

Plenum

Tisdag 3.11.2020 kl. 14.00—20.59

9. Regeringens proposition till riksdagen med förslag till lag om ändring av lagen om skrotningspremie för personbilar, stöd för anskaffning av eldrivna personbilar och stöd för konvertering av personbilar till gas- eller etanoldrift

Regeringens proposition RP 186/2020 rd

Remissdebatt

Talman Anu Vehviläinen: Ärende 9 på dagordningen presenteras för remissdebatt. Talman konferensen föreslår att ärendet remitteras till kommunikationsutskottet.

För remissdebatten reserveras högst 30 minuter. Vid behandlingen av ärendet följer riksdagen det för ärenden med tidtabell överenskomna förfarandet.

Debatt

17.01 Liikenne- ja viestintäministeri Timo Harakka (esittelypuheenvuoro): Arvoisa puhemies! Tässä on nyt kyse kaasukäyttöisten kuorma-autojen hankintatuesta. Nimellisesti siis hallituksen esityksen nimi on esitys romutuspalkkioista, sähköautojen hankintatuesta sekä muuntotuesta annetun lain muuttamisesta. Kuitenkin kysymyksessä on siis tällainen aivan uusi toimintamuoto, jossa muutettaisiin lakia niin, että kaasukäyttöisten kuorma-autojen hankintaa voitaisiin tukea valtion varoista vuosina 20—22.

Kuten tässä on jo todettu, kaikki eduskuntapuolueet ovat hyväksyneet tämän yhteisen tavoitteen siitä, että vuoteen 2030 mennessä liikennesektorin päästöjä tulee vähentää 50 prosenttia vuoden 2005 tilanteesta. No, se on erityinen haaste raskaan liikenteen osalta, kuten kaikki ymmärtänevät. Fossiilisia polttoaineita korvaavien käyttövoimien käyttöönotto on monista syistä hitaampaa kuin henkilöautoliikenteessä, joten tällä lailla pyritään omalla tavallaan edistämään käyttövoimien asteittaista uusiutumista ja kansallisen biokaasuohjelman tavoitteiden toteuttamista. Näin kysyntää lisäämällä sitten päädyttäisiin tilanteeseen, jossa myös kaasun jakeluinfrastruktuuri voisi laajentua.

Kaasun hankintatukea varten varattaisiin miljoona euroa. Määräraha siirrettäisiin työ- ja elinkeinoministeriöstä liikenne- ja viestintäministeriölle. Tämä kaasuhanke myönnettäisiin kaasukäyttöisen kuorma-auton ostoa ja pitkäaikaista vuokrausta varten. Sitä myönnettäisiin 5 000 euroa paineistettua kaasua käyttövoimana käyttävien ja 12 000 euroa nesteytettyä kaasua käyttövoimana käyttävien kuorma-autojen hankintaan ja kolmen vuoden pitkäaikaisvuokraamista varten. Tukea saisi enintään viiden ajoneuvon hankintaa varten hakijaa kohden. Ajoneuvo tulisi rekisteröidä Suomeen. Ajoneuvo tulisi pitää rekisterissä yhden vuoden ajan tuen myöntämisen jälkeen. Hankittavan ajoneuvon massan tie- ja liikenteessä tulisi olla vähintään 16 000 kiloa. Tukea voitaisiin myöntää yksityisille henkilöille ja yhteisöille.

Punkt i protokollet PR 138/2020 rd

Vaihtoehtojen käyttövoimien käyttö on toistaiseksi ollut vähäistä raskaassa liikenteessä, ja tämän hankintatuen tavoitteena on vauhdittaa raskaan liikenteen siirtymistä vähäpäästöiseen liikenteeseen.

Arvoisa puhemies! Rohkenen toivoa tälle esitykselle myönteistä vastaanottoa eduskunnassa.

17.04 Merja Kyllönen vas: Arvoisa rouva puhemies! Voin heti vastata ainakin omalta kohdaltani positiivisesti ministerille, että ehdottomasti otetaan positiivisella mielellä esitys vastaan ihan jo siitäkin lähtökohdasta, että aikamoisen pitkän aikaa raskas liikenne on odottanut jonkunlaista käyttövoimatukea ja nimenomaan fossiilisista polttoaineista siirtymisen tukea itselleen. Tämä on ensimmäinen hyvä askel kohti oikeudenmukaista siirtymää myöskin siellä raskaan liikenteen puolella. Toki aina voi sanoa, että riittämätöntä ja lisää tarvitaan ja blaa blaa blaa, mutta minun mielestäni polku on avattu hyvin, ja tästä lähtetään menemään eteenpäin.

Toki meillä on tietysti raskaan liikenteen osalta paljon muitakin kysymyksiä tulevana vuosina varmasti avoinna liittyen myöskin tähän meidän verotuskokonaisuuteemme, ja siitä keskustelu varmasti jatkuu tässä talossa ja hallituksen sisällä. — Kiitos.

17.05 Mikko Ollikainen r: Arvoisa rouva puhemies, ärade fru talman! På ministerns fråga kan vi genast konstatera att vi mottar det här med tacksamhet. Ett mycket bra förslag kring att ekonomiskt stöda anskaffningen av gasdrivna lastbilar under åren 2020–2022. Det här är någonting, ett första steg till att förnya den här parken inom den tunga trafiken. Vi vet ju att flera är dieslbilar och att enbart lite under 200 går med gas, och det här är ett bra steg, ett första steg för att kunna minska på utsläppen där.

Toisin sanoen tämä on mielestäni todella hyvä ja kannatettava ehdotus. Se, mikä on mielestäni kaikkein tärkeintä tässä myös päästöjen suhteen, on se, että tämä tankkausinfrastruktuuri on toimiva ja kattava. Tähän tulisi panostaa aika paljonkin, ei ainoastaan niihin tankkauspaikkoihin vaan myös siihen, millä tavalla jalostetaan biokaasua. Sen takia olisi tärkeätä, että ei ainoastaan tällaisia isoja laitoksia vaan että myös pienempiä biokaasulaitoksia tulisi ympäri Suomen, niin että myös paikallisesti voidaan hyödyntää tällaista win-win-tilannetta tässä.

Eliikkä kannatan lämpimästi tätä ehdotusta, ja tämä on ensimmäinen. Tiedän, että moni jo odottaa, että tämä hyväksytään. — Kiitos.

17.07 Sheikki Laakso ps: Arvoisa rouva puhemies! Tosiaankin tämä on ihan kannatettava juttu, koska saadaan oikeasti raskasta liikennettä siirtymään näihin mahdollisiin uusiin juttuihin, koska tilanne on selkeästi se, että tässä on niin kova se hinta, mitä kaasurekat tänä päivänä vielä maksavat, enemmän kuin normaalit dieselrekat.

Tosin se on pakko nyt sanoa, että tässä vähän sekoittuu se — aika paljon keskusteluissa kun on ollut — että ne kaasurekat kyllä todellisuudessa tulevat käyttämään fossiilista polttoainetta edelleenkin eli tässä ei nyt olla biokaasuun vielä suoraan menossa. Se edesauttaa tietysti, että saadaan infra toimimaan ja saadaan kysyntää ynnä muuta, eli se voi tulevaisuudessa olla x määrä biokaasua, mutta tietysti meidän biokaasut taitavat loppua, jos meidän kaikki rekat muuttuvat biokaasullisiksi, eli kyllä me nyt todennäköisesti aika pitkälle olemme fossiilisten kaasujen varassa tässä. Tämä on kuitenkin sellainen lähtölaukaus

Punkt i protokollet PR 138/2020 rd

siihen, että päästään vähän tähän hommaan ja eteenpäin, koska tilanne on se, että siihen ei oikeasti ole aikaisemmin pystynyt heittämään oikeastaan kuin vain markkinamielessä.

Itsekin kuljetusalalla olen ollut, ja edelleenkin meillä autoja siellä on, ja pakko on sanoa, että ei voisi haaveillakaan maksavansa niin paljon enemmän siitä, että saadaan jotain statusarvoa siitä, että ajellaan kaasukäyttöisellä kuorma-autolla. Tämä nyt tasoittaa vähän peliä, ja voin veikata, että useampi yritys tuolla nyt ottaa mielenkiinnosta sen. Minä näen tämän kyllä siinä mielessä positiivisena, että saadaan vähän buustia siihenkin hommaan.

Yleensäkin tietysti autokaupan kannalta: Eivät ne kuorma-auton myyjätkään ole sen paremmassa asemassa olleet tällä hetkellä kuin henkilöauton myyjätkään. Aika harva uusia ostaa tällä hetkellä, jos vanha vielä jollain tavalla pelaa.

Tämä on ihan kannattettava esitys.

17.09 Mats Löfström r: Ärade fru talman! Enligt EU-lagstiftningen bör Finland minska sina växthusgasutsläpp inom ansvarsfördelningsektorn, som bland annat omfattar trafiken, med 39 procent fram till 2030 jämfört med 2005 års nivå. På nationell nivå har vi dessutom, precis som ministern sade, förbundit oss till att minska utsläppen från trafiken med 50 procent fram till 2030. Detta är mycket viktigt för att vi ska möta våra klimatåtaganden som behövs för att vi ska kunna slå vakt om vår planet för kommande generationer.

Vid sidan av att göra uppvärmningen mer klimativänlig är minskningen av privatbilismens utsläpp en av de viktigaste enskilda åtgärderna, och här är stödjandet av ny teknik viktigt. För att denna utsläppssnåla, utsläppsfria teknik ska införas har regeringen riktat 6 miljoner euro årligen för 2018—2021 till främjandet av personbilar som har mindre utsläpp. Det här är en konkret sak som ger konkreta resultat för Finland som land, för handel och privatpersoner. Det gör att mer elbilar kommer och således också mer infrastruktur för laddning.

Ärade talman! Det är viktigt att vi tar vårt ansvar för att uppnå miljömålen både på EU-nivå och på nationell nivå. Därför är den här satsningen att främja också gasdrivna tunga fordon så viktig. Precis som ministern sade har det här varit en stor utmaning när det gäller just hur man kan få nya miljövänliga bränslen till den tunga trafiken. Det här förslaget är mycket bra, och jag förenar mig med ledamot Ollikainen som konstaterade att branschen ser fram emot det här förslaget i praktiken. — Tack.

17.12 Suna Kymäläinen sd: Arvoisa rouva puhemies! Osa monipuolista keinovalikoimaa ilmastotoeissa on tämäkin esitys. On erityisen hienoa, että tällä esityksellä säädettäisiin ensimmäistä kertaa hankintatuesta kaasukäyttöisten, massaltaan vähintään 16-tonnisten kuorma-autojen hankintaan tai vähintään kolmen vuoden vuokraukseen. Tuki on osa kansallisen biokaasustrategian toimeenpanoa, ja sen tarkoituksena onkin tukea biokaasun käytön edistämistä.

Liikennesektori aiheuttaa viidenneksen Suomen kasvihuonepäästöistä, ja osa näistä päästöistä, yli 90 prosenttia, syntyy tieliikenteessä. Jotta liikenteen päästöt voidaan puolittaa vuoteen 2030 mennessä, tarvitaan monipuolista keinovalikoimaa, josta linjataan tulevassa fossiilittoman liikenteen tiekartassa. Tärkeitä osatekijöitä tässä ovat ajoneuvojen energiatehokkuuden parantaminen sekä fossiilisten polttoaineiden korvaaminen muilla käyttövoimilla. Tästä syystä on merkittävää, että nyt käsittelyssä olevalla esityksellä edistetään raskaan kaluston uudistamista ja kaasun käyttöä raskaassa liikenteessä bensiinin sijasta. Vaihtoehtojen käyttövoimien hyödyntäminen on toistaiseksi ollut raskaas-

Punkt i protokollet PR 138/2020 rd

sa liikenteessä vähäistä, joten on tärkeää, että tätä pyritään lisäämään, ja tätä tuskin yrittäjätäkään vastustavat.

Kun kaasun käyttö ammatiliikenteessä lisääntyy, myös jakeluinfraalla on edellytykset kehittyä, joten tällä esityksellä on hyviä kerrannaisvaikutuksia sekä yrityksille että yksityishenkilöille. On totta, että esitys mahdollistaa sen, että hankintatukea saavassa kuorma-autossa voisi hyödyntää käyttövoimana sekä bio- että maakaasua, joista biokaasu on selvästi ympäristöystävällisempi vaihtoehto. Silti myös maakaasun päästöt ovat pienemmät kuin bensiinin ja dieselin. Tulevaisuudessa on kuitenkin varmasti tarpeellista pohtia sitä, olisiko mahdollista edistää vielä enemmän juuri biokaasun käyttöä.

Lain on tarkoitus tulla voimaan jo 1. joulukuuta 2020, joten, arvoisa puhemies, me liikenne- ja viestintävaliokunnassa aloitamme pian asiantuntijakuulemiset tämän esityksen tiimoilta, jotta laki saadaan valmiiksi ja hankintatuki käyttöön ministerin esittämällä tavalla.

17.15 Matias Marttinen kok: Arvoisa rouva puhemies! Kiitoksia ministerille tämänkin asian esittelystä. Erityisesti biokaasun käyttöön liikenteessä on Suomessa valtavan isot mahdollisuudet. Sain eilen vierailla omassa kotimaakunnassani Satakunnassa Säkylässä VSS Biopower Oy:n biojalostamolla, jossa heidän on tarkoitus nimenomaan valmistaa liikenteen käyttöön biokaasua. Tiedämme, että pelkästään Satakunnassa on useampia hankkeita vireillä. Nämä hankkeet tuovat nimenomaan pienemmille paikkakunnille työtä, verotuloja, toimeentuloa, ja samaan aikaan taas vastaavasti me voimme tuottaa kotimaisen liikenteen käyttöön erittäin puhdasta polttoainetta. Pidän kyllä hyvänä ja tärkeänä, että hallitus on omalta osaltaan myös tätä alan toimintaa edistänyt.

Siltä osin näen, että myös tämä esitys tukee hyvin tätä samaa tavoitetta, sillä kyllä se suuri haaste liittyy tällä hetkellä siihen, että varsinkin tämä jakeluverkko, latausverkko, on hyvinkin harva, ja se hidastaa kyllä myös voimakkaasti sitä, miten ala Suomessa tällä hetkellä kasvaa. Mikäli varsinkin raskasta liikennettä pystyttäisiin kannustamaan taloudellisin keinoin siirtymään käyttövoimana esimerkiksi biokaasun käyttöön, niin uskon, että sillä olisi koko tätä toimialaa hyvin vahvasti kasvattava ja vahvistava vaikutus.

Tähän loppuun oikeastaan voisin kysyä ministeriltä tähän teemaan liittyen kysymyksen, joka sivuaa tätä hallituksen esitystä mutta liittyy tähän biokaasun käytön laajentamiseen, mihin myös arvostettu valiokunnan puheenjohtaja omassa puheenvuorossaan äsken viittasi. Tämähän on sitten totta kai vaikeampi kysymys, miten voidaan ohjata ikään kuin koko alan kehitystä niin, että biokaasu yleistyisi. Tällä hetkellä biokaasu on veroton polttoaine, se ei ole jakeluvelvoitteen piirissä, mutta — jos saan ministerin huomion vielä siksi aikaa, kun puheenvuoro on minulle varattu — miten ministeri suhtautuu tähän biokaasun käytön laajentamiseen ja mahdollisuuteen ehkä ottaa tämä jakeluvelvoitteen piiriin? Olette varmasti tätä kysymystä käyneet läpi ministeriössä, ja olisi hyvä meille kertoa, mitä ajatuksia teillä ja ministeriöllänne on tähän liittyen, koska tämä on tietysti myös vähän kaksijakoinen kysymys siltä osin, että kun polttoaine on nyt taas veroton, se ikään kuin kuitenkin saa sitten hyötyä markkinoilla ja tiettyyn rajaan saakka se ehkä hyödyttää sen käyttövoiman kehitystä, mutta sitten sen jälkeen vaadittaneen vielä voimakkaampia toimenpiteitä, ja tähän olisi hyvä kuulla vähän ministerin ajatuksia. — Kiitos.

17.18 Markku Eestilä kok: Arvoisa puhemies! Pidän itsekin tätä erinomaisena päänavauksena, sillä juuri raskas liikenne koetaan ainakin asiantuntijoiden puheenvuoroissa ongel-

Punkt i protokollet PR 138/2020 rd

mallisena, koska sinne ei tahdo löytyä sähköautoja eikä ladattavia hybridejä sillä tavalla kuin tänne henkilöautopuolelle. Kysymys on juuri siitä, kuten edustaja Marttinen sanoi, että täytyy olla sitä jakeluinfraa ja sitten meillä täytyy olla kuorma-autoja. Kun 82 prosenttia yrittäjistä on sitä mieltä, että he eivät lähde vielä näihin vaihtoehtoihin polttoaineisiin, niin sen takia poliittisen järjestelmän pitää antaa porkkanoita, että he uskaltavat investoida. Tämä on sen takia periaatteellista. Vaikka rahasumma on pieni, niin katsotaan, mitä tapahtuu. Jos me saamme sitä jakeluinfraa levitettyä pääteiltä vähän muuallekin — en tiedä, kuinka syrjäisiin paikkoihin sitä sitten kannattaa loppujen lopuksi levittää — niin jos me ajattelemme kiertotaloutta ja sitä, että me pystymme omassa maassa tekemään polttoainetta, niin onhan se valtavan paljon eteenpäin kauppataseen ja monen muunkin asian suhteen. En tiedä, osaako ministeri vastata siihen, miten synteettinen vety ja vetyautot ja synteettinen metaani ja kaikki nämä suhtautuvat toisiinsa. Ajattelisin näin, että lainsäätäjän pitäisi aina ajatella teknologianeutraalisti, niin, että antaa sen teknologian voittaa, joka sitten parhaiten ja ehkä jopa halvimalla pystyy tuottamaan käyttövoimaa, olipa kyseessä henkilöauto tai kuorma-auto tai lentokone.

Arvoisa puhemies! En malta olla puheenvuorossa nyt hieman laajemmin puuttumatta, kun otsikossa lukee sähköautojen hankintatuesta henkilöautoihin, eli mennään nyt sitten otsikon mukaisesti vähän. Itse seuraan markkinoita, koska minun mielestäni myös eduskunnan pitäisi seurata toimintaympäristöä eikä historiallisen tiedon perusteella arvioida näitä hallituksen esityksiä tai transaktioita, vaan sen perusteella, mitä markkinoilla tapahtuu. Ja aikamoinen turbulenssi on. Kuten edustaja Laakso täällä sanoi, niin meillä on Euroopassa maita, jotka itse valmistavat autoja eli tukevat omaa teollisuuttaan, työpaikkoja ja kaupan työpaikkoja. Kyllähän Saksassakin tällä hetkellä, jos minä en ihan väärässä ole, 9 000 euroa maksetaan sähköautosta, ja he alensivat nimenomaan autoteollisuuden vaatimuksesta arvonnäisäveron 16:een. Meillä se on 24 — 8 pinnaa ero. Siellä kyllä maksetaan nyt rajusti ihmisille, että he hankkivat nimenomaan näitä sähköautoja, koska Saksa haluaa olla siinä kisassa myös voittaja.

Tähän sisältyy se iso ongelma, mistä olen puhunut — en minä sinänsä sitä tuputa, mutta minulla on kansanedustajana suorastaan velvollisuus tuoda esille tämä — että kun Saksasta nyt lähtee paljon bensa-autoja, dieselautoja liikkeelle — myös Ranskasta ja Ruotsista, ei pelkästään Saksasta — niin kyllä minä vähän sanoisin, että harkitkaa, hyvä hallitus, sitä, mitä keinoja meillä on nyt tässä muuttuneessa tilanteessa estää ikään kuin se, että oikeasti meistä tulee näitten vanhojen isopäästöisten autojen hautausmaa, mikä ei ole sinänsä ihmisten vika, [Puhemies koputtaa] koska siellä on takana se korkeimman hallinto-oikeuden päätös ja sitä ei nykylailla voi muuttaa, [Puhemies koputtaa] että nämä tuontiautot ovat aina edullisia.

17.21 Ari Torniainen kesk: Arvoisa rouva puhemies! Liikenteen päästötavoitteet ovat todellakin erittäin haasteelliset, ja kaikki keinot tarvitaan, jotta niihin tavoitteisiin päästään, ja siinä avainasemassa on myöskin raskas liikenne. Ja tämä on oikeastaan ensimmäinen askel raskaan liikenteen selkeisiin päästötavoitteisiin pääsemiseen ja niihin etenemiseen. Tietysti meillä ovat olleet edellisellä kaudella HCT-rekat, jotka ovat myöskin olleet yksi askel siihen, ja tietysti erilaisia keinoja on ollut aikaisemminkin, mutta tämä on tärkeä hallituksen esitys, että nyt lähdetään tälle tielle, ja on erittäin hienoa, että tämä hallituksen esitys täällä salissa keskustelussa sai näin yksimielisen kannan, myönteisen kannanoton.

Punkt i protokollet PR 138/2020 rd

Tässä laissahan säädetään uudet edellytykset kaasukäyttöisten kuorma-autojen hankintatuen myöntämiselle, ja tuen avulla pyritään edistämään kaasun käyttöä raskaassa liikenteessä. Tuki tekee ilmastoystävällisen kaluston hankinnan entistä houkuttelevammaksi, ja samalla kaasun tankkausinfra laajenee. Itse toivon, että tähän tankkausinfraan nimenomaan kiinnitetään myöskin huomiota. Se on ollut myöskin kaasukäyttöisten henkilöautojen hankinnassa se iso kysymys, miten sitä tankkausinfraa on saatavilla koko Suomessa.

Tuella uudistettaisiin raskaan liikenteen kalustoa ja lisättäisiin kaasun käyttöä bensa- ja dieselin sijaan, mikä vähentäisi raskaan liikenteen kasvihuonepäästöjä. Itse kylläkin näkisin, että meidän pitää mennä myöskin nimenomaan biodieseliin ja biokaasuun myöskin, se on myöskin tulevaisuutta, ja toivon, että tähän myöskin päästään.

Fossiilisia polttoaineita korvaavien käyttövoimien käyttöönotto on ollut hitaampaa nimenomaan raskaan liikenteen piirissä kuin henkilöautoliikenteessä. Sekin on huomionarvoista, ja nyt sen takia tämä on hyvä esitys ennen kaikkea. Ja myöntämällä hankintatukea kaasukäyttöisten kuorma-autojen hankintaa varten pyritään edistämään liikenteen päästövähennysten saavuttamista. Tosiasia on, että raskaan liikenteen kaluston uudistuminen on aika hidasta, ja itse toivon, että tällä myöskin pyritään vauhdittamaan tätä.

Mutta oikeastaan, koska ministeri on vielä paikalla, haluaisin kysyä, miten te itse näette nimenomaan näitten biokaasulaitosten kehittämisen ja rakentamisen ympäri Suomea — ja kun täällä on myöskin toinen ministeri paikalla, niin tämä oikeastaan kohdistuu molemmille ministereille hyvinkin. Se olisi äärimmäisen tärkeää myöskin, että näitä asioita pyritään viemään eteenpäin. Ja liikenneministeriltä oikeastaan vielä kysyisin lopuksi, miten te suhtaututte siihen, että voitaisiin [Puhemies koputtaa] selvittää 100-prosenttisesti uusiutuvan ammattidieselinkin käyttöönottoa.

17.24 Seppo Eskelinen sd: Arvoisa puhemies! Tämä on taas yksi pieni askel tänne fossiilittomaan liikenteeseen ja kohti sen tiekartan tavoitteita, mitä rakennetaan, mutta kyllähän tässä sitten huikea määrä kysymysmerkkejä on, niin kuin tämä keskustelu osoittaa. Kumminkin samaan aikaan sitten ovat jo jotkut jakeluliikkeet ottaneet sähkörekkoja käyttöön, ja tässä käydään niin kuin kilpajuoksua koko ajan. Ei meistä varmaan kukaan oikein pysty arvioimaan, mihin suuntaan tässä nyt sitten mennään. Suuri ongelmahan tässä on, että Puolustusvoimat on edelleen ilman polttoaineen jakeluverkostoa, ja ilman raskasta liikennettä se ei synny.

Itse olen seurannut parin kaupungin markkinavuoropuhelua joukkoliikennekilpailutuksen osalta. Kyllä siellä vain tahtoo tuo sähkö pyyhkiä tällä hetkellä bussi- ja joukkoliikenteen osalta kaasun ohi. Siihen on varmaan montakin syytä. Taisi olla Kuopio viimeisimpiä, missä suureen osaan sitten tuli sähköbusseja. Mietin vain sitä, miksi sitten joukkoliikenne ja bussit eivät ole raskaan liikenteen rinnalla tässä tuen piirissä. On selvää, että näitä tukimuotoja tarvitaan.

Mutta tukimuotoja — ministeri Lintilä on nyt paikalla — tarvittaisiin sitten myös tämän kaasuverkoston rakentamiseen. Nämä eivät muuten lähde liikkeelle, kun se kannattavuus todellakin sen raskaan liikenteen ja joukkoliikenteen ympärille näissä sitten rakentuu.

Sitten toinen kysymys: Mikä tämä biokaasun tulevaisuus ja riittävyys sitten kaiken kaikkiaan pitkässä juoksussa on? Pystytäänkö se takaamaan saatavuuden osalta sitten pitkälle tulevaisuuteen?

Esitys on hyvä, ja tällä tiellä pitää pienin askelin mennä. Mutta kyllähän tämä tuonne valtiokuntakeskusteluunkin tuo varmaan hurjan määrän sitten keskustelua ja kysymyksiä sii-

Punkt i protokollet PR 138/2020 rd

tä, mennäänkö tässä oikeaan vai väärään suuntaan. Varmaan mennään oikeaan suuntaan näitten ilmastotavoitteiden osalta, mutta mikä on se iso kuva? Kyllä tässä jää moni asia pohdituttamaan.

17.27 Raimo Piirainen sd: Arvoisa rouva puhemies! Raskaan liikenteen päästöt ovat aika merkittävät meillä tällä hetkellä liikenteessä, ja tällä lakiesityksellä pureudutaan siihen. Kiitoksia ministerille myös tästä lakiesityksestä.

Raskaassa liikenteessä — nyt tarkoitan sillä, että on tukkirekkaa tai vastaavaa — olisi hyötyä sähkömoottorin käytöstä. Sähkömoottorilla on parempi vääntömomentti ja sillä tavalla, mutta epäilen, että niissä ei riittäisi kovinkaan kauaksi akuissa virtaa, ja sen takia tässä on varmasti hyvä lähestymistapa lähteä tämän kaasurekkatoiminnan kautta. Mutta tästä en löytänyt konversiotukea tähän — sehän on mahdollista nykyisin, ja dieselmoottoreita on mahdollista muuttaa — ja kysyisin ministeriltä: mahdollistaako tämä nykyisen dieselmoottorin muuttamisen, kun bensakäyttöisiä autoja meillä raskaassa liikenteessä ei enää juurikaan ole?

Niin kuin täällä aikaisemminkin on mainittu, tämä biodieselin tai -kaasun jakeluverkko täytyisi laittaa ensin kuntoon, ja kuten edustaja Eskelinen tuossa totesi, se tulee raskaan liikenteen kautta, se on aivan selvä. Se täytyy ensin laittaa sitä kautta, ja sen jälkeen sitten voi tulla myös kevyempää ja henkilöliikennettä ja ennen kaikkea jakeluverkostoa ja pakettiautoja ja tämäntyyppisiä.

Mutta sitten, kun ainakin muistelen, että henkilöautojen puolella eräs saksalainen firma ei enää tee kaasukäyttöisiä moottoreita autoihin, niin tämä osoittaa sen, että onko se tulevaisuuden suunta vai mennäänkö suoraan sähköautoihin. Ja kun ajatellaan nyt Suomea, joka olisi omavarainen biokaasun ja miksei biodieselin osalta, niin nämä toimenpiteet olisivat siinä mielessä edullisia, että pystyttäisiin omalla tuotannolla pyörittämään tätä yhteiskuntaa. Tietysti myös sähkökin on, mutta aina ollaan sähköstä riippuvaisia myös tuonne ulospäin.

Ei ole mitään moittimista tässä, kun vain tämä homma pannaan tulille — ja siinä istuu työ- ja elinkeinoministeri vieressä, varmaan tukea tulee siltäkin puolelta sitten näihin jakeluverkkoihin.

17.29 Liikenne- ja viestintäministeri Timo Harakka: Arvoisa puhemies! Kiitoksia oikein paljon asiantuntevasta keskustelusta.

Edustaja Laakso jälleen käytti hyvän puheenvuoron. On juuri hyvä sana tämä ”lähtölaukaus”, jota tässä käytitte, siltä osin, että tämä on ensimmäinen toimenpide ja sillä tavalla mahdollistaa askeleet oikeaan suuntaan. Todellakin, kuten sanoitte, vielä ollaan niin alkuvaiheessa sen biokaasun käytössä, että olisi ollut ehkä epätarkoituksenmukaista rajata tätä yksinomaan biokaasun käyttöön. Mutta totta kai tämä liittyy biokaasun edistämishjelmaan, joka on tässä vieressä olevan ministerikollegan vastuulla ja hyvässä hoidossa ja viestii siis osaltaan tätä vahvaa sitoutumistamme tähän biokaasuohjelmaan.

Pyysin yhden minuutin lisäpuheaikaa edustaja Eestilän ansiosta, koska tässä lähdettiin keskustelemaan, myöskin edustaja Marttisen johdattelemana, juuri tästä jakeluvelvoitteen laajentamisesta, joka meillä on ehdottomasti yksi keskeisimpiä keinoja liikennepäästöjen vähentämiseen tavalla, joka olisi yleisesti hyväksyttävissä ja systemaattisesti johtaisi oikeaan suuntaan. Biokaasulla on tässä ehdottomasti oma roolinsa tämän jakeluvelvoitteen kasvatustajana, ja siltä osin siihen paljon luotamme. Tämä on haaste, että jos biokaasun saatavuus-

Punkt i protokollet PR 138/2020 rd

dessa on ongelmia, niin sen jalostamista biometaaniksi, joka tällä hetkellä ainakin on se kaikkein korkeimman jalostusasteen tuote, voisi kasvattaa. Mutta katson vielä askeleen pidemmälle eli nimenomaan sähköpolttoaineisiin, synteettisiin polttoaineisiin, joiden ansiosta tämä jakeluvelvoite voisi olla vielä kasvatettavissa, kunhan saadaan Lappeenrannan yliopiston ja pilottiyritysten mainio työ vielä eteenpäin. Siltä odotan paljon. Ja silloin lähdetään siitä, että synteettiset polttoaineet, sähkö jossain muodossa, mutta myöskin suoraan vety tämän elektrolyysin tuloksena voisivat olla tässä rajatussa käytössä tulevaisuuden puhdas käyttövoima.

Tämä summa ei todellakaan ole mikään suuren suuri, mutta jos ajatellaan, että meillä on nyt kaasukuorma-autoja 226 kappaletta, niin tällä summalla saadaan nyt sitten riippuen siitä, onko se isompi vai pienempi tuki käytössä, 80—200 ajoneuvoa lisää eli siis lähes kaksinkertaistettua tämä määrä, jolloin päästäisiin eteenpäin.

Edustaja Eskelinen nosti esiin muut ajoneuvohankinnat. Niitähän koskee sitten puhtaiden ajoneuvojen hankintadirektiivi, joka tulee pian tänne taloon myöskin, ja siihenkin liittyy sitten myöskin joukkoliikenteen ympäristötukimahdollisuuksia.

Ihan lopuksi sanoisin, puhemies, että tässä on nyt käsitelty kahta fossiilittoman liikenteen tiekartan toimenpidettä. [Puhemies koputtaa] Me olemme saavuttaneet nyt jo aiemmin sovitulla toimenpiteillä tästä 50 prosentin [Puhemies koputtaa] päästövähennystavoitteesta 37 prosenttia, ja nyt tämä loppukiri meidän kaikkien yhteisen tavoitteen eteen on täysin saavutettavissa.

Riksdagen avslutade debatten.

Riksdagen remitterade ärendet till kommunikationsutskottet.