

Täysistunto

Tiistai 17.11.2020 klo 14.00—19.00

11. Hallituksen esitys eduskunnalle laiksi henkilöautojen romutuspalkkiosta ja sähkökäyttöisten henkilöautojen hankintatuesta sekä henkilöautojen kaasui- tai etanolikäyttöisiksi muuntamisen tuesta annetun lain muuttamisesta

Hallituksen esitys HE 186/2020 vp

Valiokunnan mietintö LiVM 12/2020 vp

Ensimmäinen käsittely

Ensimmäinen varapuhemies Antti Rinne: Ensimmäiseen käsittelyyn esitellään päiväjärjestyksen 11. asia. Käsittelyn pohjana on liikenne- ja viestintävaliokunnan mietintö LiVM 12/2020 vp. Nyt päätetään lakiehdotuksen sisällöstä.

Keskustelu

16.37 **Joonas Könttä kesk:** Arvoisa herra puhemies! Hallitus tässä esityksessään osoittaa hankintatukea kaasukäyttöisten kuorma-autojen hankkimiseksi vuosille 2020—2022. Hankintatukea myönnettäisiin luonnolliselle henkilölle tai oikeushenkilölle, joka hankkii tai pitkäaikaisvuokraa uuden kaasukäyttöisen kuorma-auton. Esitys sai pääosin myönteisen suhtautumisen asiantuntijoilta ja alan ammattijärjestöiltä. Tuen katsotaan madaltavan kaasukäyttöisten kuorma-autojen hankintahintaa, joskaan ei kuitenkaan täysin samalla tasolla kuin dieselkäyttöisten kuorma-autojen.

Teollisuuden ratkaisut liikenteen käyttövoiman osalta ovat suuressa muutoksessa, kun valtaosa autonvalmistajista on siirtymässä kohti sähköistä liikennettä, erityisesti henkilöautojen osalta. Sen sijaan raskaassa liikenteessä akkuteknologia ja sähköinen liikenne ei vielä ole mahdollista, ja siksi vaihtoehtoisia käyttövoimia tulee edistää. Erityisesti kaasui-, uusiutuva diesel ja mahdollisesti vety tulevat olemaan tulevaisuuden ratkaisuja. Tältä osin tämä hallituksen esitys kannustaa kohti kaasukäyttöisiä kuorma-autoja ja on muutoinkin perusteltu. Suomessa on omankin tuotannon kannalta valtavat mahdollisuudet hyödyntää muun muassa maataloudessa syntyvää jätettä uudeksi polttoaineeksi.

Arvoisa herra puhemies! Esityksen positiiviset ympäristövaikutukset jäänevät varsin maltillisiksi jo tukimäärän pienestä summasta johtuen. Esityksen pääasiallinen vaikutus on ehkä pikemminkin osoittaa ja kannustaa oikeaan suuntaan. Suhtaudun positiivisesti siihen, että tähän tukimuotoon olisi mahdollistettu myös traktorit. Toisaalta juuri tästä pienestä tukisummasta johtuen pidän ymmärrettävänä, että tuki on varsin tarkkaan tässä esityksessä ja tässä mallissa nyt rajattu. Kuten me liikennevaliokunnan mietinnössä totesimme, valiokunta pitää myös käytettävissä oleva rahamäärä huomioiden tarkoituksenmukaisena, että tuki on rajattu tässä vaiheessa vain kuorma-autoihin. Muiden ajoneuvojen mahdollisia tukimuotoja on tarpeen arvioida erikseen.

Pöytäkirjan asiakohta PTK 146/2020 vp

Arvoisa puhemies! Mielestäni on keskeistä, että tuen toimivuutta ja riittävyttä tarkastellaan ja arvioidaan aktiivisesti ja säilytetään myös mahdollisuus tulevaisuudessa laajentaa paitsi tukipaketin kokoa myös siihen sovellettavien ajoneuvojen piiriä esimerkiksi traktoreihin ja muihin maataloudessa tarvittaviin työkoneisiin. Esitys on kuitenkin oikeasuuntainen ja tärkeä tuki raskaan liikenteen uusien käyttövoimien käyttöönottamiseksi.

16.40 Petri Honkonen kesk: Arvoisa herra puhemies! Nyt tosiaankin käsitellään yhtä osaa siitä laajasta toimenpidekokonaisuudesta, jolla pyritään liikenteen ilmastopäästöjä vähentämään, ja tämä esitys on siitä hieno ja arvokas, että tällä pyritään nimenomaan korvaamaan niitä tuontipolttoaineita. Muistetaan aina se, että Suomessa polttoaineet, bensa ja diesel, jalostetaan pääosin tuolta itänaapurista tuodusta raakaöljystä, eli aina kun kotimaista polttoainetta pistetään tankkiin tavalla tai toisella, niin silloin tämä meidän kauppataseemme vahvistuu ja korvautuvat ne ulkolaiset polttoaineet.

Tosiaan, niin kuin tästä esityksestä voimme havaita, tämä tuki on kuitenkin vielä kohutuullisen pieni. Kun mietitään vaikka uuden rekan hankkimista, niin se on jopa sadoissatuhansissa menevä investointi kuitenkin, puhutaan todella isoista investoinneista. Mutta se, mikä tässä on syytä huomata, on se, että nyt kun tällainen pieni kannuste, ikään kuin sähköisku, kaasun suuntaan annetaan, niin pitkällä aikavälillä sillä on vaikutusta, koska kuitenkin yhden raskaan liikenteen ajoneuvon käyttöikä ja elinkaari on pitkä. Se on kuitenkin pitkä, ja siinä mielessä tämänkin esityksen vaikutukset laajassa mittakaavassa näkyvät todennäköisesti vasta viiveellä, mutta se on tärkeää, koska meidän pitää luoda sitä kysyntää tälle biokaasulle ja biokaasun jakelulle myös, ja uskon, että tämän kautta sitä syntyy.

Liikenne- ja viestintävaliokunnan mietinnössä on nostettu esille tärkeitä näkökohtia tähän liittyen. Siellä on tehty todella huolellista työtä. Mielestäni jatkossa kyllä pitää ottaa huomioon tämä, minkä edustaja Könttä tuossa hyvässä puheenvuorossaan nosti esille, että myös traktorit olisi otettava tässä huomioon, monestakin syystä: siinä on ensinnäkin tietysti nämä ilmastoperusteet, mutta onhan tämä biokaasu kuitenkin todella edullinen polttoaine, ja vieläpä kun saataisiin sitä biokaasun jalostusta syntymään maatilojen yhteyteen vielä enemmän, niin sen kautta sillekin käyttöä sitten syntyisi.

Esitys on erittäin kannatettava ja vie oikeaan suuntaan myöskin tätä raskaan ammattiliikenteen alaa.

16.42 Anne Kalmari kesk: Arvoisa herra puhemies! Kuten tuossa veljet todistivat, tämä lainsäädäntö on erittäin hyvä ja askel oikeaan suuntaan, semminkin kun raskaalla kalustolla ei oikeastaan hirveästi vaihtoehtoja ole, millä niitä päästöjä pystyisi vähentämään. Tämä on myös siinä biokaasun esiinnousussa, minkä tällä hallituksella aiomme toteuttaa, tärkeä pieni askel, mutta se vaatii myös muita päätöksiä, mistä osin on jo hallitusneuvotteluissa sovittu, ja ilokseni olen kuullut, että useampi ministeri, niin liikenneministeri kuin maa- ja metsätalousministeri kuin vielä varmasti muutkin, on ne esiin nostanut. Elikkä tulemme odottamaan jakeluvelvoitteen muutoksia, joissa biokaasu voisi olla osana jakeluvelvoitteen täyttämistä. Tulemme saamaan lainsäädäntöehdotuksia, joissa tuetaan investointeja maatiloilla ja ravinneriennäytystä, joka sitten edesauttaisi tätä itse tuotannon kannattavuutta. Siihen voidaan ohjata euroja. Tulemme näkemään lakiesityksiä, missä Euroopan rahaa käytetään jakeluverkon aikaansaamiseen.

Luulen, että jos näillä kaikilla teoilla yhteensä biokaasuautoilu ja biokaasun käyttö eivät nyt tällä hallituskaudella lähde eteenpäin, ne eivät lähde koskaan. Tahtotila on nyt niin vah-

Pöytäkirjan asiakohta PTK 146/2020 vp

va. Ja kun hallitusneuvoissakin puhuttiin, että myös traktorien käytössä tämä biokaasu olisi mahdollinen, niin soisinkin, että tämäkin pieni askel otettaisiin. Valtra tekee kyllä bio-kaasutraktoreita mutta myy tällä hetkellä ne kaikki ulkomaille.

16.44 Sheikki Laakso ps: Arvoisa puhemies! Todellakaan tässä ei ole välttämättä niin kauheasti sitä ajatusta, että saadaan noita päästöjä tällä hetkellä tiputettua, mutta tämä on hyvä päänavaus siitä, että mahdollisesti tulevaisuudessa biokaasujakelua ja tällaista saadaan paremmaksi. Ja vaikka puhutaankin tavallaan pienestä summasta, miljoonasta eurosta, niin todellisuudessa kuorma-autojen myynti kuitenkin on tässä kokoluokassa vain 3 000 kappaletta vuosittain, ja kuitenkin, kun kaasukuorma-auton hankintahinta on noin 40 000 euroa normaalikuorma-autoa suurempi ja me annamme siihen tukea 5 000—12 000 euroa, niin en uskokaan, että välttämättä käy sitä tilannetta, että meiltä tämä raha loppuisi. Siitä syystä oli jo valiokunnassa ehdotukseni, että saadaan tiputettua tämä painoraja vähintään 12 000 kiloon, elikkä oltaisiin saatu tähän mukaan vielä niin sanotusti pikkuisen kevyemmät jakoautot, jotka nimenomaan eniten pörräävät vielä tuolla keskustan kaduilla. Ajatukseksi oli kyllä se traktorihommakin, mutta tietysti tilanne on se, että en nähnyt sitä nyt tässä kohtaa mielekkääksi ehdottaa. Näin sen lähinnä populistisena, koska ongelma on siinä, että niitä traktoreita ei ole ihan sillä tavalla vielä tyrkylä. Mutta olisi ehdoton juttu saada josain vaiheessa tämä kaasutraktoreittenkin käyttö sille tasolle, että päästäisiin kokeilemaan ja tietysti mahdollisesti jopa siellä maataloilla tuottamaan se biokaasu, jota ne traktorit käyttävät.

Mutta ei tässä enempää. — Kiitos.

16.46 Ari Torniainen kesk: Arvoisa herra puhemies! Liikennesektorin tavoitteena on, että sektorin päästöjä vähennetään vuoden 2005 päästötasoon verrattuna puoleen vuoteen 2030 mennessä. Tavoitteeseen pääseminen edellyttää monipuolista keinovalikoimaa ja uusien ja fossiilisia polttoaineita korvaavien käyttövoimien hyödyntämistä myös päästövähennyspotentiaaliltaan keskeisessä raskaassa liikenteessä.

Raskaassa liikenteessä vaihtoehtoisten käyttövoimien hyödyntäminen on vielä toistaiseksi ollut verrattain vähäistä, ja kaasukäyttöisten kuorma-autojen hankintahinta on korkea verrattuna dieselkäyttöiseen kalustoon nähden. Valiokunta pitää tästä syystä mietinnössään erittäin hyvänä, että hankintatukea kohdistetaan — ensimmäistä kertaa — myös kaasukäyttöisiin kuorma-autoihin vuosille 2020—2022. Valiokunta pitää esitystä hyvänä liikkeellelähjänä ja signaalina myös toimialalle vähähiilisen raskaan liikenteen edistämistarpeesta.

Asiantuntijakuulemisessa pidettiin tätä hallituksen esitystä pääosin hyvänä, mutta kritiikkiä esitettiin muun muassa tuen verrattain heikoista ympäristövaikutuksista. Lisäksi tukea ehdotettiin kuulemisissa laajennettavaksi myös sähkökäyttöisiin kuorma- ja pakettiautoihin sekä traktoreihin, mikä täälläkin keskustelussa on jo tullut esille. Valiokunta pitää myös käytettävissä olevan rahamäärän huomioiden tarkoituksenmukaisena, että tuki on tässä vaiheessa rajattu vain kuorma-autoihin, noiden muiden ajoneuvojen mahdollisia tukimuotoja on tarpeen arvioida erikseen.

Hankintatuki on osa tätä kansallisen biokaasustrategian toimeenpanoa, ja sen yhtenä tarkoituksena onkin tukea nimenomaan biokaasun käytön edistämistä.

Valiokunta painottaa, että kaasukäyttöisten kuorma-autojen tuleminen käyttöön markkinoilla on omiaan edistämään myös biokaasun jakeluinfrastruktuurin kehittymistä. Jake-

Pöytäkirjan asiakohta PTK 146/2020 vp

luinfran ja vaihtoehtoisten käyttövoimien saatavuuteen tulee saada myös jatkossa merkittävää kehitystä, jotta raskaan liikenteen olisi mahdollista hyödyntää mahdollisimman laajamittaisesti ja tehokkaasti vähäpäästöisempää kalustoa.

Arvoisa puhemies! Koska valiokunnan puheenjohtaja ei valitettavasti päässyt tähän istuntoon, niin varapuheenjohtajana totean, että valiokunta pitää tärkeänä, että hankintatuen kohdentumista ja sen vaikutuksia seurataan jatkossa tarkkaan tukiohjelman vaikuttavuuden arvioimiseksi. Tuohon valiokunnan mietintöön sisältyy yksi vastalause.

16.49 Matias Marttinen kok: Arvoisa herra puhemies! Täällä valiokunnan varapuheenjohtaja hyvin ansiokkaasti kävi esitystä läpi, enkä suinkaan lähde toistamaan näitä huomioita. Totean vain aiheeseen liittyen, että pidän erittäin tärkeänä ja hyvin perusteltuna, että nimenomaan raskaan liikenteen puolelle tehdään tämänkaltaisia tukitoimenpiteitä, joilla pyritään pitämään huolta siitä, että nimenomaan raskaaseen liikenteeseen saadaan näitä uusia käyttövoimia käyttöön.

Tulen maakunnasta, Satakunnasta, jossa nimenomaan tämä kaasutalous ja erityisesti biokaasutalous on vahvassa kasvussa, ja meillä on paljon keskusteltu nimenomaan niistä toimenpiteistä, miten voidaan valtiovallan toimesta pitää huolta siitä, että tämä biokaasun kysyntä lähtee vahvempaan kasvuun. Ja kyllähän se näin juuri on, että raskaan liikenteen puolella se potentiaali käytölle on erittäin korkea. Siksi pidän kyllä tärkeänä, että tämänkaltaisia esityksiä pystytään käsittelemään.

16.51 Jukka Kopra kok: Arvoisa herra puhemies! Tämä esitys biokaasun hyödyntämisen lisäämisestä on tietysti kaunis ele mutta askeleena kohti ilmastopäästöjen tai hiilidioksidipäästöjen pienentämistä kyllä hyvinkin vähäpätöinen ja pieni. Olisin suonut hallitukselle enemmän kunnianhimoa ja myöskin valiokunnalle enemmän kunnianhimoa sen suhteen, että tavoitteet olisi asetettu korkeammalle. Miksi ei olisi saman tien tätä esitystä ja määrärahaa luotu sähkökäyttöisille kuorma-autoille, sähkökäyttöisille traktoreille, jakelupakettiautoille, sähkökäyttöisille työkoneille? Sieltä olisi todellakin saatavissa aitoja päästövähennyksiä sen sijaan, että näpperrellään tällaisen kaasukonversion parissa, joka nyt ei muutenkaan teknologiana tule kovin pitkäikäinen olemaan.

Mutta yleisesti ottaen on parempi kuitenkin, että tehdään tämäkin kuin jätetään tekemättä, joten siltä osin tätä esitystä voin tukea. Toivon kuitenkin jatkossa hallitukselta merkittävämpiä toimia myös raskaan liikenteen, työkonien ja niin edelleen sähköistämiseksi.

16.52 Sari Essayah kd: Arvoisa puhemies! Tätä esitystä voi tukea osana biokaasun, voisiko sanoa, valtavirtaistamista Suomessa, ja tätä on kyllä kovasti odoteltu. Muistan, kun viime kaudella kristillisdemokraatit jättivät useampiakin biokaasun käytön edistämiseen liittyviä esityksiä ja toimenpideoitteita ja tuntui, että aina törmättiin siihen ongelmaan, niin sanottuun muna—kana-ongelmaan, että ei ole tankkauspisteitä, kun ei ole niitä kulkuneuvoja, ja ei ole kulkuneuvoja, kun ei ole niitä tankkauspisteitä. Tällä esityksellä pyritään siihen, että erityisesti nyt sitten raskaan liikenteen puolella tällä hankintatuella pystytään vauhdittamaan kaasukäyttöisten ajoneuvojen leviämistä ja käyttöön saamista. Täällä kollegat ovat jo edellä todenneet, että tässä kuitenkin nämä työkonet ja esimerkiksi traktorit olisivat olleet kyllä sinällänsä ihan tärkeä lisä, ja täällä näyttää olevan myöskin valiokunnan mietinnössä vastalauseessa, että tässä toivottaisiin, että myöskin kokoluokaltaan hivenen pienemmät, 12 000 kilon kuorma-autot olisivat tämän hankintatuen piirissä. Sinäl-

Pöytäkirjan asiakohta PTK 146/2020 vp

länssä varmaan aivan kannatettavaa, ja jos oikein ymmärsin tuossa valiokunnan jäsenten puheenvuoroista, niin tässä nyt ilmeisesti tämä rahasumma on sitten se, mikä rajoittaa sitä; sinällänsä kai ei mitään estettä olisi ajatella, että nämäkin laajennukset olisivat äärimmäisen tärkeitä.

Mutta tuolla valtiovarainvaliokunnan kuulemisessa toin esille vain sen seikan, joka viime kaudelta kuulemma edelleenkin meillä jumittaa, nimenomaisesti sen, että meillä maatiloilla tämän kaasun myyminen sen maatilalan ulkopuolelle on koko lailla mahdotonta. Meillä on edelleenkin siellä maatalouden investointituissa sellainen kummajainen, jossa tämä investointituki sitoo sen käytettävän kaasun sinne maatilalle, eli sitä ei voi myydä sinne maatilalan ulkopuolelle. Se on yhtä järjetön tukikriteeri kuin jos esimerkiksi navetan rakentamiseen saatu tuki rajoittaisi maidon myymistä sen maatilalan ulkopuolelle, eli kaikki maito pitäisi juoda siellä maatilalla, kun sitä varten on kerta saatu sitä tukea.

Tästä kysyin ministeriöstä, vieläkö tämä kummajainen on siellä voimassa, ja valitettavasti näin taitaa olla, ja nyt haluaisinkin kollegoille etenkin siellä keskustan puolella sanoa, kun teillä on nyt sekä valtiovarainministerin että maa- ja metsätalousministerin salkku, että yrittäkää nyt saada nämä kaksi ministeriötä keskenään keskustelemaan, että saataisiin tähän asiaan vauhtia, se on semmoinen merkillinen kummajainen ja kukkajainen siellä investointitukien kriteeristöissä. En tiedä, onko sillä sitten jotakin EU-perua siellä taustallansa, mutta jos tämä saataisiin muutettua, niin varmasti pystyttäisiin maatiloilla investointeja vauhdittamaan. Toivon, että tässä asiassa mentäisiin eteenpäin.

16.55 Ari Torniainen kesk: Arvoisa herra puhemies! On hyvä, että tässä keskustelussa tätä hallituksen esitystä on pääsääntöisesti kannatettu. Se on hyvä avaus meille biokaasun ja -kaasuohjelmankin käyttöön. Ja huomionarvoista on, että ei tämä ole mitään näpertelyä tässä vaiheessa. Tässä ensimmäistä kertaa hankintatukea kohdistetaan myös kaasukäyttöisiin kuorma-autoihin, vuosille 2020—2022, ja koska liikennesektorin päästötavoitteet ovat erittäin haasteelliset ja kovat, niin on tärkeää, että myös raskaaseen liikenteeseen saadaan uusia pelinavauksia. Raskaassa liikenteessä vaihtoehtoisten käyttövoimien hyödyntäminen on ollut toistaiseksi varsin vähäistä, ja myöskin kaasukäyttöisten kuorma-autojen hankintahinta on korkea verrattuna esimerkiksi vaikkapa dieselkäyttöiseen kalustoon. Siksi omasta mielestäni tämä on hyvä liikkeellelähtö nimenomaan raskaan liikenteen päästöjen vähentämiseen. Ja itse toivon, että tulevaisuudessa tämä voidaan ulottaa myöskin traktoreihin ja muihin työkoneisiin.

Tämä hankintatuki on osa kansallisen biokaasustrategian toimeenpanoa. Itse toivon, että myöskin tähän jakeluverkostoon kiinnitetään entistä enemmän huomiota, niin että sitä on saatavilla, ja että biokaasutuotantoa voidaan myöskin pienemmässä mittakaavassa, maatiloilla ja muualla, tukea, niin että se lähtee myöskin sitä kautta toimimaan. Ja kuten valiokunta omassa mietinnössään painottaa, kaasukäyttöisten kuorma-autojen tuleminen käyttöön markkinoilla on omiaan edistämään myös biokaasun jakeluinfrastruktuurin kehittämistä. Myös siksi tämä on tärkeä asia.

16.57 Petri Honkonen kesk: Arvoisa puhemies! Tuohon, mitä edustaja Essayah tuossa äsken kyseli ja peräänkuulutti: Minun käsitykseni mukaan tällä maatilojen biokaasuinvestointeihin myönnettävällä tuella on erilainen tausta. Sillä on tosiaankin se EU-kytkentä sieltä maaseutuohjelman kautta, mutta siinä on ilmeisesti alun alkaen ollut myöskin sellainen ajatus, että maatiloilla nimenomaan investoitaisiin näihin biokaasulaitoksiin, joissa sit-

Pöytäkirjan asiakkohta PTK 146/2020 vp

ten tuotetaan nimenomaan energiaa eikä niinkään sitä liikennepolttoainetta. Tämä on minun käsitykseni asiasta. Saatan olla väärillä tiedoilla liikkeellä, mutta tämä kytkentä kuitenkin on. Mutta se ei poista sitä mahdollisuutta, että yksittäinen maatila tai useamman maatilalan yhteenliittymä pystyy jo nykyisinkin perustamaan yhteisyrityksen, joka on oikeutettu saamaan tätä TEMin energia-avustusta, jossa tukimaksimi taitaa olla se 30 prosenttia. Eli tavallaan ei ole poissuljettua nykyäänkään maatalousyrittäjästä tämä biokaasu, ei myöskään liikennebiokaasuun investoiminen.

Yleiskeskustelu päättyi ja asian käsittely keskeytettiin.