä sinne Kajaaniin mopopojille, jotka tulitte miittiin viime lauantaina. Teidän terviseenne on nyt tuotu täältä eduskunnan pöntöstä kaikelle kansalle. Monellakaan muulla asialla ei ole nyt yhtä kiire kuin polttoaineveron laskemisella. Ihmisiltä loppuvat rahat kulkea. — Kiitos.

Keskustelu päättyi.

Asia lähetettiin liikenne- ja viestintävaliokuntaan.