

Täysistunto

Tiistai 5.2.2019 klo 14.04—15.28

4. Hallituksen esitys eduskunnalle laeiksi biopolttoöljyn käytön edistämisestä, biopolttoaineiden käytön edistämisessä liikenteessä annetun lain muuttamisesta sekä biopolttoaineista ja bionesteistä annetun lain 2 §:n muuttamisesta

Hallituksen esitys HE 199/2018 vp

Valiokunnan mietintö TaVM 29/2018 vp

Toinen käsittely

Toinen varapuhemies Tuula Haatainen: Toiseen käsittelyyn esitellään päiväjärjestyksen 4. asia. Nyt voidaan hyväksyä tai hylätä lakiehdotukset, joiden sisällöstä päätettiin ensimmäisessä käsittelyssä.

Keskustelu

14.56 **Jani Mäkelä ps:** Arvoisa puhemies! Esitän vastalauseen 2 mukaisen ehdotuksen lakiehdotusten hylkäämisestä.

Toteutuessaan tämä esitys tulisi merkittävällä tavalla lisäämään niin lämmityksen kuin liikenteen kustannuksia maassamme. Perussuomalaisten mielestä asuminen ja liikenne päinvastoin maksavat Suomessa jo liikaakin. Ainakaan lisäkustannuksia ei voida mitenkään hyväksyä, kun kustannuksia päinvastoin pitäisi alentaa.

14.56 **Lauri Ihalainen sd:** Arvoisa puhemies! Ehdotan hyväksyttäväksi mietintöön liittyvät vastalauseen 1 mukaiset kolme lausumaa.

14.56 **Hanna Sarkkinen vas:** Arvoisa puhemies! Lain ensimmäisessä käsittelyssä käytiin jo laajaa keskustelua lain sisällöstä ja ylipäätään biopolttoaineisiin ja liikenteen päästövähennyksiin liittyvästä tematiikasta, ja sen lisäksi esiteltiin myös nämä vastalauseen 1 mukaiset lausumat, joten kannatan siis edustaja Ihalaisen esittämiä vastalauseen 1 mukaisia lausumia, jotka käsittelevät sekoitevelvoitteen tarkistamista lain voimassaolokaudella ja sekoitevelvoitteen kehittämistä synteettisten polttoaineiden osalta tekniikan ja määritelmien kehittyessä, sekä kolmatta lausumaa öljykattiloiden remonttituesta sosiaalisin perustein.

14.57 **Olli Immonen ps:** Arvoisa puhemies! Perussuomalaisten eduskuntaryhmä on suhtautunut jossain määrin kriittisesti nyt tehtyihin esityksiin. Kuten tässä edustaja Mäkelä edellä toi esiin, niin tällä muutoksella tulee valitettavasti olemaan vaikutuksia polttoaineiden hintojen nousuun sekä sitä kautta liikkumisen kallistumiseen sekä teollisuuden ja yritysten kilpailukykyyn. Lisäksi uudistuksesta koituu haittaa myös maataloudelle sekä niille suomalaisille, jotka asuvat öljylämmitteisissä taloissa.

Pöytäkirjan asiakohta PTK 153/2018 vp

Muutoinkin näemme, että hallituksen esitys on ennenaikainen, koska RED II -esitys ei ole vielä valmistunut, ja on melko varmaa, että tässä yhteydessä joudutaan muuttamaan kansallista lainsäädäntöä joka tapauksessa.

Arvoisa puhemies! Vastalauseessa esitettyjen perusteluiden pohjalta kannatan edustaja Mäkelän tekemää hylkäsesitystä.

14.59 Arto Pirttilahti kesk: Arvoisa rouva puhemies! Jälleen on toisessa käsittelyssä hallituksen erinomainen esitys, millä me saavuttaisimme vuoden 2030 jakeluvelvoitteet biopolttoainejakeluvelvoitteen osalta. Eli se nostetaan 30 prosenttiin ja sitten 10 prosenttiin myös lämmityspolttoaineissa ja työkoneissa.

Tässä todellakin yksi osa on se, että öljylämmitystaloudet tulevat tämän piiriin, ja siinä nähdäänkin näin, että niihin ei kannattaisi käyttääkään enää nestemäisiä toisen polven tai ensimmäisenkään polven biopolttonesteitä vaan hakea niille muita lämmitysratkaisuja, kuten geoterminen lämmitys tai siihen liittyvä tai polttoenergian käyttö. Sitä vartenhan mietinnössä on myös talousvaliokunnan esitys, että tulisikin arvioida pienituloisille suunnatut energiakorvausavustuksia ja rahastojärjestelmiä.

Tässä jakeluvelvoitteet nähdään erittäin tehokkaaksi ja nopeaksi tavaksi päästövähennysvelvoitteen saavuttamiseksi, ja talousvaliokunta yhtyy ehdotuksen osalta perusajatuksen siitä, että kunnianhimoisilla biopolttoaineita koskevilla velvoitteilla voidaan luoda kannusteita biopolttoaineiden kehittämiseksi, valmistukselle taikka niihin liittyville investoinneille. Tämä järjestelmähän on luonut jo muun muassa meidän valtionyhtiö Nesteelle mahtavat mahdollisuudet lähteä jalostamaan erityyppisiä biopolttoaineita, ja sen rinnalle meille on tullut nyt useita muitakin yrityksiä Suomeen.

Biopolttoaineiden pohja on metsäpohjaista tai jättepohjaista. Meillä talousvaliokunnassa käytiin keskustelua myös siitä, että uudet synteettiset polttoaineet tulisi huomioida tähän mukaan. Siinä vaiheessa, kun RED II -pääöstä eli uutta listausta uusista biopolttoaineista tehdään vuonna 2021, on tärkeää, että mukana ovat myös ne synteettiset polttoaineet, mitkä siihen mennessä on kehitetty tai mitä ollaan kehittämässä.

Näen, että tämä tuleva jakeluvelvoite mahdollistaa meillä polttomoottoriautojen ja -teknologian pitkän iän vielä eteenpäinkin. Kun katsotaan nämä toisen sukupolven biopolttoaineet ja lisäksi katsotaan synteettiset, niin tämä antaa vielä pitkästi elinikää meidän polttomoottoriautoillemme, ja saamme sitä kautta myös mahtavan mahdollisuuden käyttää fossiilittomia polttoaineita.

15.01 Hanna Kosonen kesk: Arvoisa rouva puhemies! Tämä jakeluvelvoite biopolttoaineiden osalta on tärkeä osa meidän päästövähennyksiämme liikenteen puolella, ja kuten tässä salissa varmasti kaikki tietävät, erityisesti liikenteen osalta tämä tulee olemaan haasteellinen urakka.

Meidän täytyy ottaa kaikki toimet käyttöön, ja jakeluvelvoite on yksi niistä. Kuten tässä hyvin äskeisessä puheenvuorossa kuultiin, myös nämä uudet synteettiset aineet on saatava mukaan, jotta meillä todella on tämä koko paletti ja kaikki mahdollisuudet sitten varmasti mukana vaihtoehtoissa. Ei pidä jättää näitä eri teknologioita käyttämättä.

Suomen autokanta uudistuu hyvin hitaasti, ja siksikin tämä biopolttoaineiden jakeluvelvoite on tärkeä asia nimenomaan Suomelle. Näkisin tärkeänä sen, että seuraavalla hallituskaudella todella satsattaisiin biokaasun käytön lisäämiseen sillä tavalla, että se olisi mahdollista meille eri puolilla Suomea asuville. Se vaatii sitä, että täytyy saada investointeja

Pöytäkirjan asiakohta PTK 153/2018 vp

biokaasulaitoksiin ja sitten näitä tankkausasemia laajasti eri puolille Suomea, jotta sitten biokaasuautolla päästään ajelemaan.

Sähköistyminen on aivan selvä asia. Sekin on tulossa liikenteen puolelle, mutta päästöjen nopean vähentämisen osalta on merkittävä asia, että tämä jakeluvelvoitelaki nyt tässäkin etenee.

15.03 Hannu Hoskonen kesk: Arvoisa rouva puhemies! Tämä hallituksen esitys, joka nyt on toisessa käsittelyssä — ja talousvaliokunta on antanut siitä erittäin hyvän mietinnön — on mielestäni yksi tämän kauden merkittävimpiä lakeja ympäristön kannalta.

Keskustelu siitä, millaisilla autoilla tässä maassa ajetaan tällä hetkellä ja mennäänkö vain heti välittömästi sähköautoihin: ajatuksena se on aivan järjetön, että lähdettäisiin olemassa olevaa autokantaa radikaalisti muuttamaan nopeasti. Linja, jonka hallitus on valinnut lisäämällä liikennepolttoaineisiin biojaetta, on aivan oikea ja erittäin perusteltu. Ajatelkaapa, hyvät edustajakollegat, sitä, että Suomen teillä liikkuu tällä hetkellä esimerkiksi viisi vuotta vanhoja eurooppalaisvalmisteisia dieselhenkilöautoja, jotka kuluttavat vähimmillään alle viisi litraa sadalla kilometrillä. Itsekin ajan sellaisella autolla, ei ole tosin eurooppalaisvalmisteinen, jolla kesäaikaan pääsee kevyesti alle viiden litran sadalla kilometrillä. Kun niiden kohdalla lisätään nyt dieseliin tätä biojaetta reilusti, niin on vaikea kuvitella, mistä löytyisi se ympäristöystävällisempi auto. Jos lähdettäisiin vaikka hienoja sähköautoja tekemään, niin sen auton valmistuksessa käytetään valtava määrä luonnonvaroja, ja sitten jos minä sähköauton ostaisin ja tehtäisiin kivihiilellä sähkö, kivihiilellä vasta painellaan, niin kylläpä siinä luonto laulaa hoosiannaa sinä päivänä, kun tällainen pöljyys tehtäisiin.

Elikkä Suomen valitsema linja tässä on aivan oikea. Tuomme liikennepolttoaineisiin biojaetta koko ajan lisää, ja se biojae on suomalaista alkuperää. Tämä on todella viisas tie. Sitten samalla voimme hyödyntää näiden ihmisten olemassa olevat autokannat niin, että kun joku eläkeläispariskunta tuolla Ilomantsissakin ajelee kauppaan vanhalla autolla, vanhalla Toyota Corollalla, joka kuluttaa hyvin vähän bensaa, ja siinä on se 30 prosenttia biojaetta jo 2029, niin varmasti ette löydä tästä maasta ympäristöystävällisempää autoa kuin se auto on. Ihmiset pitävät ne autonsa ihan varmasti kunnossa, ja ne osataan korjata.

Sitten on tämä sähköautohössötys, jolla muka korvattaisiin nämä kielletyt polttomoottorit, mitä demarit ovat esittäneet. Kyllä sitä kaikenlaisia esityksiä tekee, mutta ajattelu on jäänyt aika vähälle siinäkin esityksessä. Nimittäin, ajatelkaapa sitten tilannetta, jos me nämä polttomoottorit kieltäisimme: mitä tehtäisiin työkoneille? Se on ajatusmaailmana aivan täysin kammottava. Meidän työkoneemmehan kaikki käyvät 99,9-prosenttisesti dieselmoottoreilla: kaivinkoneet, metsäkoneet, kuorma-autot ja niin edelleen. Näin ollen tämä on aivan äärimmäisen hyvä tie, minkä Suomi on valinnut, ja tätä tietä pitää jatkaa.

Lopuksi, arvoisa puhemies: Toivoisin, että tähän ympäristökeskusteluun saataisiin myös se järki, että tässäkin asiassa, niin kuin tuossa edellä käsitellyssä maataloutta koskevassa asiassa, pitäisi jonkun ruveta ajattelemaan suomalaisilla aivoilla. Meillä itsellämme on tässä maassa mahdollisuudet hoitaa luontoa ja näitä biojakeita sun muita hyviä asioita niin, että me suomalaiset hyödynnemme. Jos me lähdemme näitä kovia ulkomaalaisia sähköautoja tänne röijäämään, niin maksamme tästä maasta rahaa paljon ulos emmekä saa itse siitä juuri mitään hyötyä, paitsi sen, että kivihiilellä tehty sähkö [Puhemies koputtaa] menee paremmin kaupaksi.

Pöytäkirjan asiakohta PTK 153/2018 vp

Toinen varapuhemies Tuula Haatainen: Pysytään puhujalistassa.

15.06 Jani Mäkelä ps: Arvoisa puhemies! Sen verran vielä kommentoin näitä äskeisiä, lähinnä keskustalaisten pitämiä puheenvuoroja, että totta kai on hyvä ja oikein, että jos meillä biopolttoainetta syntyy jonain sivutuotteena tai sitä muuten tuotetaan, niin sitä käytetään. Siinä ei ole mitään vikaa. Mutta näissä puheenvuoroissa ei ole huomioitu sitä, että tästä koituu kustannuksia ja polttoaineen hinnan nousua, minkä tämä hallituksen esitysikin kyllä tunnustaa, itse asiassa meidän puolueemme näkemyksen mukaan jopa sitä kustannusten nousua vähättelee. Miksei tätä kustannuspuolta oteta esiin ollenkaan puheenvuoroissa?

15.07 Eero Suutari kok: Arvoisa puhemies! Edustaja Hoskosen puheenvuoro innosti puhumaan tästäkin asiasta, kun olen kuitenkin asiasta kiinnostunut ja ottanut selvää.

Kyllä se kuitenkin niin on, että sähköllä liikkuminen, autojen liikkuminen sähköavusteisesti, on tätä päivää. Se on ympäristöystävällistä esimerkiksi uusimman Tekniikan Maailman tutkimuksen mukaan, missä tutkittiin nimenomaan suomalaisen energiantuotannon tilaa tällä hetkellä, ja se on menossa enemmän ympäristöä vähemmän kuormittavaan suuntaan tulevaisuudessa. Kun tällä hetkellä verrataan esimerkiksi hybridiautoa ja sitten tavallista dieselautoa tai bensa-autoa, niin kolmen vuoden jälkeen se hybridiauto on ympäristön kannalta parempi kuin polttomoottori, jossa ei ole sähköavusteisuutta.

Sitten myös näistä työkoneista ja muista. Meillähan on liikenteessä jo tällä hetkellä sekä metsäautoissa, kuorma-autoissa että myös maansiirtoautoissa uusi kotimainen innovaatio, jota on nyt semmoinen vajaa kaksi vuotta myyty, joka on hybridiauto. Siinä yli 900 hevosvoimaa saadaan aikaan sillä, että normaalin 650-hevosvoimaisen moottorin lisäksi tulee sähkömoottori, joka vääntää niin, että päästään joka paikasta pois, ja sen polttoaineen kulutus on huomattavasti pienempi. Elikkä minä kyllä ottaisin käyttöön nämä sähköinnovaatiot mahdollisimman pian.

15.08 Hannu Hoskonen kesk: Arvoisa rouva puhemies! Edustaja Suutarille kiitoksia hyvästä puheenvuorosta. Juttuhan on niin, että me kaikki tiedämme tällä hetkellä, että joka ainoa maailman autotehdas, suurimmat autontuottajat, tiedemiehet... Tiedän, että esimerkiksi Yhdysvalloissa monessa yliopiston tutkimuslaitoksessa siellä Massachusettsin yliopistossa, MIT:ssä, tehdään valtavaa tutkimusta nimenomaan tämän sähköautotekniikan kehittämiseksi. Samoin kaikki tutkimuslaitokset, autotehtaiden omistamat laitokset, tekevät valtavia investointeja. Siellä tutkitaan sähköautojen kannattavuuden parantamista, akkuteknologian parantamista ja niin edelleen. Elikkä se tekniikka tulee sieltä mukaan ihan varmasti. Ei Suomen valtion kannata hyppiä eikä yhtään euroa rahaa työntää ylimääräistä sinne, ei tarvitse sitä tehdä. Odotetaan rauhassa, tuotetaan omia biopohjaisia polttoaineita liikenteeseen, annetaan ihmisten ajaa niillä vanhoilla Corolloilla ja diesel-Golfeilla. Ne ovat aivan älyttömän hyviä autoja. Jos 4 litraakin dieseliä se diesel-Golf syö kesäkelissä ajaessa, niin rohkenen väittää — jos joku puheeni kuulee tuolla tiedemiespiireissä, niin toivon, että lähettää minulle sähköpostiin laskelman, miksi tämä 4 litraa kuluttava auto olisi se onnettomin vaihtoehto tässä ilmastopolitiikassa — että se on tällä hetkellä Suomen ja koko maailman kannalta erittäin hyvä, että käytämme ne vanhat koneet rauhallisesti loppuun.

Ainahan niissä ensimmäisissä sähköautomalleissa, missä tahansa uudessa automallissa, on lapsenvikoja, mutta kun menemme kymmenen vuotta eteenpäin — tämänkin nyt pöydällä olevan lakiesityksen tähtäinpiste on 2029, siihen on kymmenen vuotta aikaa — niin

Pöytäkirjan asiakohta PTK 153/2018 vp

ihan varmaan silloin, kun tämä laki menee vanhanaikaiseksi, eli 2029 joulukuun viimeinen päivä, meillä on jo semmoisia välineitä, sähköautoja, tässä maassa, jotka tulevat pikkuhiljaa syrjäyttämään polttomootoriautoja, ja se on aivan terve kehitys. Sinne ei valtiovallan kannalta mennä härkkimään. Autoteollisuus näkee erittäin suurta intoa tässä asiassa, ja valtavia rahamääriä sijoitetaan tutkimukseen ja tuotekehitykseen. Esimerkiksi tänä päivänähän löytyy jo markkinoilta hybridejä, joissa on polttomoottori, bensalla toimiva moottori, ja sitten se ylimääräinen syntyvä sähkö kerätään akkuihin, ja niillä pääsee sitten esimerkiksi bensankulutus laskemaan hyvinkin alas kaupunkiliikenteessäkin. Tämä on sitä tulevaisuutta, mutta ei tässä kannata minun mielestäni paniikkiin mennä. Tämä hallituksen esitys, joka nyt hyväksytään talousvaliokunnan mietinnön pohjalta, on oikea tie, tätä Suomen pitää tukea.

15.11 Arto Pirttilahti kesk: Arvoisa rouva puhemies! Todellakin, sähköteknologia tulee moottoreihin, mutta tässä kuitenkin mietitään, että tänä vuonna hankittu auto olisi vielä 20 vuoden päästä käyttökuntoinen ja vielä käytettävissä ja kuinka pitkään me voimme niillä ajaa. Itse näen, että nämä toisen sukupolven biopolttoaineet ja synteettiset polttoaineet tuovat vielä mahdollisuuden näitten polttomootoriautojen pitkäaikaisempaankin käyttöön. Mutta on aivan totta, että sähkö tulee rinnalle ja sähkö on monessa varmaan hyvä. Esimerkiksi, kun mietitään näitä kaksipyöräisiä, polkupyöriä tai moottoripyöriä: me kävimme juuri moottoripyörämessuilla katsomassa, että kaupunkiliikenteen osalta on tämä sähköistäminen varmaan aika helppo tehdä, mutta pitkän matkan ja kylmien olosuhteiden osalta tässä ajassa ei ehkä vielä ihan täysin olla siinä hintaluokassa, missä normaali perhe voisi tällaisen sähkölaitteen ostaa.

Edustaja Mäkelä otti esille, että onko arvioitu tätä kustannustason nousua. Liikennevaliokunta on todellakin pohtinut sitä ja biopolttoaineiden hinnan kehitystä ja myös saataavuutta ja epävarmuustekijöitä siihen, ja niitä tulee tarkastella, se on aivan totta, mutta huomauttaisin, että suurin osa tälläkin hetkellä polttoaineen hinnasta on veroja. Jos näitä tarkastellaan, niin siinä pitää myös valtionkin sitten omalta osaltaan pohtia, mikä on fossiilisen polttoaineen hinta ja mikä on biopolttoaineen hinta ja niitten verotussuhde.

15.13 Jani Mäkelä ps: Arvoisa puhemies! Siitä olen yhtä mieltä edellisten puhujien kanssa, että kyllä sähköauton tekniikan kehitystä vielä kannattaa jonkun aikaa odottaa. Se ei ole vielä ihan näihin olosuhteisiin valmista, mitä meillä täällä Suomessa on. Eikä mielestäni myöskään valtion tule suosia mitään tiettyä teknologiaa tukipolitiikallaan tai sanktioillaan, vaan yhteiskunnan pitää olla mahdollisimman teknologianeutraali.

Sitä ajatusta nostaisin kuitenkin esiin, että mihin tämä mahdollinen biopolttoaine, jota maassa tehdään, tulisi loppujen lopuksi mielekkäimmin käyttää. Käytetäänkö se pistekulutusena yksittäisissä autoissa, ajoneuvoissa, vai saataisiinko sille parempi hyötysuhde, jos se käytettäisiin esimerkiksi sähkön tai lämmön tuotantoon voimaloissa? Meillä on valmis sähköverkko, jota pitkin sen sähkön pystyy siirtämään, ja maamme ei ole energian suhteen läheskään omavarainen tälläkään hetkellä, eli joka tapauksessa kotimaista energiatuotantoa tarvitsisi lisätä meillä, ettemme olisi Venäjän tuontisähköstä riippuvaisia pakkaselä. Eli sinnekö se biopolttoaine laitetaan, vai autoihin? Ei sitä kuitenkaan rajattomasti ole.

15.14 Eero Suutari kok: Arvoisa puhemies! Kommentoisin vielä tästä, että sähköautot eivät olisi vielä valmiita. No, täytyy sanoa, että silloin kun on kysymyksessä täyssähköau-

Pöytäkirjan asiakohta PTK 153/2018 vp

to, niin varmasti on haasteita paitsi siellä oikosulkumoottorissa myös muualla. Mutta esimerkiksi sata vuotta sitten sähköautojen osuus oli suurempi kuin ottomoottoriautojen osuus. Sähköauton suurin kilpailija oli höyryauto siihen aikaan.

Jos ajatellaan oikosulkumoottorin huoltoa ja vikaantumista, niin nehän ovat, voisi sanoa, paljon vähemmän huoltoa tarvitsevia kuin esimerkiksi ottomoottorit. Oikosulkumoottorilla ei ole huolto-ohjelmaa. Esimerkiksi hybridiautossa huolletaan pelkästään se ottomoottori ja niin pois päin. Eli teknologia on kyllä kehittymässä hyvään suuntaan, ja minä ainakin kannatan sitä, että valtio ottaa positiivisen kannan siihen, mikä tulevaisuudessa on teoreettisesti se vähiten kuormittava vaihtoehto ympäristölle.

15.15 Arto Pirttilahti kesk: Arvoisa rouva puhemies! Vielä edustaja Mäkelälle: Me käsittelemme liikenteen jakeluvetoja, ja itse näen sen siten, että nestemäiset polttoaineet, kaasumaiset polttoaineet ja siihen liittyvät, muun muassa tulevat metanolit tai ammoniakkipohjaisetkin polttoaineet, ovat mahdollisia. No, voimme myös käyttää kiinteitäkin, mutta sitten mennään tähän häkäautotekniikkaan. Eli näen, että se karkeampi teknologia ja biopolttoaineet voidaan käyttää lämpölaitoksissa, ja käytetään nestemäiset ja korkean jalostusasteen biopolttoaineet liikenteessä.

Keskustelu päättyi ja asian käsittely keskeytettiin.