

Täysistunto

Tiistai 14.5.2024 klo 14.00—15.35

3. Hallituksen esitys eduskunnalle laiksi vaihtoehtoisella käyttövoimalla toimivan ajoneuvon hankinnan määräaikaisesta tukemisesta annetun lain muuttamisesta

Hallituksen esitys HE 46/2024 vp

Lähetekeskustelu

Puhemies Jussi Halla-aho: Lähetekeskustelua varten esitellään päiväjärjestyksen 3. asia. Puhemiesneuvosto ehdottaa, että asia lähetetään liikenne- ja viestintävaliokuntaan.

Keskusteluun varataan tässä vaiheessa enintään 30 minuuttia. Jos puhujalistaa ei tässä ajassa ehditä käydä loppuun, asian käsittely keskeytetään ja sitä jatketaan muiden asiakoh-
tien jälkeen. — Ministeri Ranne, olkaa hyvä.

Keskustelu

14.01 Liikenne- ja viestintäministeri Lulu Ranne (esittelypuheenvuoro): Arvoisa puhemies! Käsittelyssä on hallituksen esitys, [Hälinää — Puhemies koputtaa] jossa ehdotetaan muutettavaksi vaihtoehtoisella käyttövoimalla toimivan ajoneuvon hankinnan määräaikaisesta tukemisesta annettua lakia. Hallitusohjelman mukaan hallitus jatkaa arjen kustannuksia lisäämättömiä toimia liikenteen päästöjen vähentämiseksi, kuten käyttövoima-
muutoksen helpottamista erityisesti raskaassa liikenteessä. Lakia ehdotetaan muutettavaksi vastaamaan EU:n valtiontukilainsäädännön muutoksia, ja lisäksi lakiin ehdotetaan palautettavaksi mahdollisuus henkilöautojen kaasus- ja etanolikonversioiden tukiin eduskunnan viime vuoden lopussa antaman lausuman mukaisesti.

Erilaisten vaihtoehtoisilla käyttövoimilla kulkevien ajoneuvojen hankintaa on tuettu vuodesta 2018 lähtien. Voimassa oleva laki vaihtoehtoisella käyttövoimalla toimivan ajoneuvon hankinnan määräaikaisesta tukemisesta tuli voimaan tammikuussa 2022. EU:n valtiontukilainsäädäntö eli tarkemmin uusi vähämerkityksistä tukea koskeva asetus edellyttää muutoksia voimassa olevaan kansalliseen lakiin 1.7.2024 alkaen. Jatkossa kansallista kaasukäyttöisten paketti- ja kuorma-autojen tukea voisi saada myös maanteiden tavarakuljetuksiin tarkoitettujen ajoneuvojen hankintaan. Siten jatkossa sähkö- ja vetykäyttöisten paketti- ja kuorma-autojen lisäksi myös kaasukäyttöisten paketti- ja kuorma-autojen hankintatukea voi hakea 31.12.2024 asti riippumatta siitä, missä käytössä ne ovat.

Lisäksi lakiin ehdotetaan palautettavaksi henkilöautojen muuntotukea koskeva sääntely. Esitys perustuu eduskunnan lausumaan, jonka mukaan hallitus tuo eduskunnalle esityksen, jolla lainsäädäntöön palautetaan mahdollisuus kaasus- ja etanolikonversioiden muuntotukiin. Muuntotukea haettaisiin Liikenne- ja viestintävirasto Traficomilta. Tukea voisi saada enintään 1 000 euroa henkilöauton muuntoon kaasukäyttöiseksi taikka 200 euroa etanolikäyttöiseksi. Esityksen mukaan muuntotukea voisi hakea 15.12.2024 asti.

Pöytäkirjan asiakohta PTK 48/2024 vp

Esityksellä ei ole valtion menoja lisäävää vaikutusta. Esitetyt muutokset voidaan tehdä aiempina vuosina tehtyjen määrärahapäätösten puitteissa. [Timo Heinonen: Järkevä esitys!]

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

14.04 Pekka Aittakumpu kesk: Arvoisa puhemies! Tämän hallituksen esityksen takana, kuten ministeri kertoi, ovat ilmastopoliittiset tavoitteet. Esityksen taustoista todetaan, että liikenteen päästöt vastaavat noin viidennestä Suomen kaikista kasvihuonepäästöistä, ja todetaan myös, että vuonna 22 noin 96 prosenttia kotimaan liikenteen päästöistä syntyi tieliikenteessä. Olisi tietysti varsin toivottavaa, että tässä olisi mainittu myös se tosiasia, että Suomen osuus koko maailman hiilidioksidipäästöistä on noin 0,1 prosenttia. On tosiasia, että vaikka lakkauttaisimme kaiken liikenteen täältä Suomesta, niin maapallon ilmasto ei sillä tavalla pelastu, vaan olennaista on, että saadaan suuret saastuttajamaat kuriin.

Arvoisa puhemies! Suomalaista autoilijaa ja kuljetusyrittäjää on turhaan moitittu ilmastopilaamisesta. Jos aiomme tässä maassa elää ja asua, niin tarvitsemme liikennettä. Tässä esityksessä vedotaan myös EU-lainsäädäntöön, ja, arvoisa puhemies, olen hiukan huolissani siitä, että hallitus näyttää EU-tavoitteissaan ripustautuvan yhä tiukemmin EU:n yhteiseen ilmastopoliittikkaan, kun kuitenkin me tiedämme sen, mitä EU:n ilmastopoliittikka on meille suomalaisille merkinnyt. EU:ssa ei osata ottaa huomioon esimerkiksi pitkiä etäisyyksiä autoiluun liittyen tai sitä, että meillä on pitkät, kylmät talvet.

Tosiaan tässä esityksessä nyt ehdotetaan muutettavaksi vaihtoehtoisella käyttövoimalla toimivan ajoneuvon hankinnan määräaikaisesta tukemisesta annettua lakia. Esityksellä kaasukäyttöisten paketti- ja kuorma-autojen hankintatuen myöntämistä koskevia sääntöjä muutetaan poistamalla rajoitukset, jotka koskevat maanteiden tavarakuljetuksiin tarkoitettujen ajoneuvojen hankintatukea.

Arvoisa puhemies! Tämä muuntotukihan tosiaan oli käytössä aikavälillä 2018—2022, ja sitä haettiin yhteensä 7 625 kappaletta konversion tekemiseen. Suurin osa eli noin 90 prosenttia haettiin etanolikonversion tekemiseen ja noin 10 prosenttia eli 700 kappaletta kaasukonversion tekemiseen.

Tämä muuntotuki, arvoisa puhemies, on mielestäni kohtuullisen hyvä esimerkki järkevästä ilmastopoliitikasta. Liian usein ilmastotoimia tehdään perustelematta, mutta tällä esityksellä on hyvät perusteet. Tällä kannustetaan autoilijoita tekemään ilmastoystävällinen etanolikonversio ja tankkaamaan bioetanolia. Ei ole realismia se, että Suomessa, pitkien etäisyyksien maassa, tosiaan pärjättäisiin ilman liikennettä, mutta tosiasia on sekin, että vielä pitkään meillä polttomoottoriajoneuvoilla ajetaan. Täytyy todeta se, että polttoaineen maailmanmarkkinahinnat ovat edelleen olleet sellaiset, että autoilu täällä Suomessa on monelle edelleen liian kallista. Ei ole kovin pitkä aika, muutama kuukausi, kun itsekin tankasin yli kahden euron bensaa.

Arvoisa puhemies! Tämän esityksen lausuntopalautteessa etanoliautoilijat esittivät, että etanolikonversioiden osalta muuntotuen tasoa nostettaisiin 200:sta 500 euroon, koska asianmukaisesti tehty etanolikonversio maksaa noin 700—900 euroa ja muutoskatsastuksen kustannukset ovat noin 100 euroa. [Puhemies koputtaa] Toivon, että hallitus harkitsisi vielä tätä etanoliautoilijoiden esitystä.

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

Pöytäkirjan asiakohta PTK 48/2024 vp

14.07 Ari Koponen ps: Arvoisa puhemies! Ihmisten arjen kustannukset eivät nouse hallituksen ilmastotoimilla. Ideologisesta ilmastohysteriasta on siis palattu todellisuuspohjaiseen, realistiseen puhtaaseen siirtymään, ja se on kaikkien etu.

Puhemies! Laissa nostetaan kaasukäyttöisten paketti- ja kuorma-autojen tuen yrityskohtaista kokonaismäärää 300 000 euroon kolmen vuoden aikana. Tällaisella esityksellä edistetään liikenteen päästöjen vähentämistä ilman, että Ypäjän perukoilla asuvan mummon kauppamatka Corollalla kallistuu.

Puhemies! Kun nyt ajoneuvoista puhumme, en malta olla mainitsematta, että istuva hallitus on historian autoilijamyönteisin hallitus. Ensimmäistä kertaa ikinä polttoaineveroa ei nosteta vaan lasketaan jopa yli 160 miljoonalla eurolla. Ammattidiesel otetaan vihdoin käyttöön vuonna 27. Tämän lisäksi ajoneuvoveroa alennetaan 50 miljoonalla eurolla. Tämä hyödyttää nimenomaan sitä Ypäjän-mökin Corollalla ajavaa mummoa, koska tämä veronalennus kohdennetaan vanhempaan autokantaan.

Puhemies! Esitys on oikein kannatettava. Nyt kun ministerikin on paikalla, kysyisin: haiseeko tänä kesänä ympäri Suomen uusi asfaltti? [Perussuomalaisten ryhmästä: Ja diesel! — Dieselin tuoksukin tuntuu!]

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

14.08 Jaana Strandman ps: Arvoisa puhemies! Esityksessä ehdotetaan muutettavaksi lakia vaihtoehtoisella käyttövoimalla toimivan ajoneuvon hankinnan määräaikaisesta tukemisesta. Esityksessä ehdotetaan myös, että kaasukäyttöisen paketti- ja kuorma-auton hankintatukia koskevissa säännöksissä huomioitaisiin niin kutsuttu uudistettu de minimis -asetus. Kaasukäyttöisen paketti- ja kuorma-auton hankintatuen myöntämisen edellytyksiä koskevia säännöksiä muutettaisiin poistamalla rajoitukset hankintatuen myöntämiselle maanteiden tavarakuljetuksiin tarkoitetun ajoneuvon hankintaan. Kaasukäyttöisen paketti- ja kuorma-auton tuen yrityskohtaista kokonaismäärää nostettaisiin 300:lla 1 000 euroon vuodessa. Monet asiantuntijat pitävät tätä kannatettavana ehdotuksena. Kaasukuorma-autojen hankintatuen rajoitusten poistaminen on tärkeää, erityisesti riippumatta siitä, millaisiin kuljetuksiin autoa käytetään.

Kaasukäyttöisten kuorma-autojen hankintaan on voinut vuoden 2021 alusta saada hankintatukea, joka kattaa osan kaasukuorma-auton ja vastaavan kokoisen dieselkuorma-auton välisestä hintaerosta. Tuki laajeni sähkökäyttöisiin kuorma-autoihin ja pakettiautoihin vuoden 2022 alussa. Suuri osa kuljetusyrityksistä ei ole voinut hakea kaasukuorma-autojen hankintatukea enää 31.12.2023 jälkeen, sillä valtiontukisäädöksiin tulleiden muutosten takia tuki rajautuu vain sellaisiin kuorma-autoihin, joita ei käytetä tieliikenteen tavarakuljetuksiin. Tämä rajausta poistui uudistetusta de minimis -asetuksesta joulukuussa 2023.

Lisäksi lakiin ehdotetaan palautettavaksi henkilöautojen muuntotukea koskeva sääntely. Samalla lain nimikkeeseen ehdotetaan lisättäväksi viittaus ajoneuvojen vaihtoehtoisella käyttövoimalla muuntamisen tukeen.

Kotimaisen biokaasun käyttäminen raskaan liikenteen käyttövoimana on hyvä keino tavaraliikenteen päästöjen vähentämiseen. Eri asiantuntijatahot pitävät tärkeänä, että kaasukuorma-autojen hankintatuen kuljetustehtäväkohtaiset rajaukset voidaan esityksessä esitellyllä tavalla poistaa. Eri kuljetusbarometrien mukaan lähes joka viides vastaaja on investoimassa kaasukäyttöiseen kuorma-autoon. Biokaasulla on hyvät mahdollisuudet olla osaratkaisu raskaan liikenteen päästöjen vähentäjänä. Biokaasun hyödyntäminen tarkoittaa

Pöytäkirjan asiakohta PTK 48/2024 vp

myös kotimaista energiantuotantoa ja arvoketjua, jolla varmistetaan huoltovarmuutta ja vähennetään riippuvuutta tuontienergiasta. Biokaasun käyttäminen luo työtä Suomeen, mikä on myös tärkeää.

Arvoisa puhemies! Kaasukuorma-autojen hankintaan on tullut tukikauden katkeamisen takia keskeytys, joten on erittäin tärkeää saattaa uusi laki voimaan mahdollisimman pian. Tällä hetkellä voimassa olevien tukiehtojen takia kuljetusyrietykset eivät voi tehdä kaasukuorma-autoa koskevaa tilausta ennen kuin tukea on haettu ja hakemukseen on saatu ehdollinen päätös. Näin ollen kuljetusyrietykset eivät ole kevään aikana voineet aiempaan tapaan tehdä kaasukuorma-autoja koskevia tilauspäätöksiä, vaikka tiedossa onkin ollut, että kaasukuorma-autojen tuki jatkuu myöhemmin tänä vuonna, kun lakiin on tehty tarvittavat muutokset.

Käytännössä kaasukuorma-autojen kauppa on pysähtynyt täysin alkuvuoden aikana. Hankintatuen hakuaikaa on jatkettava vuoden 2027 loppuun. Kaasu-, sähkö- ja vetykäyttöisten paketti- ja kuorma-autojen hankintatuen tukikausi on päättymässä jo vuoden 2024 lopussa, sillä esitetyssäkin muodossa lain mukaan hakemukset tulee jättää viimeistään vuoden 2024 loppuun mennessä. Hankintatuet ovat lisänneet sähkö- ja kaasukäyttöisten kuorma-autojen ja sähköpakettiautojen kysyntää. Kaasukuorma-autojen rekisteröintien määrä on tuen vaikutuksesta kasvanut lähes sadan kuorma-auton vuosittaiseen määrään. Sähkökuorma-autojen rekisteröintimääräkin on alkanut kasvaa vuosina 2022 ja 2023.

Hankintatukea koskeva laki on voimassa vuoden 2028 loppuun asti, jotta tukea voidaan kohdistaa hakemusten kohteena olevien tulevana vuosina rekisteröitävien autojen hankintaan. Hankintatukien hakuaika päättyy kuitenkin lain soveltamisalaa koskevan pykälän mukaisesti vuoden 2024 lopussa.

Kiitos ministeri Ranteelle esityksen tuomisesta. Tämä on erittäin merkittävä esitys. — Kiitos.

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

14.13 Jorma Piisinen ps: Arvoisa puhemies! Lakiehdotuksen yleisenä tavoitteena on edistää vaihtoehtojen käyttövoimien liikennekäyttöä ja siten edesauttaa liikenteen päästövähennysten saavuttamista.

Esityksen mukaan kaasukäyttöisen paketti- ja kuorma-auton hankintatukia koskevassa säännöksessä huomioitaisiin EU:n uudistettu vähämerkityksistä tukea koskeva niin kutsuttu de minimis -asetus. Tavoitteena on muun muassa mahdollistaa kaasukäyttöisten paketti- ja kuorma-autojen hankintatuen myöntäminen ilman kansallisia rajoituksia, jolloin tukea voisi saada yrityksen toimialasta ja ajoneuvon käyttötarkoituksesta riippumatta 1.7.2024 jälkeen. Lisäksi esityksen tavoitteena on palauttaa lakiin mahdollisuus kaasu- ja etanolikonversioiden muuntotukiin myös henkilöautoille. Lausuntopalautteessa konversiolle esitettyä tukea pidettiin pienehkönä. Asian jatkokäsittelyssä olisikin syytä varmistaa, että tuki on riittävän kannustava.

Kaasukäyttöisen paketti- ja kuorma-auton hankintatuen myöntämisen edellytyksiä koskevia säännöksiä muutettaisiin poistamalla rajoitukset hankintatuen myönnölle maanteiden tavarakuljetuksiin tarkoitetun ajoneuvon hankintaan. Kaasukäyttöisen paketti- ja kuorma-auton tuen yrityskohtaista kokonaismäärää nostettaisiin 300 000 euroon kolmen vuoden aikana. Jos edellä mainittuja de minimis -tuen myöntämisen ehtojen uusia lievennyk-

Pöytäkirjan asiakohta PTK 48/2024 vp

siä ei huomioida kansallisessa sääntelyssä, kaasukäyttöisten paketti- ja kuorma-autojen hankintatukea rajoitettaisiin kansallisesti tarpeettomasti.

Hallitusohjelman mukaan tällä esityksellä edistetään niin ikään kotimaisten vähäpäästöisten polttoaineiden kehittämistä, tuotantoa sekä lainsäädäntöä, mikä lisää vähäpäästöisten polttoaineiden käyttöä niin henkilöautoissa, pakettiautoissa kuin myös raskaassa liikenteessä. Vähäpäästöisten tuotteiden kehittymisen myötä kotimaisen biokaasun käyttö tulee lisääntymään erityisesti raskaassa liikenteessä, mutta henkilöautojen muuntotukien palautuksella olisi merkitystä myös yksityisliikenteen päästötavoitteiden saavuttamisessa, kun bensiinikäyttöisten autojen on mahdollista muuttua kaasu- tai etanolikäyttöisiksi.

Arvoisa puhemies! Etanolikonversiolaitteita myyvät useat eri tahot, ja etanoli- ja kaasukonversion muutostyöt voi teettää korjaamalla. Tämä mahdollistaisi vähäpäästöisempää autoilua myös niille henkilöautoilijoille, joille uuden auton hankkiminen ei ole mahdollista.

Arvoisa puhemies! Hallituksen esitys on oikeansuuntainen ja tarpeellinen. Se lisää yritysten ja yksityisten henkilöiden mahdollisuuksia valita omaan käyttötarkoitukseen ja tarpeeseen sopiva vähäpäästöinen ajoneuvo. Esitys omalta osaltaan vähentää myös riippuvuuttamme perinteisten fossiilisten polttoaineiden käytöstä. Toivon hallituksen esitykselle tavoitteen mukaista nopeaa käsittelyä, ja kiitos ministerille erittäin hyvästä esityksestä.

Puhemies Jussi Halla-aho: Edustaja Heinonen, olkaa hyvä.

14.17 Timo Heinonen kok: Arvoisa puhemies! Rouva ministeri, hyvät edustajakollegat ja muut täysistuntoa seuraavat! Kiitos tästä esityksestä alkuun ministeri Ranteelle. On hyvä, että meillä tuodaan näitä tämäntyyppisiä esityksiä eduskuntaan. Suomalaista politiikkaa aika usein vaivaa aina yhden totuuden nimeen puhuminen tai sen eteen toimiminen, ja ehkä meidän liikennettä aika vahvasti tällä hetkellä ohjaa pelkästään sähköistymisen uskon nojaaminen, ja siinä mielessä näen tämän erittäin tervetulleena.

En ole ymmärtänyt lainkaan niitä puheenvuoroja, joissa polttomoottorit on käytännössä haluttu laittaa maailman tuhoajiksi, ja puheenvuoroja, joita olemme kuulleet polttomoottoreiden kokonaan kieltämiseksi. Näistähän itse asiassa nyten isot autovalmistajat ovat ottaneet myös askelia taaksepäin eli todenneet, että ei se ole se tie, millä kaikkia liikenteen asioita voidaan ratkaista. Oleellistahan ei ole se, onko autossa polttomoottori vai mikä järjestelmä, vaan oleellista on se, mitä se auto päästää, ja silloin esimerkiksi polttomoottorit voivat hyvin tulla kysymykseen tämäntyyppisillä muutoksilla, joita tässä nyt ollaan osaltaan tukemassa.

Pitää myös muistaa se, että sähkö ei raskaassa liikenteessä ihan lähitulevaisuudessa tule olemaan se ratkaisu ainakaan pidemmän matkan kuljetuksissa. Ehkä kaupunkipakettiautojakelussa ja tämäntyyppisessä voidaan päästä ratkaisuihin sähköä kautta, mutta muita ratkaisuja tullaan tarvitsemaan pitkien etäisyyksien raskaassa kuljetuksessa.

Tässä esityksessä vaihtoehtoisella käyttövoimalla toimivien ajoneuvojen hankinnan määräaikaista tukemisesta annettua lakia muutetaan. Tätä käyttöä laajennetaan, poistetaan tuo käyttörajoitus, ja tarkistetaan tämän de minimis -asetuksen perusteella. Tarkoituksena on siis mahdollistaa kaasukäyttöisten paketti- ja kuorma-autojen hankintatuen myöntäminen EU:n valtiontukilainsäädännön muutosten mukaisena.

Nämä nyt esitetyt lakimuutokset mahdollistaisivat muun muassa siis kaasukäyttöisten paketti- ja kuorma-autojen hankintatuen myöntämisen jatkossa myös maanteiden tavara-

Pöytäkirjan asiakohta PTK 48/2024 vp

kuljetuksiin tarkoitettujen ajoneuvojen hankintaan. Tämä esitys olisi voimassa tämän vuoden loppuun asti. Tukea voitaisiin hakea kaas-, sähkö- ja vetykäyttöisten paketti- ja kuorma-autojen hankintaan 31.12.24 asti.

Arvoisa puhemies! Oikeastaan se, minkä huomion haluan nostaa tässä esille ja myös valiokunnan arvioitavaksi ministerin kanssa, on tuo aikataulu, joka on varsin tiukka erityisesti vetykaluston näkökulmasta. Eli tämä esityshän oli meillä eduskunnan käsittelyssä jo viime vuoden loppupuolella, jolloin hankinta- ja muuntotukea laajennettiin vetykäyttöisiin paketti- ja kuorma-autoihin. On ehdottomasti niin, että vetyä ei tule unohtaa maamme liikenteen tulevaisuuden voimanlähteenä. Potentiaalia vedyllä on varsinkin hyötyajoneuvoissa ja vielä vahvemmin ehkä tulevaisuudessa raskaassa kalustossa, johon akkuihin perustuva sähköauto ei ole ainakaan tämän tiedon valossa realistinen ratkaisu. Vety tarjoaa puhdasta ja lähipäästötöntä liikkumista sekä nopean tankkauksen. Vaikka meidän tämän hetken vetytankkausinfra ei ole vielä kovin mittavaa eikä kattavaa, niin toivon, että tässäkin ollaan määrätietoisia ja huolehditaan osaltaan siitä, sillä meidän nykyinen huoltoasemaverkko on toimiva tässäkin. Osaltaan huoltoasemaverkon turvaaminen on myös huoltovarmuuskysymys mutta isossa osassa maata palveluverkkokysymyksen monien muidenkin palveluiden näkökulmasta, ja siinäkin mielessä tätä kysymystä kannattaa esillä pitää.

Oikeastaan isoin kysymys tässä tuessa kohdistuu nimenomaan vetykäyttöisiin paketti- ja kuorma-autoihin. Näitähän ei markkinoilla tällä hetkellä juurikaan ole, ensimmäiset autot on saatu sarjatuotantoon tämän vuoden aikana. Itse toivoisin, että harkittaisiin tämän tuen jatkamista tai päättymisen takarajan siirtämistä hieman pidemmälle tulevaisuuteen. Se antaisi nyt yrityksille vähän aikaikkunaa katsoa hankintoja, kun sarjatuotannosta saadaan myös vetykäyttöisiä autoja myyntiin, ja voitaisiin tehdä ehkä vähän pitkäjänteisemmin järkevämpiä ratkaisuja kuin silloin, kun katsotaan, että tuki päättyy tämän vuoden loppussa. Silloin vety käytännössä sulkeutuu pois ja silloin voidaan tehdä joku toinen ratkaisu, mikä ei ole ehkä kokonaisuuden kannalta niin hyvä. Kysyisin oikeastaan ministeri Ranteelta, onko tämän lain voimassaolon päättymistä tai takarajaa mahdollista arvioida vielä vaikka eduskuntakäsittelyssä. — Kiitos, puhemies.

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

14.23 Seppo Eskelinen sd: Arvoisa puhemies! On hyvä, että liikennevaliokunnan mietinnön pohjalta nyt sitten asia on tänne saliin edennyt ja hallitus palauttaa käyttövoimaversioiden tuen niin kaasuautoilun kuin etanoliautoilun osalta — ehdottomasti matalan kynnyksen toimi kestävämmän liikenteen puolesta. Ylimääräisten rajoitteiden poistaminen tukee erityisesti raskaan kaluston käyttövoimasiirtymää, kuten jo sähköautoilun osalta huomattiin, ja erityisesti teknologian käyttöönotto kannattaa kehityksen alkuvaiheessa.

No sitten tähän aikaikkunaan ja aikajänteeseen, mihin edustaja Heinonenkin hyvin otti kantaa: Kyllä siihen pidempää näkymää tarvitaan. Niin edellisessä hallituksessa kuin sykleittäin tehtiin hankintatukipäätöksiä ja käyttövoimakonversiopäätöksiä. Erityisesti teollisuus, kauppa ja raskas liikenne tarvitsevat sitä pidempää näkymää, ja sen takia toivoisi todellakin sitä.

No sitten tähän — edustaja Koponen ei ole salissa — liikenteen rahoitukseen: Varmaan JTS-keskustelussa siihen palataan vielä moneen kertaan. Tämähän tarkoittaa myös sitä, että siellä liikenteen verotuksen puolella tulee lisää täytettävää eli aukkoa. Tietysti yksittäisissä toimenpiteissä autoilun verotuksen osalta nyt hallitus on sitten tarttunut tähän

Pöytäkirjan asiakohta PTK 48/2024 vp

asiaan. Mutta oikeastaan on se kysymys, missä vaiheessa tämä liikenteen verotusta pohtivan työryhmän työ on. Onko se edes käynnistynyt, kun tuo julkisen talouden suunnitelma on niin karseata luettavaa suomalaisen liikenteen ja liikenneverkon osalta? Meillä korjausvelka kasvaa viiteen miljardiin tällä kaudella. Alempaan tieverkkoon ei riitä rahaa ollenkaan, vaikka se bitumi tuoksuu. Nyt keskitytään vain asvaltointiin, ja kaikki muu suomalaisessa liikenneverkossa on jäämässä jalkoihin. Lähinnä on se kysymys, missä vaiheessa tämä liikenteen verotuksen työryhmän työ on.

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

14.25 Aleksi Jäntti kok: Arvoisa puhemies! Liikenteellä on keskeinen merkitys Suomen kansallisten ilmastotavoitteiden ja Euroopan unionin päästövähennystavoitteiden saavuttamisessa. Liikenteen päästöt vastaavat noin viidennestä Suomen kaikista kasvihuonekaasupäästöistä. Vuonna 2023 päivitetyn EU-lainsäädännön mukaan Suomen tulee vähentää kasvihuonekaasupäästöjään taakanjakosektorilla 50 prosentilla vuoteen 2030 mennessä verrattuna vuoteen 2005. Erilaisten vaihtoehtoisilla käyttövoimilla kulkevien ajoneuvojen hankintaa on tuettu vuodesta 2018 lähtien. Voimassa oleva laki vaihtoehtoisella käyttövoimalla toimivan ajoneuvon hankinnan määräaikaisesta tukemisesta tuli voimaan tammi-kuun alussa vuonna 22.

Arvoisa puhemies! Hallitusohjelmassa on sitouduttu jatkamaan arjen kustannuksia lisäämättä toimia liikenteen päästöjen vähentämiseksi, kuten kaasu- ja sähköautolatausverkoston kehittämistä ja käyttövoimamuutoksen helpottamista erityisesti raskaassa liikenteessä. Hallitusohjelman mukaan edistetään kotimaisten vähäpäästöisten polttoaineiden kehittämistä, tuotantoa sekä lainsäädäntöä, joka lisää niiden käyttöä henkilöautoissa ja raskaassa liikenteessä.

Vähäpäästöisten polttoaineiden lisäksi on perusteltua tukea myös muita sellaisia kotimaisia innovaatioita, joilla voidaan tehokkaasti edistää hiilineutraalisuustavoitteiden saavuttamista. Eräs tällainen on bensiiniautojen konvertointi metanoli- tai kaasuautoiksi. Verrattuna vaikkapa sähköautojen hankintatukeen metanolikonvertointi on varsin tehokas. Lisäksi se on niin edullinen, että lähes jokaisella suomalaisella työssäkäyvällä olisi mahdollisuus siirtyä bensiiniautoilusta metanoliautoiluun ja osallistua näin hiilidioksidijalanjälkensä pienentämiseen.

Liikenne- ja viestintävirasto toteutti keväällä 2024 muuntotukea koskevan seurantatutkimuksen. Kyselyn tulosten mukaan noin puolet vastaajista ei olisi tehnyt konversiota lainkaan ja olisi jatkanut ajamista samalla autolla, mikäli muuntotukea ei olisi ollut. Lähes 70 prosenttia kyselyyn vastanneista kertoi muuntotuen rohkaisseensa tekemään konversion, jota ei olisi muutoin tehnyt tai teettänyt. Näin ollen kyselystä saadun palautteen pohjalta voidaan arvioida, että muuntotuki tarjosi huomattavalle osalle lopullisen sysäyksen konversion tekemiseen. Konversion motiivina toimi tuen lisäksi ympäristösytyt sekä polttoaineiden ja ajamisen kustannussäästöt.

Arvoisa puhemies! 2022 voimaan tulleen ajoneuvojen hankintatukilain mukaan muuntotukea voitiin myöntää 1 000 euroa henkilöauton muuntoon kaasukäyttöiseksi tai 200 euroa muuntoon etanolikäyttöiseksi. Ottaen huomioon tehtävien konversioiden määrä voitaisiin muuntotukea per auto osoittaa nykyistä enemmänkin, kuitenkin niin, että aiempien vuosien siirtomäärärahaa tai vuosittain valtion budjettiin osoitettavaa määrärahaa ei ylitet-

Pöytäkirjan asiakohta PTK 48/2024 vp

täisi. Vuosikustannus valtiolle saattaisi tälläkin mallilla liikkua noin yhden miljoonan euron suuruusluokassa, eli kovin suuresta summasta ei ole kyse.

Puhemies Jussi Halla-aho: Kiitoksia. — Asian käsittelylle tässä vaiheessa varattu aika on nyt lähestymässä loppuaan, joten annan vastauspuheenvuoron ministeri Ranteelle. — Kolme minuuttia, olkaa hyvä.

14.29 Liikenne- ja viestintäministeri Lulu Ranne: Kiitoksia, arvoisa puhemies! Ensin ihan muutama sana hallitusohjelmasta. Kuten olemme todenneet ja sinne kirjanneet, päästövähennykset tulee toteuttaa kilpailukykyä heikentämättä ja arjen kustannuksia nostamatta, ja tästä pidämme siis kiinni myöskin päästövähennysten osalta. Päästövähennykset tulee toteuttaa teknistaloudellisesti kestävästi, ja tuen tyyppiset ratkaisut ovat toki yksi pieni, mutta niin kuin tiedämme, meillä ei ole tälle jatkorahoitusta tulossa toistaiseksi eikä meidän taloustilanteemme näytä siltä, että sitä voitaisiin nyt antaa, mutta tukeminen tehdään mahdolliseksi.

Meillehän kaatui viime hallituskauden päätösten seurauksena päästökauppaa, ETS ykköstä, ETS kakkosta. Meille tuli edellisen hallituksen päätösten seurauksena myöskin ilmastotavoitteet, jotka ovat ylikireät ja eivät välttämättä vastaa sitä, mihin voisimme talouttamme tukien ja talouttamme vahvistaen päästä. Hallitus on linjannut ja sitoutunut siihen, että me pyrimme teknologianeutraalisuuteen, ja tämä esitys, joka tänään täällä on keskustelussa, on yksi näistä teknologianeutraaleista ratkaisuista.

On tärkeää, että jokaisella suomalaisella on tulevaisuudessa riittävä ostovoima ja kyky hankkia vähäpäästöisempi auto, olet sitten ammattilainen tai ihan arjen liikkujia, ja myöskin mahdollisuus maksaa siitä liikkumisesta. Meidän on hyvin tärkeää pitää kiinni siitä, että päästövähennykset eivät kuormita yhteiskuntaa tai heikennä kilpailukykyämme.

Täällä nostettiin esiin myöskin Suomen osuus maailman päästöistä. Kyllä, se on erittäin pieni, ja kuten mekin edellisellä kaudella monta kertaa nostimme tämän esiin, se täytyy huomioida myöskin hallituksen toimilla. Tämä hallitus on autoilijan hallitus, kumipyörä-hallitus, ja veronlaskun lisäksi satsaamme siis todella paljon infraan tämän hallituskauden aikana.

Täällä kysyttiin liikenteen verotuksen ja rahoituksen kokonaisuudistuksesta. Tässä on tehty taustalla siis virkamiestyötä ja valmistelua sen eteen, että me saisimme tämän kevään aikana, ennen kesää, jo selkeät askelmerkit ensin virkamiesvalmistelussa ja sitten pidemmälle ensi vuoden aikana, ja siellä haetaan tietenkin ratkaisua, jossa meillä olisi tietty vakaa rahoitus korjausvelan pysäyttämiseksi, ei niin, että meillä on silloin tällöin kesällä hyvä tilanne tuolla teillä ja korjausvelan kasvu pysähtyy, vaan niin, että meillä on semmoinen jatkuva rahoitus.

Tästä voisi todeta vielä sen, että ensi kesän ja tämän vuoden investointien lisäksi tulemme siis korostamaan korjausvelan taittamisen tärkeyttä myös seuraavina kesinä. On tärkeää, että se on meillä jatkuvaa, ei niin, että vain tänä kesänä saamme sen pysäytettyä.

Ja vielä ihan lyhyesti totean, että meillä on hallituksessa toki koko ajan myöskin käynnissä vakavia keskusteluja siitä, miten me voisimme hyödyntää ne investointirahat parhaalla mahdollisella tavalla suomalaisten turvallisuuden lisäämiseen. — Kiitoksia.

Puhemies Jussi Halla-aho: Kiitoksia, ministeri. — Keskustelu ja asian käsittely keskeytetään. Asian käsittelyä jatketaan tässä istunnossa muiden asiakohtien jälkeen.

Pöytäkirjan asiakohta PTK 48/2024 vp

Asian käsittely keskeytettiin kello 14.33.

Asian käsittelyä jatkettiin kello 15.28.

Puhemies Jussi Halla-aho: Nyt jatketaan aiemmin tässä täysistunnossa keskeytetyn asiakohdan 3 käsittelyä. — Edustaja Hoskonen poissa. — Edustaja Eerola, olkaa hyvä.

15.28 Juho Eerola ps: Arvoisa herra puhemies! Kun eilen kävin huoltoasemalla tankkaamassa, niin tein sen käytännössä sillä samalla asemalla, jolla suunnilleen kerran viikossa käyn, ja siksipä tiedän aika täsmälleen, mihin suuntaan liikkuu esimerkiksi dieselin hinta, jota minun autooni tankataan. Ja voin sanoa, että se on reilusti halvempaa kuin mitä viime vuonna tähän aikaan. Eli silloin kun tätä samaa asiakohtaa käsiteltiin aikaisemmin täällä istunnossa ja oli vähän enemmän keskustelijoitakin, niin joku sanoi, että on historian automyönteisin hallitus — taisi olla edustaja Koponen — ja voin tähän todellakin yhtyä.

No, hallitusohjelmassa todetaan, että on sitouduttu jatkamaan arjen kustannuksia lisäämättömiä toimia liikenteen päästöjen vähentämiseksi, kuten käyttövoiman muutoksen helpottamista erityisesti raskaassa liikenteessä. Hallitusohjelman mukaan edistetään kotimaisten vähäpäästöisten polttoaineiden kehittämistä, tuotantoa sekä lainsäädäntöä, joka lisää niitten käyttöä henkilöautoissa ja raskaassa liikenteessä. No sen lisäksi, että tehdään tällaisia äsken kuvattuja hyviä toimenpiteitä, kuten tämäkin esitys on, jotka eivät siis lisää meidän arjen kustannuksia mutta parantavat ympäristön laatua, meidän tulee kaikissa kansainvälisissä yhteyksissä, missä itse kukin sitten vaikuttamme, vaatia näitä samoja päästövähennyksiä näiltä kaikkein eniten saastuttavilta mailta. Suomen päästöt ovat tuskin edes 0,1:tä prosenttia maailman päästöistä. Eli vaikka täällä kaikki liikenne lopetettaisiin, niin koko maailma ei siitä paljon pelastuisi. Mutta se ei tarkoita, etteikö näitä toimia silti voisi tehdä, koska tästä omasta osaamisestamme, mikä tällä alalla koko ajan kehittyy tässä puhtaassa siirtymässä, voidaan saada jopa vientituloja, kun tämä tapa leviää muuallekin maailmaan.

Minä tästä esityksestä vielä nostan erikseen yhden kohdan, mikä oli mielestäni oikein hyvä, eli tämä eduskunnan lausuma 20/23. Tässä lausumassa eduskunta edellyttää, että hallitus tuo eduskunnalle esityksen, jolla lainsäädäntöön palautetaan mahdollisuus kaasuja ja etanolikonversioiden muuntotukiin. Tämä etanoli erityisesti kiinnostaa. Jatkossa toivoisin, että tähän bioetanoliiin panostettaisiin nykyistä voimakkaasti enemmän. Se toisi minun laskelmieni mukaan työpaikkoja, etenkin maaseudulle, joka on kärsinyt tästä rakennemuutoksesta ja työpaikkojen vähentymisestä. Se olisi puhdas ja varma polttoaine, jossa on käytännössä rajattomat mahdollisuudet Suomessa. Se on myöskin huoltovarmuustekijä, kun ei oltaisi niin riippuvaisia muista maista, ja myöskin, kuten äsken sanoin, tulonlähde ulkomaankauppaa ajatellen. — Kiitoksia.

Puhemies Jussi Halla-aho: Kiitoksia. — Edustaja Eestilä, Eestilä on poissa. Edustaja Kilpi, edustaja Kilpi on poissa. — Edustaja Savio, olkaa hyvä.

15.31 Sami Savio ps: Kiitos, arvoisa puhemies! Tämän hallituksen esityksen myötä nostettaisiin siis kaasukäyttöisten paketti- ja kuorma-autojen hankintatuen yrityskohtaista ko-

Pöytäkirjan asiakohta PTK 48/2024 vp

konais määrää sekä palautettaisiin voimaan henkilöautojen muuntotukia koskeva sääntely. Nämä ehdotukset ovat tosiaan varsin järkeviä ja kannatettavia. Ne edistävät kotimaisten biopolttoaineiden kysyntää liikenteessä ja vähentävät samalla liikenteen päästöjä. Ja kuten edustaja Eerola tässä edellä totesi, niin tämä on oikein hyvää jatkoa hallituksen autoilijamyönteiselle politiikalle. Etanoli- ja biokaasupohjaiset käyttövoimat muodostavat erittäin hyvän vaihtoehdon muun muassa sähköautoilulle, kun otetaan huomioon erityisesti auton hankintakustannus. Se on kaasu- ja etanoliautojen osalta selvästi sähköautoa matalampi. Etanoli- ja biokaasuautoiluun on varaa myös pienituloisemmilla kansalaisilla, eikä bensiinikäyttöisen auton muuntaminen esimerkiksi kaasukäyttöiseksi ole teknisesti kovin vaikeaa.

Arvoisa puhemies! Kaasuautoilun lisääntyminen olisi monelta osin varsin hyvää kehitystä. Ja nostan tässä lopuksi lyhyesti esille vielä sen, että kaasuautojen ajoneuvoverotus on historiallisista syistä kireämpää kuin bensiinikäyttöisillä autoilla. Tämä on perustunut aiemmin siihen, että fossiilinen maakaasu oli kaasuautoissa yleinen käyttövoima. Käytännössä normaalista kaasukäytöstä perheautosta joutuu maksamaan noin 200 euron vuosittaisen käyttövoimaveron. Nyt tilanne on muuttunut siten, että kotimainen uusiutuva biokaasu on selvästi halvempaa kuin maakaasu, ja tämän johdosta biokaasu on syrjäyttänyt tankkauspisteissä maakaasun lähes kokonaan, vaikka kyse on samasta polttoaineesta, ainoastaan sen synty ja tuotantotapa eroavat toisistaan.

On varsin mahdollista, että Gasum poistaa jatkossa maakaasun henkilöautojen kaasutankkausvalikoimasta, koska kysyntä on tosiaan tyrehtynyt lähes kokonaan, ja ainoastaan biokaasua olisi jäljellä näillä tankkauspisteillä. Tulevaisuudessa voisikin siten olla perusteltua, että liikenteen verotusta seuraavan kerran laajemmin uudistettaessa luovuttaisiin kaasuautojen käyttövoimaverosta tai ainakin alennettaisiin sitä asteittain. Tämä olisi perusteltua ympäristösyistä, ja samalla se alentaisi kaasuautoilun kustannuksia ja kohentaisi todennäköisesti myös kotimaisten biopolttoaineiden kysyntää.

Keskustelu päättyi.

Asia lähetettiin liikenne- ja viestintävaliokuntaan.