

Plenum

Fredag 20.1.2023 kl. 12.59—13.31

5. Regeringens proposition till riksdagen med förslag till lag om ändring av lagen om miljö- och energieffektivitetskrav vid upphandling av fordon och trafiktjänster

Regeringens proposition RP 264/2022 rd

Utskottets betänkande KoUB 21/2022 rd

Andra behandlingen

Talman Matti Vanhanen: Ärende 5 på dagordningen presenteras för andra behandling. Innehållet har godkänts i första behandlingen och lagförslaget kan nu antas eller förkastas. — Debatt, ledamot Autto.

Debatt

13.01 **Heikki Autto kok:** Arvoisa herra puhemies! Tämä ajoneuvojen hankintaa koskeva lainsäädäntö koskee lähinnä nyt tämän vuoden alussa toimintansa aloittaneita hyvinvointialueita ja sitä, kuinka paljon eri hyvinvointialueiden tulee hankkia omaan toimintaansa näitä tällaisia, käytännössä siis sähkökäyttöisiä ajoneuvoja. Maa on tässä jaettu kolmeen erillaiseen luokkaan: joidenkin hyvinvointialueiden tulee hankkia puolet ajoneuvoistaan, joidenkin 35 prosenttia ja joidenkin 20 prosenttia. Tosiaan on hyvä varmaan todeta jo tässä kohtaa, että tämä ei siis koske tällaisia erikoisvarusteltuja ajoneuvoja, kuten hälytysajoneuvoja, tai sitten sellaisia ajoneuvoja, joissa esimerkiksi asiakas tai potilas matkustaa vaikkapa pyörätuolissa, vaan muita ajoneuvoja, kuten esimerkiksi kotihoidon ajoneuvoja, joita hyvinvointialue tarvitsee toiminnassaan. Tämä koskee siis sekä hyvinvointialueen omia suoria hankintoja ajoneuvoista että sitten niiden palvelutuottajien ajoneuvokantaa, jotka palveluita hyvinvointialueille tarjoavat. Tästä asiasta on olemassa myös EU-direktiivi, jota tällä lainsäädännöllä sitten implementoidaan.

Kiitän valiokuntaa siitä, että ne käytännön muutokset, jotka tuossa ensimmäisessä käsittelyssä eduskunta sai tehdä, olivat siis mietinnön mukaisia. Valiokunta tutki asiaa Lapin ja Pohjois-Karjalan hyvinvointialueiden osalta, ja tosiaan saatiin aikaan sillä tavalla järkevä muutos, että kun Suomella liikkumavaraa tässä EU-päätösten toimeenpanossa oli, niin voitiin laskea Lapin laajan hyvinvointialueen ja Pohjois-Karjalan laajan hyvinvointialueen sähköautojen hankinnan vähimmäismäärää sieltä 35:stä 20 prosenttiin. Se on erittäin tärkeää ja järkevää vastaantuloa näiden molempien hyvin harvaan asuttujen hyvinvointialueiden kannalta. Erityisesti Lappi, joka on kolmasosa koko maasta, on hyvin harvaan asuttua, ja siellä muun muassa latausinfrastruktuuria ei vielä näille sähköajoneuvoille siinä määrin ole, että esimerkiksi vaikkapa kotihoidossa toimivat ajoneuvot voisivat sitten olla kaiken aikaa tehokkaasti käytössä, kun todennäköisesti ajokilometrit eivät riittäisi.

Punkt i protokollet PR 153/2022 rd

Näin ollen kiitän kyllä tosiaan liikennevaliokuntaa mietinnöstä. Meillä oli erittäin hyvä, rakentava keskustelu. Kiitän myöskin eduskuntaa tuosta ensimmäisestä käsittelystä, ja voimme nyt tämän osalta hyvillä mielin tämän lain hyväksyä.

Arvoisa puhemies! Ehkä kiinnittäisin vielä eduskunnan huomiota siihen, että eduskunnassa pitää olla todella tarkkana hallitusten esitysten kanssa ihan riippumatta siitä, minkä värinen hallitus maassa kulloinkin on, koska tässäkin tapauksessa tähän hallituksen esitykseen sisältyi huomattavasti, voisi sanoa, tällaista välystä suhteessa siihen, mitä EU meiltä edellyttää. Tosiaan se, miksi Lapissa ja Pohjois-Karjalassa olisi pitänyt olla tiukemmat vaatimukset tältä osin, oli vain ministeriön valmistelussa tullut ikään kuin ajatuksena: kun Rovaniemen kaupunki ja Joensuun kaupunki, jotka ovat sinänsä kaupunkina väkirikkaita, sattuvat sijaitsemaan näissä maakunnissa, niin pannaan sitten sinne laajoihin metsäisiin maakuntiin tiukemmat vaatimukset tästä sähköajoneuvojen hankinnasta. Eihän tämän näin pidä mennä. Siis kyllähän EU-sääntöjä pitää tulkita kaiken aikaa niinpäin, että tulkitsemme suomalaisten hyödyksi kaiken sen liikkumavaran, joka näissä on olemassa. Ja lakihan ei missään nimessä estä sitä, jos hyvinvointialue sen oman toimintansa kannalta kokee perustelluksi ja esimerkiksi taloudellisesti järkeväksi, että voidaan hankkia enemmänkin näitä sähkökäyttöisiä ajoneuvoja. Tällä lailla asetetaan vain tämä minimi. Mutta onhan se meiltä aivan täysin hullua lainsäädäntöä, jos lähdetään tavoittelemaan ikään kuin kireämpää minimitasoa kuin mitä sitten EU meiltä edellyttää. Tämä on toiminnallinen mutta ennen kaikkea taloudellinen kysymys hyvinvointialueiden näkökulmasta.

Nyt tätä lainsäädäntöä saatiin hieman korjattua Lapin ja Pohjois-Karjalan osalta, ja tässä, uskon näin, koko isänmaa pärjäsikin, koska nämä hyvinvointialueiden rahat tulevat kuitenkin veronmaksajien yhteisestä pussista. Voimme nyt siis hyvillä mielin tämän toisessa käsittelyssä tältä osin hyväksyä. — Kiitos, arvoisa puhemies.

Puhemies Matti Vanhanen: Edustaja Heinonen.

13.06 Timo Heinonen kok: Arvoisa herra puhemies! Autto kertoi autojen hankinnoista hyvinvointialueille, ja tämä esitys siis pitää sisällään hyvinvointialueille velvoittavaa ohjeistusta sähkökäyttöisten autojen hankinnoista. Niin kuin edustaja Autto kertoi, Suomi on luonnollisesti jaettu tässä esityksessä muutamaaan erilaiseen alueeseen, ihan matkojen ja laatusverkoston ja muiden näkökulmasta. Nämä velvoitteet siis ulottuvat kaikille hyvinvointialueille, mutta osassa pitää puolet autoista olla sähkökäyttöisiä, ja sitten matkojen ja harvan asutuksen myötä tuo vaade pienenee, aina pienimpänä viidennekseen.

Jäin itse miettimään, onko tämänkaltaisen lainsäädäntö järkevää, ja kysyisin edustaja Autolta, joka on tähän perehtynyt valiokunnassa, ja jos muita liikennevaliokunnan edustajia on paikalla: miten asiantuntijat nostivat esille tämän, että me teemme jälleen kerran teknologiasidonnaista lainsäädäntöä? Itse ajattelen, että meidän pitäisi mieluummin tehdä teknologianeutraalia lainsäädäntöä. Eihän sillä ole väliä, millä auto kulkee, vaan sillä, mitä auto päästää. Nyt tehdään niin, että määrätään ehdottomasti hyvinvointialueille, että teidän on ostettava sähköautoja, ja jos heillä on olemassa ihan moderneja autoja, jotka voisivat kulkea esimerkiksi suomalaisella jätteistä ja tähteistä tehdyllä innovaatiolla, niin sanotulla MY-dieselillä, niin silloin tulee tietysti kysymys, onko ympäristön kannalta järkevä ratkaisu, että tuo tuore auto, jota on käytetty MY-dieselillä, nyt eduskunnasta määrätään vaihdettavaksi sähköautoon. No eihän siinä ole järjen häivää, ja silloin minun mielestäni pitäisi lähestyä tämän tyyppistä kysymystä mieluummin niin, että eduskunta olisi määrännyt, että

Punkt i protokollet PR 153/2022 rd

esimerkiksi 50 prosenttia autoista pitää olla päästöttömiä tai lähellä päästöttömyyttä, tai olisi joitain muita vaateita, ja sitten porrastettaisiin sitä sieltä.

Biokaasu sivuutetaan tässä esityksessä täysin, MY-diesel unohdetaan tässä esityksessä täysin, ja ehkä vihreä vety — miksi vedyn mahdollisuuksia ei tässä tunnisteta? Edustaja Autto, edustatte oppositiota, mutta kun tunnette tämän asian hyvin, niin kysyisin: kävittekö valiokunnassa keskustelua, onko tämä lainsäädäntö järkevää ja viekö tämä meidän liikennettä oikeaan suuntaan ja päästöjä alaspäin vai olisiko itse asiassa ollutkin järkevämpää tehdä teknologianeutraalia lainsäädäntöä ja katsoa vain sitä, mitä autot lopulta päästävät?

Puhemies Matti Vanhanen: Edustaja Mäenpää.

13.10 Juha Mäenpää ps: Arvoisa puhemies! Samoja asioita on mielessä kuin edustaja Heinosaari oli: miten biokaasu on tavallansa tästä skipattu ulos ja puhutaan sähköautoista, kun ainakin minun ymmärtääkseni biokaasulla toimiva auto on päästöttömämpi kuin sähköauto.

Sitten toinen, mikä askarrutti, on se, että kun nyt ollaan hyvinvointialueilla ja pelastuslaitos on tämän alla, niin missä määrin pystytään sitten jollekin Suomussalmen vpk:lle hankkimaan sähköautoja ja kuka ne maksaa ja onko tämä joku velvoittava lainsäädäntö. En löytänyt sitä täältä laista pikaisella lukemisella, mutta jos Autto voi avata tätä, niin kiitokset.

Puhemies Matti Vanhanen: Edustaja Autto.

13.11 Heikki Autto kok: Arvoisa puhemies! Tosiaan itsekkin ajattelen hyvin pitkälle kuten Heinosaari ja Mäenpää tästä isosta linjasta, että EU:n sääntelyn pitäisi olla teknologianeutraalia, mitä tulee liikenteen päästöjen vähentämiseen. Eihän sillä todella ole väliä ilmastosta, mikä sitä ajoneuvoa liikuttava teknologia on. Ilmastosta olen näistä on se, että hiilidioksidin määrä ilmakehässä ei lisääntynyt siitä, että sillä ajoneuvolla ajetaan.

Tosiaan taustalla on EU:n direktiivi, muistaaksen vuodelta 2009, siis ihan alun perin, jossa käsitellään puhtaiden ja energiatehokkaiden tieliikenteen moottoriajoneuvojen edistämistä. Tätä direktiiviä on tosiaan täydennetty, ja sen toimeenpano kansallisella lainsäädännöllä oli ensimmäisen kerran vuonna 2021, ja nyt se sitten vaatii myös tätä päivittämistä sen takia, että tullaan hyvinvointialueille. Eli tavallaan tämä nyt tehtävä muutos ei koske sitä direktiivin alkuperäistä toimeenpanoa, jossa on tehty niitä politiikkavalintoja vaikkapa käyttövoimien osalta, vaan nyt vain tämä Suomelle määrittyvä velvoite jaetaan uudelleen. Kun se on aiemmin kohdistettu kuntiin tämän laajan sote-sektorimme osalta ja kun järjestämisvastuu on siirtynyt vuodenvaihteessa kunnilta hyvinvointialueille, niin nyt se sitten on tällä lailla ohjattu hyvinvointialueiden velvollisuudeksi.

Tässä mielessä nyt toivon, että kollegat eivät ammu sanansaattajaa. Tuon tässä vain liikennevaliokunnan terveiset siitä, miten lakia on käsitelty, ja mielestäni liikennevaliokunta mietinnössään teki hyvän työn, kun lähdettiin tutkimaan Lapin ja Pohjois-Karjalan epäoikeudenmukaista tilannetta verrattuna esimerkiksi muihin hyvinvointialueisiin, ja sitä asiaa tuolla oikaistiin.

Punkt i protokollet PR 153/2022 rd

Arvoisa puhemies! Vielä se — jos siis tosiaan vähän käydään tätä laajempaa keskustelua, mitä Heinonen ja Mäenpää tässä edellä kävivät — että EU:n päätös siitä, että polttomoottoriajoneuvoja ei enää tietyn vuoden jälkeen ollenkaan valmisteta, on mielestäni sillä tavalla huolestuttava, että sehän ei ole millään tavalla teknologianeutraalia. Jos huomataan, että esimerkiksi sähkökäyttöisyyden vaatimat valtavat vaikkapa mineraalivarantojen hyödyntämiset ovatkin asia, jota ei pystytä siinä aikataulussa toteuttamaan, niin olemmekin pattitilanteessa, jossa sitä polttomoottoriteknologiaa ja siihen liittyviä vaikkapa päästöttömiä synteettisiä polttoaineita ei olekaan kehitetty siinä tahdissa kuin olisi voitu muuten tehdä, ja havaitaan, että joudummekin ottamaan sitä vanhaa polttomoottoriteknologiaa ja vanhoja fossiiliperäisiä polttoaineita sitten enemmän käyttöön. Tämä on kyllä sellainen uhkakuva, johon pitäisi Euroopan laajuisesti suhtautua mielestäni vakavasti ja lähteä todella ajamaan sitä edustaja Heinosenkin peräänkuuluttamaa teknologianeutraalisuutta kaikkien näiden liikenteen käyttövoimien osalta.

Puhemies Matti Vanhanen: Edustaja Hoskonen.

13.14 Hannu Hoskonen kesk: Arvoisa herra puhemies! Samaa ihmettelin minäkin, että on aikoihin eletty, kun aletaan hallinnollisesti määräillä ajoneuvojen laatua. Aivan kuten edustaja Heinonen oivallisesti kuvasi puheenvuorossaan, tämä teknologianeutraalius on talousvaliokunnan ratkaisuissa aina ollut esillä asiana numero yksi, eli ei lähdetä tällä keinoin määräilemään. Kyllä ne talousihmiset osaavat ratkaisut tehdä ja nimenomaan niin, että kun esimerkiksi ajetaan biokaasuautolla, se on käytännössä päästötön, tai dieselautolla... Minullakin on vanha dieselauto, heti kymmenen vuotta vanha, ja kun siihen ostan MY-dieselin, niin päästöt putoavat 90 prosenttia alaspäin, eli se on aivan loistava auto. Muutenkin se on hyvä auto, mutta varsinkin siinä tilanteessa se on loistava, kun päästöjä ei juurikaan tule. Tämä osoittaa, miten hurjaksi on tämä ilmastomuutoksen vouhotus mennyt. Järkeä on jätetty kotiin jo viime viikolla, ja tehdään älyttömiä päätöksiä.

Lopuksi esimerkki, arvoisa puhemies: Hyvä ystäväni oli menossa silmäleikkaukseen, ja hänelle tilattiin tietysti sitten järjestelmän mukaisesti taksikyyti, kun ei ambulanssia tarvittu. Sieltäpä tulikin sähköllä toimiva auto, ja sen 500 kilometrin matkalla oli hyvin lähellä — tämän potilaan kunto oli erittäin vaarallisessa tilanteessa, nimenomaan sen silmän takia — että meinasi jäädä leikkaamatta, kun kaksi kertaa piti ladata sitä autoa matkan varrella ja nippa nappa kerkisi siihen leikkaukseen. Olkoon tämä varoittava esimerkki siitä, miten älyttömäksi tämä homma on mennyt. Pitää luottaa siihen, että ihmiset tekevät järkeviä päätöksiä nimenomaan pelastustoimen osalta, ja nämä Pohjois-Karjalan ja Lapin esimerkit, mitä äsken edustaja Autto oivallisesti kuvasi, olkoot meille varoittavina esimerkkeinä. Tällaisia tapauksia ei pidä eduskuntaan tuoda. Järkeä tähän hommaan pitää löytyä.

Puhemies Matti Vanhanen: Edustaja Kiljunen, Kimmo.

13.16 Kimmo Kiljunen sd: Arvoisa puhemies! Olen tässä kuunnellut opposition puheenvuoroja tästä hallituksen esityksestä, ja edustaja Hoskonen puheenvuorossa puhuttiin ”ilmastovouhotuksesta”. Riippumatta nyt käytetyistä sanoista ja muotoiluista jossain määrin tunnen sympatiaa tuolle argumentaatiolle, mitä tässä olemme kuulleet. Kyllähän se on niin, että tässä olennaisinta on se hiilidioksidipäästöjen määrä, mitä näistä autoista tulee, eikä välttämättä se, onko se sähköauto vai joku muu vähäpäästöinen tai tässä tapauksessa mah-

Punkt i protokollet PR 153/2022 rd

dollisesti hiilineutraali. Eli tässä olisi ollut kyllä tarkistamisen paikka, mutta nyt tämä on tässä vaiheessa, ja tuntuu siltä, että keskustelua voidaan jatkaa ja nähdä tätä sisällöllistä puolta, mutta aika tulee uusiutumaan tässä ja meille tulee uudet vaiheet, jolloin näihin asioihin kyllä voidaan palata.

Puhemies Matti Vanhanen: Edustaja Heinonen.

13.17 Timo Heinonen kok: Arvoisa herra puhemies! Kiitos edustaja Autolle hyvästä vastauksesta ja läpikäynnistä. Eli tässä EU määrää meitä tekemään näitä toimenpiteitä, ja voisi tietysti ajatella, että tämäntyyppisissä ratkaisuissa EU:nkin pitäisi vähemmän puuttua jäsenmaiden päätöksentekoon. Olisi voinut ajatella, että EU olisi sanonut, että pitää laskea päästöjä myös näissä julkisissa autohankinnoissa, vaikkapa niin, että puolitetaan tai siirrytään johonkin tiettyyn tasoon, ja se olisi riittänyt. Tässä olisi ollut jälleen yksi mainio paikka meidänkaltaiselle maalle, missä tki-panostuksilla saadaan uusia innovaatioita aikaan, ottaa vaikkapa seuraava harppaus eteenpäin.

Itse en kritisoinut sitä, että tällä tavoitellaan päästöjen vähentämistä — en lainkaan — vaan itse kannatan mahdollisimman päästötöntä liikennettä tulevaisuudessa, mutta ajattelen niin, että meidän poliitikkojen ei kannattaisi mennä sanomaan, ei EU:sta Suomelle eikä Suomen hallituksen meille, että tehkää näin, vaan pitäisi sanoa, että me haluamme, että te pudotatte oman liikenteenne päästöt tietylle tasolle, ja sen jälkeen jätettäisiin sinne teollisuudelle pohdittavaksi, millä tavalla.

Niin kuin edustaja Autto otti esille polttomoottorit, niin aika ajoin olen hämmentyneenä seurannut keskustelua, missä polttomoottoreita pidetään pahana asiana. Eihän polttomoottori ole itse asiassa paha asia. Jos siitä pahan haluaa joku tehdä, niin se on se, millä polttomoottoria pyöritetään, ja jos sitä pyöritetään tulevaisuudessa päästöttömillä ratkaisuilla, vaikkapa MY-dieselillä, kuten jo nyt, ja tulevaisuudessa muilla, niin eihän siinä ole mitään pahaa. Itse asiassa tuon edustaja Auton kotimaakunnan Lapin, pitkien etäisyyksien Suomen, osalta olen valitettavasti hivenen skeptinen näiden sähköautojen tulevaisuuden suhteen. Silloin voisi olla huomattavasti järkevämpää mennä tähän suuntaan, mistä tänään olemme hyvää keskustelua käyneet.

Eli terveiset maamme hallitukselle mutta myös EU:lle, että kohti teknologianeutraalia lainsäädäntöä. Sillä saadaan parhaita tuloksia aikaan, kun luotetaan meidän innovaattoreihin, jotka tki-panoksilla näitä asioita ratkovat Suomessa, EU:ssa, Euroopassa ja maailmalla.

Puhemies Matti Vanhanen: Edustaja Autto.

13.19 Heikki Autto kok: Arvoisa puhemies! Tiedän, että tässä istunnossa on paljon asioita, muun muassa pitää saada mietintöjä pöydälle ja niin edelleen, joten en halua missään nimessä pitkittää tätä keskustelua. Keskustelu on ollut erittäin hyvää ja analyyttistä, ja yli puoluekentän on mielestäni käytetty aivan järkeviä puheenvuoroja siitä, miten Suomen on viisasta suhtautua tähän päästövähennystavoitteeseen.

Vielä, arvoisa puhemies, kun tässä kysyttiin tästä direktiivistä, tosiaan luen lyhyesti täällä hallituksen esityksen perusteluosasta: ”Direktiivin vähimmäisosuudet koskevat Suomea jäsenmaana. Lähtökohtaisesti hankintayksiköille on laissa asetettu direktiivin mukaisesti jäsenmaakohtaiset vähimmäisosuudet. Lain 9 §:n 1 momentin mukaan hankintayksikön on

Punkt i protokollet PR 153/2022 rd

varmistettava, että henkilöautojen ja kevyiden hyötyajoneuvojen kokonaislukumäärästä vähintään 38,5 prosenttia on ympäristöystävällisiä ja energiatehokkaita ajoneuvoja.”

Arvoisa puhemies! Tämä on mielestäni siis se tietyllä tavalla opetus, mikä valiokuntakäsittelyssä huomattiin, ja halusin sen nyt koko eduskunnan tässä koolla ollessa jakaa, että Suomen omassa valmistelussa oli sitten tähän EU-päätöksenteosta meille tulevaan raamiin pantu huomattavasti semmoista varmuusvaraa, niin että Suomi varmasti täyttää tämän EU-vaatimuksen, ja tämän vuoksi esimerkiksi Lappi ja Pohjois-Karjala oli hallituksen esityksessä pantu tämän tiukemman hankintavaatimuksen piiriin. Ajatelkaa nyt vaikka Lapin kohdalta: kun ihan lähtökohtaisesti hallituksen esityksessä oli esimerkiksi vaikka Keski-Pohjanmaan maakunnassa minimi eli 20 prosenttia tämä vaatimus, niin Lapissa jo esimerkiksi Rovaniemen kaupungin pinta-ala on suurempi kuin on koko Keski-Pohjanmaan hyvinvointialue. Arvoisa puhemies, en missään nimessä ole sitä mieltä, että Keski-Pohjanmaalla pitäisi tämän rajan olla tiukempi, ei, mutta kyllähän Lapin, joka on kolmasosa koko maasta, pitäisi jo lähtökohtaisesti tulla huomioiduksi ministeriön valmistelussa, niin että huomioidaan pelkästään se asia, että Rovaniemen kaupunki, joka sinänsä siis taajaman osalta on kyllä runsasväkinen, ei joudu sitten tällaisten tiukempien vaatimusten piiriin. Voimme nyt ajatella, että Rovaniemen kaupungin alueellakin on jo sitä haja-asutusaluetta aivan valtavasti — kysymys on kuitenkin 8 000 neliökilometrin laajuudesta kaupungista. Elikkä tämä oli se mielestäni tärkeä opetus, että kun näitä EU-päätöksiä ja direktiivejä implementoidaan, niin valiokunnissa pitää olla hereillä. Tässä asiassa liikennevaliokunta sitä oli, ja siitä haluan koko valiokuntaa kiittää.

Vielä, arvoisa puhemies, lyhyesti myös tuohon edustaja Heinosen virittämään keskusteluun. Edelleen täältä hallituksen esityksen perusteluista: ”Lain 10 §:n 1 momentin mukaan hankintayksikön on varmistettava, että kuorma-autojen kokonaislukumäärästä ensimmäisellä hankinta-ajanjaksolla vähintään yhdeksän prosenttia ja toisella hankintajaksolla vähintään 15 prosenttia on laissa määriteltyjä ympäristöystävällisiä ja energiatehokkaita ajoneuvoja.” Tämä on kyllä, arvoisa puhemies, sellainen asia, joka tulee Suomea haastamaan, koska tosiasiasahan nyt kuorma-autoliikenteeseen tulevista uusistakin ajoneuvoista vain siis yksittäiset ajoneuvot ovat tällaisia sähkökäyttöisiä, jotka täyttävät tämän kokonaan päästöttömän kriteerin.

Tässä mielessä, nyt kun esimerkiksi tänään tuli uutisia siitä, kuinka vaikkapa Tanska ja Benelux-maat vaativat, että raskaan liikenteen päästöt täytyisi saada nolleen, myöskin tämä on kyllä eittämättä Suomelle tärkeä edunvalvonnan paikka. Ymmärrän hyvin, että vaikkapa Hollannin tai Belgian kaltaisessa maantieteellisesti hyvin pienessä maassa, jossa on suuret satamat ja hyvinkin lyhyet kuljetusmatkat, tämä tilanne näyttäytyy aivan toisena kuin mikä se on tällaisessa Suomen kaltaisessa todella pitkien kuljetusmatkojen, raskaan teollisuuden ja raskaiden kuormien maassa, jossa tarvitaan kyllä todella energiantensiivistä polttoainetta siihen, että nämä 76 tonnin kuormat, joita tuolla meidän tiestöllämme liikkuu, saadaan liikkumaan.

Olemme kuitenkin pitäneet tärkeänä arvona myöskin sitä, että tosiaan meillä on luonnonvarateollisuutta, ja se on todella puhdasta teollisuutta. Me tuotamme eurooppalaisille niin teräkset ja puurakennusaineet kuin vaikkapa selluloosan, mistä he saavat paperinsa, ja niin edelleen. Elikkä tässä mielessä nyt on todella tärkeä EU-edunvalvonnan paikka Suomelle, että näillä uusilla vaatimuksilla, mitä Euroopasta tulee, ei Suomen teollisuuden kilpailukyky heikennetä, koska, arvoisa puhemies, uskon vahvasti siihen, että suomalainen työ on aina globaalissa mittakaavassa ekoteko.

Punkt i protokollet PR 153/2022 rd

Puhemies Matti Vanhanen: Kiljunen, Kimmo.

13.25 Kimmo Kiljunen sd: Arvoisa puhemies! Minäkään en halua pitkittää tätä kokousta, mutta kun edustaja Heinonen ja edustaja Autto vielä täydensivät sitä, niin haluaisin yhteen seikkaan, mikä tässä tuli esille, kiinnittää huomiota, eli Euroopan unionin lainsäädäntöön ja sen vaikutukseen Suomeen: kuinka yksityiskohtaista se on ja sen ei pidä olla ja kuuluuko päätöksenteko ylipäättään EU:lle.

Tässä on kysymys kuitenkin direktiivistä, joka on puitelainsäädäntöä, ja puitelainsäädännön puitteissa on aina tämä kansallinen soveltuvuus, ja on kansallisessa harkinnassa, kuinka se pannaan täytäntöön. Edustaja Autto juuri kuvaili, että Suomi on ottanut tässä vahvan linjan.

Tässä on iso kysymys siitä, sääteleekö EU liian pitkälle meidän kansallista käyttäytymistä asioissa, jotka eivät sille kuulu. Tällöin usein puhutaan subsidiariteettiperiaatteesta eli läheisyysperiaatteesta, jossa ideana on se, että päätökset tehdään niin lähellä kuin se on mahdollista ja järkevää. No nyt tässä on kysymyksessä direktiivi, ja tässä kysymyksessä tämä asia kuuluu Euroopan unionin kompetenssiin — ei tällä detaljitasolla välttämättä, mistä me juuri nyt puhumme, sen takia tässä on direktiivi käytössä — sen takia, että ilmastopolitiikka on EU:n yhteistä politiikkaa, ja sen takia EU:lla pitää olla tässä roolinsa. Sitä minä en olisi kyseenalaistamassa, kuten edustaja Heinonen omassa puheenvuorossaan teki, vaan tulee tunnistaa unionin keskeinen rooli kansainvälisen ilmastopolitiikan johtavana toimijana, ja tässä suhteessa tämä on yksi heijastuma siitä lainsäädännöstä ja direktiiveistä, puiteasetuksista, puitelainsäädännöstä, ja meidän tehtävämme on sitten ollut soveltaa sitä kansallisesti.

Puhemies Matti Vanhanen: Edustaja Niemi.

13.26 Veijo Niemi ps: Arvoisa herra puheenjohtaja! Ymmärrän hyvin tämän sähköauto-keskustelun, ja varmasti paikka paikoin sähköautot taikka niin sanotut hybridi- eli bensa- ja akkukäyttöiset ajoneuvot ovat ihan hyviä ja käteviä. Mutta jos vertaa tätä tilannetta vaikkapa hälytysajoneuvoihin, niin tänä päivänä esimerkiksi poliisilla on paljon näitä Volkswagen-pakettiautoista tehtyjä niin sanottuja poliisimaijoja. Niiden on kuitenkin dieselmoottorilla pakko olla: ei voi tulla sitä tilannetta, että ollaan hälytysajoneuvossa ja akusta loppuu virta ja tehtävä jää kesken. Tämä on ihan välttämättömyys.

Toisaalta raskasta liikennettä jos ajatellaan, niin niissä on myöskin MY-diesel-polttoaine ja ne ovat Euro 6 -koneen vaatimuksen täyttäviä laitteita. Tämmöisen laitteen niin sanottu päästömittaus on suurin piirtein 0,04:n luokkaa elikkä jopa käytännössä puhtaampaa kuin vaikka pahimpaan ruuhka-aikaan Tampereen keskustorilla. Elikkä ei me millään voida mennä joka alalla — myös näissä sairausautoissa on ihan sama tilanne — täysin akkukäytölle, koska jos ne joskus jäävät tien päälle, niin tilanne voi olla todella ikävä. — Kiitos.

Puhemies Matti Vanhanen: Edustaja Kinnunen, Jari.

13.28 Jari Kinnunen kok: Kiitos, arvoisa puhemies! Jotta ei nyt jäisi väärää käsitystä, niin on huomautettava, että tämän lain 3 § sisältää lain soveltamisalan rajauksen ja siellä rajataan pois hälytysajoneuvot, siellä rajataan pois Tullin ajoneuvot, ambulanssit, siellä rajataan pois myös kaikki sellaiset ajoneuvot, jotka on rakennettu ja muunnettu Rajavartio-

Punkt i protokollet PR 153/2022 rd

laitoksen ja Puolustusvoimien käyttöön. Tämä poisrajaus on käsittääkseni ihan järkevä, ja se varmistaa sen, että meillä kyllä nämä turvallisuusalan palvelut tulee hoidettua ihan tällaisilla perinteisillä polttomootoriautoilla, ainakin niin kauan, että saadaan sitten niin varmaa teknologiaa, että se auto ei hyydy matkalle.

Ja voin sitten tähän loppuun todeta Veijo Niemelle, että minulla on kokemus siitä, kun poliisiautosta loppui virta.

Riksdagen avslutade debatten.

Riksdagen godkände lagförslaget i proposition RP 264/2022 rd utifrån beslutet i första behandlingen. Andra behandlingen av lagförslaget avslutades. Ärendet slutbehandlat.