

## Plenum

Tisdag 5.12.2023 kl. 14.00—2.02

### 8. Regeringens proposition till riksdagen med förslag till lag om utsläppshandel samt till lag om ändring av 2 och 33 § i lagen om biodrivmedel, flytande biobränslen och biomassabränslen

Regeringens proposition RP 71/2023 rd  
Utskottets betänkande EkUB 11/2023 rd

#### *Första behandlingen*

**Förste vice talman Paula Risikko:** Ärende 8 på dagordningen presenteras för första behandling. Till grund för behandlingen ligger ekonomiutskottets betänkande EkUB 11/2023 rd. Nu ska riksdagen besluta om innehållet i lagförslagen. — Allmän debatt. Betänkandet presenteras för oss av ordförande Puisto.

#### *Debatt*

23.01 **Sakari Puisto ps** (esittelypuheenvuoro): Kiitoksia, arvoisa puhemies! Esittelen ainakin keskeisin osin talousvaliokunnan mietinnön hallituksen esityksestä eduskunnalle päästökauppalaiksi sekä laiksi biopolttoaineista, bionesteistä ja biomassapolttoaineista annetun lain 2 ja 33 §:n muuttamisesta. Kyseessä on siis laaja hallituksen esitys, 177 sivua.

Nyt käsiteltävässä hallituksen esityksessä on kyse direktiivin kansallisesta velvoittavasta täytäntöönpanosta. Näin pantaisiin osaltaan täytäntöön muutettu päästökauppaa koskeva direktiivi laitosten, meriliikenteen ja lentoliikenteen päästökaupan osalta sekä Kansainvälisessä siviili-ilmailujärjestössä hyväksytyt lentoliikenteen hiilidioksidipäästöjen hyviytysjärjestelmää koskevat säännökset ja uuden, erillisen tieliikenteen, rakennusten ja muiden toimialojen päästökaupan vuoden 2024 päästöjen raportointivelvoite, joka koskisi polttoaineen jakelijoita.

Lain soveltamisala laajentuisi kattamaan meriliikenteen. Hallitusohjelman mukaisesti ehdotetaan myös otettavaksi käyttöön määräaikainen saaripoikkeus, jonka myötä matkustaja-aluksille ei muodostuisi päästöoikeuksien palauttamisvelvoitetta Ahvenanmaan ja mannermaan välisten matkojen osalta ennen vuotta 2031.

Keskeisimmät direktiiviin tehdyt muutokset edellyttävät lähes yksinomaan biomassapolttoaineenaan käyttävien laitosten soveltamisalan rajaussäännösten muuttamista, soveltamisalalla toimivien päästöttömien laitosten sisällyttämistä päästökauppaan ja jätteenpolton sisällyttämistä soveltamisalaan päästöjen tarkkailun ja raportoinnin osalta.

Laitosten maksutta jaettavien päästöoikeuksien määrää vähennettäisiin hiilirajamekanismia koskevan asetuksen mukaisilla toimialoilla. Maksutta jaettavien päästöoikeuksien myöntämisen ehtoja kiristettäisiin vuodesta 2026 alkaen siten, että jatkossa toiminnanharjoittajan tulisi osoittaa toteuttaneensa direktiivissä määritettyjä energiatehokkuuden parantamiseen tähtääviä toimia saadakseen maksutta myönnettävät päästöoikeudet täysimääräi-

## Punkt i protokollet PR 67/2023 rd

sesti. Lentoliikenteen maksutta jaettavista päästöoikeuksista luovuttaisiin asteittain vuoden 2025 loppuun mennessä lukuun ottamatta kestävien lentopolttoaineiden kannustinmekanismia. Meriliikenteelle ei myönnettäisi maksutta jaettavia päästöoikeuksia. Energiavirasto vastaisi laitosten valvonnasta ja toimisi rekisteriviranomaisena ja huutokaupanpitäjänä. Liikenne- ja viestintävirasto vastaisi lento- ja meriliikenteen valvonnasta.

Valiokunta puoltaa hallituksen esitykseen sisältyvien lakiehdotusten hyväksymistä muutamin muutoksin.

Hyvät edustajat! Päästökauppa on EU:n keskeisin politiikkatoimi kasvihuonepäästöjen vähentämiseksi. Sillä on arvioitu olevan erittäin keskeinen merkitys myös Suomen kansallisen hiilineutraalisuustavoitteen saavuttamisessa. Tähän mennessä päästöt ovat vähentyneet Suomessa päästökauppasektorilla EU:n laajuista päästövähennystavoitetta nopeammin.

Nyt sääntelyn mukaan päästökaupan ulkopuolelle rajautuvat laitokset, jotka käyttävät polttoaineenaan yksinomaan biomassaa. Jatkossa ulkopuolelle rajautuisivat laitokset, joiden päästöistä yli 95 prosenttia syntyy kestävyyskriteerit täyttävän biomassan poltosta. Vuoden 2026 alusta nämä laitokset eivät enää olisi oikeutettuja saamaan maksuttomia päästöoikeuksia. Muutokseen on suhtauduttu kriittisesti sekä talousvaliokunnan asiantuntijakuulemisessa että ympäristövaliokunnan ja maa- ja metsätalousvaliokunnan lausunnoissa, sillä sen ei ole katsottu kohtelevan reilusti suomalaista metsäteollisuutta, joka on pyrkinyt vähentämään päästöjään muun muassa investoimalla hiilineutraaleihin energiaratkaisuihin. Sääntelyn myötä 95 prosentin rajan alle jäävillä laitoksilla ei ole kannustinta edelleen vähentää päästöjä yli 95 prosentin rajan, koska ne täten rajautuisivat ulos päästökaupan ja siihen sisältyvän ilmaisjaon piiristä. Yli 95 prosenttia biomassaa käyttävät laitokset sen sijaan siirtyvät taakanjakosektorille, missä niille ei ole kannustetta edelleen vähentää päästöjä.

Valiokunta pitää valitettavana, että sääntely siirtäisi metsäteollisuuden vähiten saatutavia laitoksia pois päästökaupan soveltamisalasta ja siten myös maksuttomien päästöoikeuksien jaosta. Myös kilpailuympäristö vääristyisi ja hiilivuotoriski kohoaisi. Kansainvälisessä kilpailussa hiilivuodolle alttiit toimijat jäisivät pois hiilivuotosuojan piiristä. Lisäksi sääntö hämärtää hiilidioksidin talteenoton ja sen mahdollisen jatkojalostamisen tulevaisuuden mahdollisuuksia. Riskinä on nähty myös, että soveltamisalan muutoksesta kärsivät laitokset saatettaisiin tulevaisuudessa liittää osaksi tieliikenteelle ja rakennusten lämmitykselle tarkoitettua päästökauppaa. Valiokunta korostaa tarvetta varmistaa, että näin ei tapahtuisi ilman mahdollisuutta kuulua hiilivuotosuojan piiriin.

95 prosentin sääntö siirtäisi päästövähennystaakkaa päästökauppasektorilta taakanjakosektorille, jonka vuoden 2030 kansallisen veloitteen saavuttaminen näyttää muutoinkin haastavalta. Valiokunta pitää valitettavana, että direktiivin sääntelyssä ei tältä osin ole kansallista liikkumavaraa, ja pitää tärkeänä pyrkiä vaikuttamaan direktiivin päivityksen yhteydessä siten, että asiaan saataisiin muutos. Valiokunta korostaa tarvetta varmistaa kilpailuedellytysten tasavertaisuus hiilivuodolle alttiilla sektoreilla ja arvioida myös päästökauppa-kompensaation jatkamista vuoteen 2030 asti.

Asiantuntijakuulemisessa keskeiseksi huolenaiheeksi on noussut lain soveltamisalan muutos, jonka myötä 20 megawatin kokonaistehorajaa tarkasteltaisiin jatkossa kokonaispolttoainetehon kautta, kun voimassa olevassa laissa määritys tehdään nimellisen kokonaislämpötehon kautta. Terminologia perustuu direktiivin suomenkieliseen kieliversioon. Muutos vastaisi direktiivin englanninkielisessä kieliversiossa käytettyä käsitettä, asiaa

## Punkt i protokollet PR 67/2023 rd

koskevaa alemmanasteista sääntelyä ja komission soveltamisalaa koskevaa ohjeistusta. Valiokunta toteaa, että muutoksen voimaantulo vuoden 2024 alusta olisi tiettyjen, lukumäärältään harvalukuisten pienten toimijoiden kannalta kohtuuton. Talousvaliokunta esittää yksityiskohtaisissa perusteluissa selvitettyllä tavalla siirtymäajasta säätämistä siten, että muutos tulisi voimaan vuoden 2026 alusta. Edelleen talousvaliokunta katsoo, että Suomen tulee edelleen pyrkiä turvaamaan alle 20 megawatin laitosten kohtelun kohtuullisuus asiaa koskevassa EU-sääntelyssä.

Esityksen suurimmat taloudelliset vaikutukset liittyisivät soveltamisalan laajentumiseen uusille toimialoille, erityisesti meriliikenteeseen, millä olisi rahtihintojen kautta vaikutuksia myös laajemmin kansantalouteen. Liikenne- ja viestintävaliokunta on kiinnittänyt lausunnossaan huomiota siihen, että Suomen maantieteellinen sijainti, pitkät kulkuetäisyydet ja merenkulun jääolosuhteet nostavat kuljetuskustannuksia verrattuna moniin muihin EU-maihin. Siten myös päästökaupan vaikutus meri- ja lentoliikenteen hintakilpailukyvyille, ulkomaankaupalle ja matkailulle on suhteellisesti suurempi kuin useimmissa muissa EU-maissa.

Talousvaliokunta pitää lentoliikenteen päästövähennystoimia tärkeinä mutta kiinnittää samalla huomiota siihen, että kokonaisuudessaan ilmastotoimien lisääntymisen voidaan arvioida nostavan merkittävästi lentämisen kustannuksia 2020-luvun kuluessa. Valiokunta on kustannustason nousun myötä erittäin huolissaan eurooppalaisten ja erityisesti kotimaisten lentoyhtiöiden mahdollisuuksista vastata tiukkaan globaaliin kilpailuun.

Meriliikenne liitetään vuoden alusta asteittain osaksi EU:n päästökaupajärjestelmää. Valiokunta korostaa, että toimivat ja kustannustehokkaat merikuljetukset ovat Suomen ulkomaankaupan elinehto. Meriliikennettä hyödynnetään noin 95 prosentissa Suomen ja muiden EU-maiden välisestä tavarakaupasta, kun muissa EU-maissa tämä on keskimäärin 30 prosenttia. Yksin päästökaupan on arvioitu aiheuttavan Suomen meriliikenteelle 500—600 miljoonan euron vuotuisen kustannuksen vuonna 2030. Talousvaliokunta korostaa, että Suomen on jatkettava vaikuttamistyötä talvimerenkulun huomioimiseksi tulevissa päästökaupadirektiivin arvioinneissa ja muutoksissa, jotta talvimerenkulun tarvitsemista poikkeuksista saadaan pysyviä.

Yhdyskuntajätteen polttolaitokset sisällytettäisiin päästökaupan soveltamisalaan direktiivin mukaisesti päästöjen tarkkailua, raportointia ja todentamista koskevien velvoitteiden osalta. Valiokunta kiinnittää huomiota ympäristövaliokunnan lausunnon arvioon siitä, että ne päästökauppaan sisällyttäneissä maissa ei päästökauppaan siirto ole vähentänyt jätteen syntyä, nostanut kierrätysastetta tai vähentänyt tarvetta jätteenpoltoille. Valiokunta pitääkin hallituksen esityksen mukaisesti perusteltuna olla sisällyttämättä jätteenpoltoa kansallisella päätöksellä hinnoitteluun komission antamaa esitystä nopeammin.

Arvoisa puhemies! Lisäksi lakiin tehtäisiin erinäisiä lähinnä lakitekniisiä ja selkeyttäviä muutoksia.

Mietintöön sisältyy kaksi vastalausetta.

**Ensimmäinen varapuhemies Paula Risikko:** Kiitoksia. — Edustaja Kivelä.

**23.11 Mai Kivelä vas:** Arvoisa puhemies! Tämän esityksen myötä me teemme uuden päästökauppalain. Hallituksen esitys on oikeansuuntainen. Kannatettavaa on, että toimivaa päästövähennysmekanismia vakiinnutetaan ja laajennetaan uusille toimialoille ja sektoreille. On esimerkiksi hyvä, että meriliikenne sekä jätteenpolto osittain tulevat päästö-

## Punkt i protokollet PR 67/2023 rd

kauppaan mukaan. Päästökauppa on ollut tärkein ja tähän mennessä toimivin politiikkatoimi EU:n ilmastotavoitteiden saavuttamiseksi. Tämän lisäksi se kannustaa päästöttömien ja vähäpäästöisten ratkaisujen käyttöönottoon päästöjen hinnoittelun kautta. Kannatan siis päästökauppalain uudistamista ja laajentamista. Tähän esitykseen sisältyy kuitenkin ongelmia ja hallituksen tekemiä ratkaisuja, joita en kannata.

Aloitan tästä saaripoikkeuksesta, joka nyt otetaan käyttöön. Saaripoikkeus tarkoittaa, että poikkeuksen piiriin jää, siis päästökaupan ulkopuolelle, päästöjä arviolta 0,18 megatonnia. Tämä antaa väärän signaalin alalle ja vie kauemmas mahdollisimman päästöttömän meriliikenteen saavuttamisesta. Päästökaupan tulisi olla mahdollisimman kattava, eikä tällaista poikkeusta voi päästöjen vähentämisen eikä sektorin toimijoiden tasapuolisen kohtelun näkökulmista kannattaa. Päinvastoin, merenkulun vähäpäästöisyyteen pitäisi voimakkaasti ja nopeasti kannustaa. Suomalaisella meriliikenteellä olisi mahdollisuus olla edelläkävijä ja tuottaa laajempaan kaupalliseen käyttöön vähäpäästöisiä polttoaineita. Tällä päätöksellä viedään kannustinta investoida nopeasti uusiin polttoaineisiin ja niiden kehitykseen. Näin siis huononnetaan suomalaisen merenkulun kilpailukykyä pitkällä aikavälillä.

Toinen esitykseen sisältyvä miinus on se, että vaikka jätteenpoltto tulee päästökaupan piiriin, niin se jää vielä raportointia ja tarkkailua lukuun ottamatta päästökaupan ulkopuolelle. Tässäkin voisi valita toisin, esimerkiksi Ruotsi on jo jätteenpolton sisällyttänyt mukaan. Jätettä pitäisi ohjata kierrätykseen polton sijaan.

Kolmanneksi on ongelmallista, että direktiivin kautta päästökaupan soveltamisalan ulkopuolelle suljetaan biopolttolaitokset, joiden päästöistä yli 95 prosenttia syntyy biomassan poltosta. Aiemmin tosiaan ulkopuolelle on rajattu vain 100-prosenttisesti biomassaa käyttävät laitokset. Tämä siis tarkoittaa sitä, että iso määrä näitä teollisuuden päästöjä on nyt siirtymässä päästökaupan ohjauksen ulkopuolelle, ja ne ovat siirtymässä taakanjakosektorille. Eli tässä hallituksen esityksessä on esitetty arvio, että kyse on noin 0,25 megatonnista. Muutos siis siirtää päästövähennystaakkaa sinne taakanjakosektorille, jonka vuoden 2030 kansallisen velvoitteen saavuttaminen näyttää jo valmiiksi todella haastavalta, eli velvoitteiden saavuttaminen taakanjakosektorilla tulee olemaan jatkossa yhä vaikeampaa. Tämän muutoksen suhteen ei tosiaan ole liikkumavaraa kansallisesti, mutta hallituksen pitäisi tehdä lisätoimia taakanjakosektorilla, jotta emme ole siellä vielä enemmän pulassa.

Ilmastopaneeli on tässä yhteydessä myös nostanut esiin, että tarvitaan uusi kansallinen päästöohjaus, jotta ei välillisesti tueta fossiilisten käyttöä tuotannossa suhteessa päästökaupan piirissä olevaan teollisuuteen. Ilmastopaneeli on peräänkuuluttanut, että toimivin kansallinen instrumentti olisi päästövero, jonka valmistelu tulisi aloittaa heti.

Arvoisa puhemies! Samaan aikaan Suomen ilmastopolitiikka on tosiasiallisesti pulassa. Kaikki nämäkin toimet olisi tarvittu, sillä ilmastolain mukaista hiilineutraalisuustavoitetta ei tulla saavuttamaan nykytoimilla. Ilmastopolitiikka tarvitsee nopeasti lisää toimenpiteitä, jotka hallituksen pitäisi tuoda päätettäväksi. Päinvastoin hallitus kuitenkin tekee nyt päästöjä lisääviä päätöksiä, kuten me edellisessä asiakohdassa jakelovelvoitteen suhteen kuulimme. Jos hallitus epäonnistuu ilmastopolitiikassa, niin se epäonnistuu yhdessä tärkeimmistä tehtävistään.

Lopuksi, arvoisa puhemies, teen vastalauseen 2 mukaiset ehdotukset.

**Ensimmäinen varapuhemies Paula Risikko:** Kiitoksia. — Edustaja Mehtälä, poissa. — Edustaja Kulmuni.

## Punkt i protokollet PR 67/2023 rd

23.16 **Katri Kulmuni kesk:** Arvoisa rouva puhemies! Tässä päästökauppalaan muutoksessa on paljon ihan hyviä ja tärkeitä asioita, ja jaan monet niistä näkökulmista, mitä täällä on tuotu jo valiokunnan puheenjohtajan toimesta esille ja osittain myös äskeisessä puheen-vuorossa, joten siksi ehkä keskitynkään nyt sitten siihen osioon, joka mielestäni jäi edelleen hieman ongelmalliseksi.

Tosiaan tämän direktiivimuutoksen seurauksena tulee käymään siis niin, että alle 20-megawattisten lämpölaitosten tehokas tulo tulee muuttumaan. Tämä tulee johtamaan aika eriskummallisiin tilanteisiin Suomessa ja muutamissa kaukolämpöyhtiöissä, jotka ovat tietenkin keskeisiä näille alueille, vaikka kansallisessa kuvassa ne ovat pieniä kysymyksiä.

Ilmestellen kyllä, täällä ei itse asiassa nyt ole hallituksesta ketään kertomassa, kuinka meinataan taklata tämä potentiaalinen maksujen korotus, mitä kaukolämmön asiakkaille tulee esimerkiksi Ähtärissä, Keuruulla, Lempäälässä, Vatajankoskella, Kokemäellä, Valkeakoskella ja Äänekoskella, missä on tällaisia alle 20-megawattisia lämpölaitoksia. Jatkossa, kun ne sitten tulevat päästökaupan piiriin, tässä tulee olemaan se seuraus, että todennäköisesti nämä laitokset tulevat pudottamaan jonkin verran varalaitoksiaan pois, jotta he pysyisivät sen 20 megawatin rajan laskentatavan alla, ja sillä on tietenkin paikalliseen huoltovarmuuteen liittyvä ongelma. Jos meidän kaukolämpöjärjestelmässämme tulee paikallisesti jonkinlaisia ongelmia, niin sitten esimerkiksi vaikkapa Ähtärin tapauksessa ei välttämättä olekaan varavoimalaitosta käytössä, joten tämä johtaa eriskummallisiin tilanteisiin, jotka voivat olla potentiaalisesti myös aika vaarallisia, jos tulisi jonkinlainen ongelma. Pidän kyllä erittäin omituisena, että työ- ja elinkeinoministeriö ei tuossa valmistelussa pitänyt tätä mitenkään kovin suurena ongelmana, mutta paikallisestihan nämä ovat erittäin isoja huoltovarmuuskysymyksiä.

On hyvä, että me saimme edes kahden vuoden siirtymäajan näiden laitosten investointien osalta, mutta ei kahdessa vuodessa voi tehdä isoja energialaitosinvestointeja. Niiden suunnittelu ja luvitus tulevat viemään aikaa, ja ehkä tuonne 2030-luvun loppupuolelle mentäessä on realistista, että nämä laitokset pystyvät todella sitten tekemään investointeja, joilla he pystyvät vähentämään fossiilisten polttoaineiden käyttöä.

Niinpä teenkin vastalauseen 1 mukaisen esityksen muutosehdotuksen hyväksymisestä 108 §:ään. Meidän mielestämme olisi perusteltua, että näille laitoksille annettaisiin siirtymäaikaa päästökaupunkauden loppuun, jotta kustannukset eivät nouse kohtuuttomasti ja jotta huoltovarmuudesta voidaan paikallisestikin huolehtia.

**Ensimmäinen varapuhemies Paula Risikko:** Kiitoksia. — Edustaja Löfström.

23.19 **Mats Löfström r:** Tack, ärade fru talman! Vi behandlar här ett lagförslag som innebär att sjöfarten och flygtrafiken inkluderas i EU:s utsläppshandelssystem. Det kommer öka kostnaderna för Finlands utrikeshandel med uppskattningsvis cirka 500—600 miljoner euro per år. Tack till ekonomiutskottet för väl utfört arbete och tack för utskottets ordförandes presentation.

Den gröna omställningen av sjöfarten och flygtrafiken är ytterst viktig. Problemet är att tillgången på miljöbränslen är dålig. Vi måste snabbt öka tillgången på nya miljöbränslen som grön etanol, grön vätgas eller SAF, Sustainable Aviation Fuel. På grund av Finlands geografiska läge och stora beroende av sjöfart drabbas Finland oproportionerligt hårt av denna förändring. Precis som utskottets ordförande konstaterade går 97 procent av Finlands utrikeshandel med sjöfart medan medeltalet i EU är 30 procent.

## Punkt i protokollet PR 67/2023 rd

Det var ytterst viktigt att Finland och Sverige till sist fick ett undantag för vintersjöfart som innebär att fartyg med isklass får en 5 procents rabatt. Det här är helt avgörande för att hålla hamnarna uppe i norr öppna året om. Ett fartyg med isklass har tyngre skrov och starkare motorer som tyvärr innebär större utsläpp. Då fartygen bryter is kan de använda uppemot 30 procent mera bränsle. Alternativet till att inte göra det är att inte ha trafik till de hamnarna uppe i norr eller ha fler isbrytare till ännu högre kostnader, samtidigt som en isbrytare så klart också innebär utsläpp. Undantaget för vintersjöfart är tidsbundet och det är viktigt att Finlands arbete för en förlängning av undantaget inleds redan nu. Det är helt centralt för Finlands försörjningsberedskap.

Ärade talman! I lagförslaget och utskottets betänkande föreslås att Finland tar i bruk det så kallade ö-undantaget för färjetrafiken mellan fasta Finland och Åland. Jag har själv varit med och behandlat ärendet i kommunikationsutskottet. Kommunikationsutskottet stöder enhälligt att man tar i bruk ö-undantaget, som är ytterst viktigt för att trygga Ålands tillgänglighet och goda förbindelser.

Kommunikationsutskottet slår fast att Åland utan ett undantag kunde få ökade kostnader eller ytterligare försämringar i turtätheten i trafiken, vilket skulle försvaga Ålands tillgänglighet och konkurrensläge. Utskottet slår också fast att ökade transportkostnader kan leda till högre produktionskostnader för företag som är verksamma på Åland och även försämrade landskapets försörjningsberedskap. Ö-undantagets ekonomiska betydelse för trafiken mellan fasta Finland och Åland beräknas enligt regeringen vara cirka 18 miljoner euro per år då systemet är i fullt bruk år 2026. Det är stora summor, som skulle öka kostnaderna och minska Ålands konkurrenskraft. Därför är det motiverat att ta i bruk undantaget, eftersom Åland som ösamhälle är helt beroende av sjötransporter.

Utskottet bedömer att risken att rederierna förlänger sina ruttor på grund av undantaget är rätt liten. I sakkunnighöranden har också framkommit att ö-undantagets klimateffekt är ytterst liten i sammanhanget. Utskottet tar också fasta på att Sverige beslutat att ta i bruk ö-undantaget för trafiken mellan fasta Sverige och Gotland.

Ärade talman! Det är i det här hänseendet kanske också viktigt att nämna att enbart färjor och ropax-fartyg omfattas av ö-undantaget, inte tankrar, lastfartyg eller renodlade kryssningsfartyg. Av Östersjöns ungefär 2 000 fartyg per dag är det enbart nio fartyg som omfattas av det här ö-undantaget, samma fartyg som också är kritiska för Finlands försörjningsberedskap.

Ärade fru talman! Min förhoppning är att ö-undantaget ska innebära att rederierna ska kunna minska sina utsläpp snabbare än om man inte hade omfattats av ö-undantaget. Det är ett realistiskt antagande, eftersom rederier redan kommunicerat att de tänkt använda inbesparingen som undantaget ger för att understöda åtgärder som minskar utsläppen. Då skulle ö-undantaget kunna ha både en positiv ekonomisk effekt och en positiv klimateffekt och skulle dessutom stärka trafiken på längre sikt, eftersom den gröna omställningen är ofrånkomlig, medan tekniska lösningar och miljöbränslen tyvärr ännu inte finns i tillräcklig utsträckning. Kommunikationsutskottet vill också främja tillgången på miljöbränslen.

Arvoisa rouva puhemies! Kuljetuskustannukset Ahvenanmaalle ja Ahvenanmaalta ovat jo nyt maamme kalleimpia. Jokaista Ahvenanmaalle lähetettyä pakettia kohti valtionehtio Posti perii 5 euroa ja 50 senttiä. Tämä otettiin käyttöön viime vaalikauden aikana.

Postin kotisivuilla lukee näin: ”Lauttalisä perustuu Ahvenanmaan toimitusten yleiseen kustannustasoon.”

## Punkt i protokollet PR 67/2023 rd

Tiedossani ei ole, että vastaavia lisiä olisi Suomen muita paikkakuntia koskien. Siksi tuntuu ikävältä, että edustaja Kivelä haluaa entisestään korottaa kuljetuskustannuksia Ahvenanmaalle saaripoikkeusta vastustamalla. Olisi kiinnostavaa tietää, miksi ei haluta, että Ahvenanmaalla olisi toimiva liikenne.

Ruotsissa otetaan käyttöön saaripoikkeus Gotlantiin suuntautuvassa liikenteessä, ja siitä on laaja yhteisymmärrys puoluerajojen yli, sillä kyse on saariyhteiskunnan selviytymisestä, kun turvataan toimivat liikenneyhteydet.

Liikenne- ja viestintävaliokunta, talousvaliokunta sekä ympäristövaliokunta katsovat, että riski siitä, että varustamot pidentäisivät reittejään saaripoikkeuksen takia, on melko vähäinen. Asiantuntijakuulemisissa on myös tullut esiin, että saaripoikkeuksen ilmastovaikutus on tässä yhteydessä erittäin pieni.

Toivon, että saaripoikkeus merkitsee sitä, että Ahvenanmaalle liikennöivät varustamot voisivat vähentää päästöjään nopeammin kuin jos ne olisivat saaripoikkeuksen ulkopuolella. Tämä on realistinen oletamus, sillä jotkut varustamot ovat jo viestineet, että ne aikovat käyttää saaripoikkeuksella säästämänsä varat päästöjä vähentävien toimenpiteiden tukemiseen. Tällöin saaripoikkeuksella voisi olla myönteinen ilmastovaikutus, joka lisäksi vahvistaisi liikennettä pidemmällä tähtäimellä. Vihreä siirtymä on nimittäin väistämätön, mutta siihen tarvittavia teknisiä ratkaisuja ja ympäristöpolttoaineita ei valitettavasti ole vielä riittävästi. — Kiitos.

**Ensimmäinen varapuhemies Paula Risikko:** Kiitoksia. — Edustaja Elo.

**23.27 Tiina Elo vihr:** Arvoisa puhemies! Edellisessä kohdassa keskustelimme taakanjakosektorin päästöistä ja siitä, kuinka hankalaa päätöksenteko päästövähennysten aikaansaamiseksi on esimerkiksi liikenteessä ja myöskin maataloudessa.

No tämä esitys liittyy päästökauppaan, joka puolestaan on osoittautunut toimivaksi ja tehokkaaksi, EU-laajuisesti politiikkatoimeksi päästöjen vähentämiseen, ja on hyvä, että sitä nyt tällä esityksellä laajennetaan. Tämä päästökaupan laajentaminen on tosiaan oikea suunta ilmastopäästöjen vähentämiseksi, mutta olisin toivonut hallituksen laajentavan päästökauppaa nyt esitettyä rohkeammin. Tässä on noussut tämä meriliikenteen liittäminen päästökauppaan. Se on tärkeä edistysaskel, joka edistää meriliikenteen irtautumista fossiilisista sekä tarvittavien korvaavien ratkaisujen innovointia ja markkinointia. Kuten edustaja Kiveläkin totesi, niin tämä avaa Suomelle paljon mahdollisuuksia, kun meillä on jo kehitetty näitä puhtaita ratkaisuja myös meriliikenteeseen.

Tämä esitetty saaripoikkeus, ajattelen, että se kuitenkin vesittää tätä päätöstä heikentämällä kannustimia meriliikenteen päästöjen vähentämiseen. Kuten edustaja Kiveläkin totesi, niin siinä on tämä kilpailua vääristävä elementti alusten kesken, mikä osaltaan sitten heikentää ilmastopolitiikan johdonmukaisuutta.

Mutta, arvoisa puhemies, Suomi olisi voinut tässä kohtaa edetä päästökaupan laajentamisessa nopeammin sisällyttämällä myös jätteenpolton päästökaupan piiriin. Tätä muun muassa Ilmastopaneeli on kannattanut. Jätteiden liiallinen ohjautuminen polttoon on yksi keskeinen syy siihen, että Suomi ei ole saavuttamassa kierrätystavoitteitaan. Jätteenpolton päästöjen hinnoittelu kannustaisi osaltaan jätteiden hyödyntämiseen raaka-aineena. Toivonkin, että tätä hallitus vie eteenpäin.

Huolta on herättänyt se, jonka edustaja Kivelä myös nosti esiin, että merkittävä määrä teollisuuden päästöjä on siirtymässä päästökaupan ulkopuolelle biomassaa polttavien lai-

## Punkt i protokollet PR 67/2023 rd

tosten myötä. Ilmastopaneeli on tosiaan korostanut tarvetta luoda uutta kansallista ohjausta, jotta sääntely kannustaa edelleen fossiilisista polttoaineista irtautumiseen, ja tähän toimiva kansallinen instrumentti olisi päästövero. Itse olin tätä käsittelemässä ja antamassa lausuntoa maa- ja metsätalousvaliokunnassa, ja siinä yksimielisessä lausunnossa huomioimme tämän toteamalla, että kansallisin toimin on tarvittaessa tärkeää turvata verokohtelun yhtenäisyys ja riittävät kannusteet fossiilisista polttoaineista irtautumiseksi.

**Ensimmäinen varapuhemies Paula Risikko:** Kiitoksia. — Edustaja Kettunen.

**23.30 Tuomas Kettunen kesk:** Kunnioitettu rouva puhemies! Taisi puhelin soida täysistuntosalissa ajassa 23.30. Se tarkoittaa sitä, että se edustaja, kenen puhelin se oli, tarjoaa sitten kahvit kaikille edustajille, ketkä tässä salissa tällä hetkellä ovat.

Mutta, puhemies, asia on tärkeä, ja teen jo heti puheeni alkuun kannatuksen: kannatan edustaja Kulmunin tekemiä muutosesityksiä todeten vain sen, että nyt kun päästökaupasta aiheutuu kustannuksia, niin keskusta on esittänyt, että kustannusten kompensoimiseksi ja teollisuuden kilpailukyvyn vahvistamiseksi hallituksen esityksen sähköistämistukea eli päästökauppakompensatiota jatkettaisiin vuoden 2030 loppuun saakka.

Kyllä on, puhemies, myös niin, että kun tässä puheenvuoroissa nyt puhutaan myös vientiteollisuuden kilpailukyvyistä, niin olemme peräänkuuluttaneet ammattidieselin käyttöönottoa. Tästähän on tehty mielestäni valmis lakiesitys, joka voitaisiin tuoda vaikka välittömästi eduskunnan käsittelyyn — ei tietenkään tänä iltana enää mutta mahdollisimman nopeasti — että me saisimme kilpailukykyä kohennettua suomalaiselle ammattiliikenteelle ja sitä kautta edistettyä myös meidän vientiteollisuutta.

Puhemies! Kannatan edustaja Kulmunin tekemiä muutosesityksiä.

**Ensimmäinen varapuhemies Paula Risikko:** Kiitoksia. — Edustaja Meriluoto.

**23.31 Laura Meriluoto vas:** Arvoisa puhemies! Kannatan edustaja Kivelän tekemiä ehdotuksia.

Päästökauppa on tärkein politiikkatoimi EU:n ilmastotavoitteiden saavuttamiseksi, ja on hyvä, että esimerkiksi meriliikenne sekä jätteenpoltto tulevat päästökauppaan mukaan. Sen sijaan hallituksen esitykseen sisältyvä saaripoikkeus tarkoittaa sitä, että poikkeuksen piiriin tulee lisää päästöjä. Tämä vie kauemmas mahdollisimman päästöttömän meriliikenteen saavuttamisesta, antaa väärän signaalin alalle ja vie kannustimen investoida nopeasti uusiin polttoaineisiin ja niiden kehitykseen. On syytä huomata, että Suomen hiilineutraaliustavoitteita ei tulla saavuttamaan nykypolitiikkatoimilla. Ilmastopolitiikka kaipaava lisätoimenpiteitä, ja niiden säätämistä ja rahoittamista ei pidä laiminlyödä.

**Ensimmäinen varapuhemies Paula Risikko:** Kiitoksia. — Edustaja Rantanen Piritta.

**23.32 Piritta Rantanen sd:** Kiitos, arvoisa puhemies! Energiapolitiikassa erityisesti pitkäjänteisyys ja ennakoitavuus on varmasti yksi tärkeimmistä asioista. Olkoon se päätös mikä hyvänsä, tästä päätöksestä on ymmärrettävä, että se muutos, mitä nyt tehdään, ja erityisesti sen nopeus, aiheuttaa monille yhtiöille ja asiakkaille, esimerkiksi niille teollisuuslaitoksille ja kuluttajille, huomattavia taloudellisia ongelmia. Ja kun tässä edustaja Kulmuni kertoi, että se tarkoittaa niitä muutoksia esimerkiksi siellä Keuruulla ja Ähtärissä ja mo-



## Punkt i protokollet PR 67/2023 rd

nessa muussa kunnassa, niin juuri näin se on. Ja kyllä siinä on kyse myös meidän huoltovarmuudestamme, ja riskit huoltovarmuuden osalta kyllä kasvavat, ja ne on tiedostettava, kun tällaisia päätöksiä tehdään.

Katselin tuossa vielä, minkälaisia taloudellisia mahdollisuuksia näillä yhtiöillä on näitä muutoksia tehdä. Keuruu sattuu olemaan oman kotikaupunkini naapuri, ja siellä tällä hetkellä maksaa 62 euroa megawattitunnilta energiamaksu, kun se siinä omassa kotikaupungissani on vähän reilut 55 euroa. Kun se viedään sinne hintoihin, se muutos tästä päästökaupasta, se tarkoittaa automaattisesti sitä, että se kuluttajienkin maksama hinta nousee. No nyt kun täällä on tänään keskusteltu siitä, kuinka ollaan hallituspuolueissa oltu huolissaan pienituloisista ihmisistä, niin kyllä ne maksut näiden kautta nousevat sitten monessa kohtaa, ja se on sitten vain ymmärrettävä, mitä se käytännön tasolla tarkoittaa siellä kunnissa.

No sitten kun puhutaan vaikka Keuruusta, josta on jo aikaisemmin varuskunta lähtenyt, ja väestö vähenee kunnassa koko ajan, niin se mahdollisuus tehdä suuria uusia investointeja on todellisuudessa todella pieni. Koska kaukolämmön merkitys kuitenkin ilmastomuutoksessa ja yleisestikin energiapolitiikassa on suuri, voisi kyllä toivoa, että siinä olisi semmoista erityistä ennakoitavuutta ja pitkäjänteisyyttä.

Nämä yhteistuotantolaitokset, joissa siis sähköä ja lämpöä tuotetaan, ovat olleet erinomaisten hyviä hyötysuhteeltaan, mutta se kustannus, mikä esimerkiksi kunnille sitten näitten mahdollisten nousujen jälkeen tulee, tässä kuntatilanteessa, kun kunnat ovat jo hyvin haasteellisessa talouden tilanteessa... Energiamaksut nousevat siellä, ja jostakin sekin on sitten taas otettava. Eli kyllä tässä on ymmärrettävä, että tällä on pitkäkantoisia vaikutuksia moneen asiaan.

**Ensimmäinen varapuhemies Paula Risikko:** Kiitos. — Edustaja Berg.

**23.35 Kim Berg sd:** Arvoisa puhemies! Saaripoikkeuksen osalta on erittäin tärkeää varmistaa talousvaliokunnan mietinnön mukaisesti toimijoiden tasapuoliset kilpailuedellytykset ja se, ettei poikkeus vääristä toimintaympäristön tasapuolisuutta tai vaaranna sääntelyn tavoitteiden toteutumista.

Riski siitä, että varustamot pidentäisivät reittejä käydäkseen pelkästään saaripoikkeuksien vuoksi Ahvenanmaalla, on valiokunnan mietinnön mukaan arvioitu vähäiseksi. On kuitenkin todella tärkeää kiinnittää talousvaliokunnan tavoin erityistä huomiota hallitusohjelman kirjaukseen siitä, että huoltovarmuuden kannalta on välttämätöntä, että Merenkurkun laivaliikennettä tuetaan päästökaupan tuomien kustannusten vähentämiseksi samalla tai saaripoikkeusta vastaavalla tavalla. Tämä varmistaa meriliikenteen päästöjen vähentämisen sekä vähäpäästöisten polttoainevaihtoehtojen kehittämisen tulevaisuudessa.

Arvoisa puhemies! Hallituksen esityksen mukaan LVM selvittelee mallia, jolla korvaus Merenkurkun liikenteelle maksettaisiin. Julkisuudessa on ollut tietoa, että mallin pitää olla EU-lainsäädännön mukainen. Haluaisinkin nyt kysyä, jos täällä olisi joku vastaamassa, että mitä sitten, ellei sellaista mallia löydy. Mikä on lainsäätäjän tahtotila tässä tilanteessa?

**Ensimmäinen varapuhemies Paula Risikko:** Kiitoksia. — Edustaja Kivelä, Mai.

## Punkt i protokollet PR 67/2023 rd

23.36 **Mai Kivelä vas:** Arvoisa puhemies! Tosiaan vielä tästä saaripoikkeuksesta, joka siis on hallitusohjelmassa päätetty asia ja joka tarkoittaa sitä, että matkustaja-aluksille ei muodostu päästöoikeuksien palauttamisvelvoitetta Manner-Suomen ja Ahvenanmaan välisten matkojen osalta ennen vuotta 2031. Edustaja Berg tässä hyvin toi esille sen, että tällä on vaikutuksia myös muuhun liikenteeseen. Eli tässä on päätetty samalla, että kun tehdään tämä saaripoikkeus, niin silloin pitää korvata tämä asia myös Merenkurkun liikenteelle, jotta he saisivat tästä sitten kompensaaion. Ja tämä taas tulee vaikuttamaan valtiontalouteen niin, että tämä tulee maksamaan pari miljoonaa euroa valtiolle.

Eli käytännössä itse näen tämän niin, että me tuetaan toisaalle sitä, että me saadaan osa fossiilisesta meriliikenteestä pidettyä päästökaupan ulkopuolella, eli kaksinkertainen ongelma mielestäni. Sitten siinä on vielä kysymys näistä valtiontukisäännöistä, että onko tämä EU:lle sopiva menettely. Sen takia esimerkiksi Ilmastopaneeli ilmoitti omassa lausunnossaan, että he suosittelevat, että tällaista poikkeusta ei oteta käyttöön.

Eli aikaisempaan puheenvuorooni: Ei kyse ole siitä, että meriliikennettä Ahvenanmaan osalta jotenkin estettäisiin tai sitä ei kannatettaisi, vaan ihan siitä normaalista asiasta, että on normaalia, että päästöistä nykypäivänä maksetaan ja meillä on päästökauppa, joka on tällainen toimiva keino ja jota laajasti myös elinkeinoelämä on kannattanut vaihtoehtona sille, että sääntelyn kautta esimerkiksi tehtäisiin rajumpia toimia. Tämähän on ollut elinkeinoelämän kannattama ilmastopolitiikan mekanismi.

Ajattelen itse niin, että jos hallituksella muuten olisi uskottava päästövähennyspolku hiilineutraaliuteen, niin ehkä siinä tilanteessa tällaisia poikkeuksia voisikin pohtia. Mutta tässä tilanteessa, jossa te nyt monesta suunnasta tuhoatte tietoisesti meidän ilmastopolitiikkaamme ja päästövähennyspolkua, niin valitettavasti te olette luoneet tällaisen tilanteen, jossa tällaisiin poikkeuksiin ei yksinkertaisesti ole varaa.

**Ensimmäinen varapuhemies Paula Risikko:** Kiitoksia. — Edustaja Löfström.

23.39 **Mats Löfström r:** Tack, ärade fru talman! Ledamot Berg tog upp stödet till Kvarcentrafiken. Det är extremt viktigt också i det här hänseendet, när regeringen beslutat att ta i bruk ö-undantaget, att man på samma sätt kompenserar Kvarcentrafiken. Också i budgetförslaget finns kompensation för fraktrafiken av farligt gods mellan Långnäs och Nådendal, 300 000 euro. Det här är för att säkerställa att man inte snedvrider konkurrensen. Men genom att man gör det här säkerställer man också att det inte finns någon konkurrensproblematik i själva upplägget, eftersom det här är samtliga linjer där man har trafik med den här typens fartyg mellan fasta Finland och Åland eller mellan fasta Finland och Åland och sedan vidare till Sverige.

Arvoisa rouva puhemies! Eli saaripoikkeuksen tarkoitus ei ole heikentää vihreää siirtymää, päinvastoin. Saaripoikkeuksen rooli on turvata liikennettä Ahvenanmaan ja Manner-Suomen välillä. Liikenne- ja viestintävaliokunta ottaa tämän voimakkaasti esille lausunnossaan talousvaliokuntaan ja sanoo esimerkiksi, että Ahvenanmaa on käytännössä täysin riippuvainen merikuljetuksista ja merenkulun kustannusten nousulla on siten sen kilpailukyvyllä ja taloudelle erittäin huomattava merkitys.

Kuten sanoin aiemmin, esimerkiksi Posti Oyj ottaa lauttalisän: joka pakettilähetys Manner-Suomesta Ahvenanmaalle maksaa 5 euroa 50 senttiä enemmän kuin kaikkialle muualle Suomeen. Eli kyllä tällä on jo tänään iso vaikutus.

### **Punkt i protokollet PR 67/2023 rd**

Pandemian aikana viisi matkustaja-alusta on lopettanut liikenteen Ahvenanmaalle, eli jos ei oteta käyttöön tätä saaripoikkeusta, riski on todellinen, että useampi laiva ei sitten liikennöi Ahvenanmaalle. Siksi se on erittäin tärkeä.

Riksdagen avslutade den allmänna debatten och avbröt behandlingen av ärendet.