

Plenum

Tisdag 11.6.2024 kl. 14.01—20.50

11. Regeringens proposition till riksdagen med förslag till lag om ändring av lagen om tidsbegränsat stöd för anskaffning av fordon som drivs med alternativa drivkrafter

Regeringens proposition RP 46/2024 rd

Utskottets betänkande KoUB 7/2024 rd

Andra behandlingen

Förste vice talman Paula Risikko: Ärende 11 på dagordningen presenteras för andra behandling. Innehållet har godkänts i första behandlingen och lagförslaget kan nu antas eller förkastas. — Debatt, ledamot Sirén.

Debatt

17.54 **Marko Asell sd:** Arvoisa puhemies! Käsittelyssä on hallituksen esitys laista vaihtoehtoisella käyttövoimalla toimivan ajoneuvon hankinnan määräaikaisesta tukemisesta. SDP:llä on tähän vastalause, ja tässä perusteluita.

Liikenteen siirtyessä fossiilisista polttoaineista kestäviin on tärkeää pyrkiä säilyttämään teknologianeutraali lähestymistapa. Uuden teknologian yleistymistä auttavat erilaiset tuet muutoksen alkuvaiheessa, kuten esimerkiksi sähköautojen yleistyminen on osoittanut. Raskaan kaluston osalta sähkö-, kaasu- ja vetykäyttöisyys ovat teknologian vielä kehittyessä kokeiluja yrityksille kohti kestävämpiä käyttövoimia. Yhteiskunnan on järkevää tukea puhtaamman energian käyttöönottoa.

Olemassa olevan henkilöautokannan kannalta on tärkeää tarjota kansalaisille mahdollisuuksia kestävämpiin ratkaisuihin matalalla kynnyksellä. Uusi tulkinta etanolikonversioista astui vasta viime kesänä voimaan, mikä mahdollistaa konversiot entistä laajemmalle osalle autokantaa. Aiempi tulkinta rajasi etanolimuunnoksen käytännössä vain vanhempiin autoihin, mikä heikensi muunnon tekemisen kannattavuutta.

Hallituksen toiminta vaihtoehtoisella käyttövoimalla toimivien ajoneuvojen hankintatuessa sekä henkilöautojen muuntotuessa on ollut poukkoilevaa. Viime syksynä hallitus poisti lainsäädännöstä mahdollisuudet kaasu- ja etanolikonversioiden muuntotukiin. Nyt käsittelyssä olevassa esityksessä tämä mahdollisuus palautetaan eduskunnan antaman velvoittavan lausuman johdosta, tosin vain puolen vuoden määräajalla.

Poukkoilevalla politiikallaan hallitus vesittää ja jopa vaarantaa vaihtoehtoisten kotimaisten polttoaineiden kehittämisen ja markkinoille pääsemisen edellytyksiä. Hallitus näyttäisikin nojautuvan yhä vahvemmin liikenteen polttoainepolitiikassaan huoltovarmuuden kannalta kyseenalaiseen ulkomaiseen fossiiliseen öljyyn. Kaikilla ei ole varaa hankkia uutta sähköautoa, ja nykyisiä polttomoottoriautoja on mahdollista muuntaa kaasu- tai etanoliautoiksi, jotka toimivat kotimaisilla vähäpäästöisemmillä polttoaineilla.

Punkt i protokollet PR 64/2024 rd

Hallitus esittää paketti- ja kuorma-autojen vaihtoehtoisen käyttövoiman hankintatuen viimeiseksi hakupäiväksi 31.12. tänä vuonna sekä ajoneuvojen muuntotukien hakemisessa 15.12. tänä vuonna, joiden jälkeen niitä ei voisi hakea enää lainkaan. Käytännössä hallituksen esitykseen kirjatut hakuajat tarkoittaisivat, että laki olisi voimassa kuluvan vuoden loppuun saakka eli ainoastaan noin puoli vuotta.

Valiokunnan kuulemien asiantuntijoiden mukaan haku aika on aivan liian lyhyt. Hakuajan pidennystä puoltavat ajoneuvokannan uudistumisen tärkeys, raskaan liikenteen käyttövoimamurroksen liikkeelle saaminen, yritysten investointivarmuus ja se, että tukiin jo aiemmin myönnetty kolmivuotiset siirtomäärärahat saataisiin käytettyä täysimääräisesti.

Rahoituksesta: Hallituksen esityksen perusteella vuodesta 2018 lähtien eduskunta on tehnyt päätökset yhteensä 38 miljoonan euron rahoituksesta muuntotukiin sisältäen myös täyssähköautojen hankintatuet. Täyssähköautojen hankintatukiin tai muuntotukiin ei ole osoitettu lisärahoitusta vuosille 23—24.

Aiemmin budjetoidusta määrärahasta on Liikenne- ja viestintäviraston arvion mukaan yhä käyttämättä noin 2,4 miljoonaa euroa. Kyseessä on vuonna 2022 myönnetty kolmivuotinen siirtomääräraha täyssähköautojen hankintatukiin sisältäen myös kaasus- ja etanolikonversioiden tuet, joten muuntotukia voitaisiin tukea yhä vuoden 2022 talousarviopäätösten puitteissa.

Emme hyväksy hallituksen ilmiselvää tavoitetta, että vuoden 2022 valtion talousarviossa myönnettyä kolmivuotista siirtomäärärahaa muunto- ja hankintatukiin käytettäisiin mahdollisimman vähän, jonka puolesta puhuu liian lyhyt määräaika hakea tukea. Katsomme, että määräraha olisi käytettävä kokonaan eduskunnan aikoinaan sille päättämiin tarkoituksiin.

Hallituksen esityksessä etanoliautoksi konvertoinnin muuntotuen taso on pidetty edellisen lain mukaisessa 200 eurossa. Valiokuntakuulemisten perusteella sääntely kuitenkin on muuttunut olennaisesti niistä ajoista kalliimmaksi. Uusi määräys edellyttää muun muassa juuri kyseiseen ajoneuvoon annettavaa yhteensopivuustodistusta, jonka antaa muuntosarjan valmistaja. Autoissa yleistynyt suoraruiskutusteknologia on myös tehnyt muuntamisesta teknisesti vaativamman ja kalliimman. Todelliset kustannukset muunnosta ovat tällä hetkellä 800—1 000 euroa. Näillä perusteilla esitämme etanoliautoksi konvertoinnin muuntotuen korottamista 350 euroon.

Näillä perusteilla ehdotamme, että lakiehdotus hyväksytään muutoin valiokunnan mietinnön mukaisena paitsi 1 §:n 2 momentin 1—3 kohta ja 7 § muutettuina vastalauseemme mukaisiksi ja hyväksytään myöskin yksi lausuma, joka kuuluu näin, arvoisa puhemies: ”Eduskunta edellyttää, että valtioneuvosto tarvittaessa uudistaa talousarvion yhteydessä jo aiemmin myönnetty siirtomäärärahat hankinta- ja muuntotuille tukien maksamista varten, jos varattua määrärahaa on vielä jäljellä kyseiselle tuelle, samalla huomioiden Liikenne- ja viestintäviraston aikatarpeet tuen maksamisen päättyessä.”

Ensimmäinen varapuhemies Paula Risikko: Kiitoksia. — Edustaja Furuholm.

17.59 Timo Furuholm vas: Arvoisa rouva puhemies! Nyt on pakko todeta, että edustaja Asell piti kyllä niin perusteellisen ja tarkkasanaisen puheenvuoron, että siltä osin ei ole hirveästi lisättävää. Edelleen kuitenkin herättää ihmetystä tämä hallituksen halu olla osallistamatta laajempaa kansanosaa tähän ilmastotyöhön, kun on havaittu, että esimerkiksi tämä

Punkt i protokollet PR 64/2024 rd

etanolikonversio on hyvin kustannustehokas päästövähentäjä. Siinä mielessä pidän ihmellisenä tätä toimintaa tämän esityksen suhteen.

Näillä sanoilla kannatan edustaja Asellin tekemiä ehdotuksia. — Kiitos.

Puhemies Jussi Halla-aho: Kiitoksia. — Edustaja Kivelä, olkaa hyvä.

18.00 Mai Kivelä vas: Arvoisa puhemies! Lyhyesti: minäkin haluan kannattaa tätä vastalauseita, ja on hienoa, että tässä on ollut mukana laaja joukko oppositiopuolueita.

Itse kiinnitin huomiota siihen, että tämä valiokunnan mietintö alkaa sillä, että valiokunta pitää hyvänä tämän lakiehdotuksen yleistä tavoitetta edistää vaihtoehtoisten käyttövoimien liikennekäyttöä ja siten edesauttaa liikenteen päästövähennysten saavuttamista, mutta sitten kuitenkin se tavallaan jää tässä työssä ehkä vähän puolitiehen, ja siinä on tätä poukkoilevuutta, aivan kuten edustaja Asell hyvin tätä vastalauseita avasi.

Aivan kuten täällä sanottiin, kaikilla ihmisillä tosiaan ei ole varaa sähköautoon, ja sen takia olisi tosi tärkeätä, että me pyritään myös muuttamaan sitä olemassa olevaa henkilöautokantaa kestävämmäksi ja myös osallistamaan ihmisiä liikenteen päästövähennyksiin tekemään reilua siirtymää, koska joka tapauksessa ne päästövähennykset on tehtävä. Itse ainakin ajattelen, että se on kaikkien etu, että sitten kansalaisia myös tuetaan tässä muutoksessa, varsinkin kun kyse on tällaisista alkusysäyksistä, kuten esimerkiksi tämä konversiotuki.

Tämä on nyt jälleen kerran osoitus siitä, että hallitus voisi paremmin pitää ihmiset mukana tässä siirtymässä, joka on välttämätön ja joka tapauksessa toteutuva, eli kannatan tätä vastalauseita esitetyin tavoin. — Kiitos.

Puhemies Jussi Halla-aho: Kiitoksia. — Edustaja Hoskonen.

18.02 Hannu Hoskonen kesk: Arvoisa herra puhemies! Lyhyesti vain sen verran, että hyvä, että näitä vaihtoehtoisia polttoainesysteemejä kehitellään, se on positiivinen asia. Mutta olisin toivonut, että Suomessa olisi otettu paljon, paljon määrätietoisemmin askelmia biokaasun tuotannon lisäämiseen, koska se varmasti on tämän kansakunnan kannalta se paras. Esimerkiksi kun maatiloilla syntyvät biojätteet, joita voidaan hyödyntää esimerkiksi karjataloilla, sikaloissa ja niin edelleen, käsitellään mädättämismenetelmällä, niin siitä syntyy erittäin nopeasti hyvää metaania, joka voidaan käyttää sitten vaikka biokaasuautojen polttoaineena, ja siitä jäävä jäännös, mikä siitä jää sitten jäljelle, on aivan erinomaista peltolannoitetta. Tällä keinoin ravinteet kiertävät siinä hyvin pienellä alueella, ei synny mitään päästöjä. Nyt kun ajetaan polttoainetta pitkin maailmaa, kuskataan vaikka kaasua tai joitain muita hyödykkeitä pitkin teitä, niin syntyy aina päästöjä, koska ne autot kulkevat kuitenkin fossiilisilla polttoaineilla.

Arvoisa puhemies! Toivon, että kun näitä asioita kehitetään, niin tulisi tämä kotimainen näkökulma paljon enemmän esiin. Nythän me juoksemme sähköautojen perässä, ja kaikki me tiedämme, mitä siitä tulee, kun katsoo, mitä aineita siihen akkujen tekemiseen käytetään. Edes teoriassa ei ole mahdollista tehdä niin paljon akkuja, että Euroopan autot saataisiin sähköisesti kulkemaan. Se ei ole mahdollista.

Riksdagen avslutade debatten och avbröt behandlingen av ärendet.